

LE RÉSEAU D'AGRIPPA

DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

L'étude des voies romaines dans le département de la Dordogne ne semble pas avoir été entreprise par les anciens auteurs avec un esprit suffisamment objectif. Trop souvent, c'est dans le silence du cabinet, en torturant l'itinéraire d'Antonin ou la table de Peutinger, documents antiques si sujets à caution, ou d'après la relation de trouvailles d'objets gallo-romains, ou d'après des conjectures non contrôlées, que ces érudits ont fixé des tracés parfois inexistantes de voies romaines. Aussi, la plupart de ceux que cite M. P. Barrière dans son ouvrage *Vesunna Petrocoriorum*, sont en désaccord les uns avec les autres. En réalité, une voie romaine, même abandonnée depuis longtemps, a laissé des traces sur le sol et dans les traditions qui permettent le plus souvent à un observateur attentif, qui veut bien interroger les traces du passé, d'arriver à une conviction raisonnée. Nous devons reconnaître cependant que cette étude est particulièrement difficile en Périgord, pays occupé par l'homme depuis la plus haute antiquité et recouvert d'un lavis inextricable de voies dont certaines sont préhistoriques, d'autres romaines, d'autres du moyen-âge et qui sont souvent défigurées par le tracé des chemins modernes. Aussi est-on maintes fois embarrassé pour distinguer les voies romaines des autres, d'autant plus que la plupart des établissements gallo-romains sont restés à l'écart des grandes voies de communication créées par les conquérants de la Gaule et que la découverte de restes de cette époque ne peut nullement être la preuve du passage d'une voie au même point.

Il existe cependant des signes qui peuvent nous guider dans nos recherches. La construction d'une route par les ingénieurs romains était avant tout, pour eux, un problème technique à résoudre. Ils se préoccupaient uniquement du

but à atteindre, c'est-à-dire de joindre deux agglomérations déterminées, deux cils en général, suivant les règles et les méthodes en usage à cette époque. Ces règles, en quelques mots, consistaient à établir la voie sur un sol solide et non marécageux et par conséquent à éviter autant que possible les bas-fonds, la tracer suivant le plus court chemin, tendre par conséquent à la ligne droite et n'en dévier que lorsque l'obstacle était difficile à franchir. Exceptionnellement, lorsque la pente était particulièrement forte ou pour d'autres raisons, ils adoptaient la ligne courbe, mais à grand rayon. Ils ignoraient par conséquent les sinuosités, les lacets qui, en pays accidenté, caractérisent les routes modernes et parfois aussi les chemins antérieurs à l'époque romaine. Comme indices pouvant guider les recherches, nous ne parlerons pas des noms de lieux qui sont donnés dans les traités classiques comme caractéristiques de l'existence en ces points d'une voie romaine. Ces indices toponymiques peuvent être utiles dans les départements du nord et de l'est de la France où le réseau des vieux chemins est infiniment moins riche que dans la Dordogne, mais en Périgord, ces toponymes sont tellement fréquents le long de vieilles voies tortueuses, ne ressemblant en rien aux voies romaines, que l'on ne peut en tirer aucune conséquence pour l'existence d'une voie importante. Tout au plus peut-on y voir une présomption de l'utilisation et de l'aménagement d'une piste gauloise à l'époque romaine. Pour que les noms de lieux donnés comme caractéristiques aient une valeur, il faut que la voie romaine ait été reconnue au préalable et que son trajet ait été déterminé d'une façon précise. Alors, mais alors seulement, ces indices toponymiques pourront être admis comme une preuve supplémentaire qui peut entraîner la conviction. Nous ne les énumérerons pas ici, car au cours de cette étude nous aurons maintes fois l'occasion de relever ces noms de lieux qui sont pour nous comme les échos d'un lointain passé.

Le tracé des voies que nous avons reconnues et dont la plupart n'ont pas été signalées à notre connaissance, se présente constamment comme une succession de lignes droites,

c'est-à-dire en zig-zag, en raison du sol accidenté du département, alors que dans les régions de plaines du nord et de l'est de la France ou sur les hauts plateaux de l'Algérie, ces voies seraient rigoureusement rectilignes. Sauf dans la traversée des vallées, elles sont presque toujours établies sur les plateaux ou les coteaux rocheux qui caractérisent le sol de la Dordogne.

Au contraire, les nombreuses villas gallo-romaines, dont les ruines ont été retrouvées dans le département, recherchaient des conditions presque opposées : fertilité du sol, point d'eau à proximité. Aussi, même à notre époque, ces voies romaines passent-elles presque toujours assez loin des lieux habités actuellement, ces localités obéissant aujourd'hui comme autrefois aux mêmes lois qui régissent l'occupation du sol et favorisent la vie humaine. Cette règle nous a paru tellement habituelle que nous avons tout lieu de croire que la plupart des agglomérations établies sur les anciennes voies romaines, que nous avons reconnues, sont des organes de ces voies et ont été créées de toutes pièces postérieurement à leur construction. Une grande voie nécessitait des *relais* (*mutationes*) pour les chevaux et les véhicules, et des *gîtes d'étapes* (*mansiones*) pour loger les voyageurs, avec auberges, magasins, etc., et c'est là, à notre avis, l'origine de beaucoup de bourgades ou de villes que l'on y rencontre. En outre, ces voies ont toujours été un aimant pour les hommes, attirés par les facilités de communication, de commerce, de sécurité même, la police de la route existant chez les Romains, mais les grandes propriétés agricoles (*fundi gallo-romains*) qui ont donné naissance à beaucoup de nos communes actuelles, sont restées à l'écart et n'étaient reliées à ces grandes voies que par des chemins privés qui subsistent encore pour la plupart. Souvent même, les limites de ces communes, qui étaient celles des *fundi* d'autrefois, sont constituées par ces grandes voies. C'est là, dans ce cas, une preuve, à notre avis, que la création de ce domaine est postérieure à la voie, ou qu'il a subi un remembrement postérieurement à sa création.

Nous avons figuré à double trait, sur la carte (fig. 1), les

voies qui font l'objet de cette étude ; à trait simple, d'autres voies déjà connues que nous avons explorées au cours de notre enquête ; enfin, en pointillé, les voies que nous n'avons pas reconnues jusqu'à présent, mais qui figurent pour la plupart sur la carte reproduite par M. P. Barrière, dans *Vesunna Petrocoriorum*. Il nous a paru intéressant de montrer les rapports de ce réseau avec les autres voies. Par l'examen de cette carte, on verra que Vésonne n'est pas le centre vers lequel elles convergent ; elles obéissent à des lois différentes de celles des voies vicinales qui rayonnent autour de la cité des Pétrécotes vers les cités voisines.

Ces voies nous paraissent répondre à la description du chemin d'Agrippa par Strabon. Voici, d'après le manuel d'antiquités gallo-romaines de Grenier, la traduction du passage de Strabon qui nous paraît s'appliquer exactement à notre réseau périgourdin : « Lyon se trouve au milieu de la Gaule comme l'acropole au milieu d'une ville, au confluent des fleuves et à proximité des diverses régions. C'est pourquoi Agrippa en fit le point de départ des grandes routes qu'il ouvrit. L'une, à travers les Cévennes, va jusque chez les Santons (Saintonge) et l'Aquitaine, la seconde se dirige vers le Rhin, la troisième vers l'Océan par le pays des Bellovaques (Beauvais) et les Ambiens (Amiens) ; la quatrième gagne la Narbonnaise et le rivage de Marseille. En outre, en laissant à gauche Lyon et la région qui se trouve au-delà de cette ville, une autre route traverse les Alpes Pennines, etc... »

Parmi ces routes, celle qui nous intéresse est celle de la Saintonge et de l'Aquitaine. Jusqu'à présent, d'après Grenier, elle n'a pas été identifiée d'une façon certaine. Un tronçon allant de Lyon à Feurs (*Forum Segusiavorum*) existe sur le terrain et est indiqué sur la table de Peutinger. Entre Feurs et Clermont-Ferrand, l'itinéraire et la table sont muets, mais la voie a été reconnue sur le terrain. De Clermont (*Augustonemetum*), G. Jullian suppose que la voie d'Agrippa continuait sur Limoges et Saintes, suivant un trajet porté à la table de Peutinger. De Saintes, elle allait vers l'Aquitaine par Bordeaux. Nous pensons que si pour aller de Clermont

à Saintes, le tracé par Limoges n'est pas plus long que par Périgueux, pour se rendre en Aquitaine, le tracé par le Plateau Central est de beaucoup le plus court. Il existe d'ailleurs d'autres raisons plus décisives qui nous paraissent devoir prouver que la grande voie d'Agrippa traversait le département de la Dordogne. Nous les exposerons plus longuement à la fin de ce travail.

La grande route vers la Saintonge et l'Aquitaine, dont parle Strabon, n'est pas constituée par une seule voie. Nous en avons reconnu sur le terrain plusieurs qui ont des caractères identiques et ont été de toute évidence conçues suivant un plan d'ensemble, répondant exactement à la description du géographe grec. Ces voies sont :

1^{re} Une voie venant de Lyon par Clermont, Tulle, Brive et Périgueux et se poursuivant sur Angoulême et probablement sur La Rochelle, et se raccordant sur la voie de Limoges à Saintes à Saint-Cybardeau (Germanicomagus), au-delà d'Angoulême ;

2^e Une voie s'embranchant sur celle-ci entre Bars et Thenon et allant à Bordeaux par Bergerac ;

3^e Une autre voie coupant la première près d'Aurillac et allant de Limoges à Cahors et se poursuivant sur Toulouse et Lugdunum Convenarum (Saint-Bertrand-de-Comminges) et l'Aquitaine ;

4^e Une dernière voie allant de Périgueux à Saintes peut également se rattacher au même système.

D'après P. Barrière (*Vesunna Petrocoriorum*, page 191), de la ville romaine de Vésonne sortaient deux voies : l'une, par la porte de Mars, remontait vers Saint-Front, l'autre, par la porte Normande, suivait à peu près la rue Denis-Papin et la rue d'Angoulême, vers le Toulon. Ces indications sont exactes et répondent parfaitement aux constatations que nous avons faites sur le terrain. Celle qui sortait par la porte de Mars est la voie de Brive, Tulle, Clermont, Lyon ; celle qui sortait par la porte Normande est la voie d'Angoulême qui se continuait vers Saintes et, fort probablement, sur La Rochelle. C'était la voie vers les *Santons* de Strabon,

1^o Voie de Périgueux à Brive (Briva Currelia vicus, de Grégoire de Tours). Cette voie est soupçonnée depuis longtemps, mais le tracé donné par Gilbert de Merlat, tel que nous le décrit L. Dessales dans son histoire du Périgord, est une vue de l'esprit. Il n'existe pas en réalité sur le terrain. P. Barrière est plus près de la vérité en nous disant dans *Vesunna Petrocoriorum* qu'elle suit à peu près la route actuelle, mais il ne nous en donne pas le tracé. En réalité, ces deux voies de communication n'ont guère de points communs que ceux d'arrivée et de départ et leur tracé se confond bien rarement. Elle sortait par la porte de Mars, remontait vers la rue Taillefer où existent encore quelques traces de parage, traversait la place de la Clautre, passait devant la cathédrale Saint-Front, descendait vers le pont des Barris par l'Avenue Daumesnil qui a dû conserver la largeur de la voie romaine primitive, car elle a plus de 16 mètres en certains endroits. Le pont des Barris en a remplacé un autre dont la photographie en négatif se trouve au Musée de Périgueux. Une partie d'arche de ce pont se voit encore à l'angle nord que fait l'Avenue Daumesnil avec le quai. La maison de l'époque de la Renaissance, dite « Maison des Consuls », qui se trouve à cet angle, est actuellement très en contre-bas par rapport au quai, celui-ci ayant été exhausé. En regardant dans l'étroit espace situé entre la façade de cette maison et le quai, on aperçoit une partie de cette arche. Ce pont devait donc être plus long que celui qui l'a remplacé.

L'examen de la photographie du Musée permet de se rendre compte de l'état de ce pont vers le milieu du XIX^e siècle. Il était coudé et constitué par des matériaux réguliers, en moyen appareil, qui laissent penser qu'il remontait à l'époque romaine. Certaines parties cependant sont nettement du moyen-âge. Il semble bien que cet ouvrage soit comme dans la plupart des cas, un pont romain réparé au moyen-âge.

Après le pont des Barris, la voie suivait la rue des Barris, arrivait à la Croix-Bertrix, sur la route actuelle de Bordeaux à Lyon. Elle coupait cette route et montait directement sur le coteau. Elle persiste sous forme d'un chemin bien entre-

tenu mais rétréci, qui monte à Beauregard. De là, elle prend la direction sud-est, suit la crête, redescend vers la route nationale de Bordeaux à Lyon et arrive à 300 mètres au sud-est du château de Lieu-Dieu.

De là, la voie suivait, à flanc de coteau, à peu près la même direction que la route de Lyon jusqu'à Saint-Laurent-sur-Manoir. Elle passait auprès de la *Grand-Font*, d'où partait un aqueduc romain alimentant Vésonne en eau potable. Ensuite elle continuait à suivre le trajet de la route de Lyon, en restant constamment sur la droite, à flanc de coteau, jusqu'à la route de Cahors, qui s'embranché sur la route nationale quelques centaines de mètres après la station de Niversac.

Là, à 100 mètres au sud de la route nationale, on la voit gravir le coteau suivant une courbe à grand rayon ; elle se continue en ligne droite sur la crête, au sud de Sainte-Marie-de-Chignac, de Saint-Pierre-de-Chignac et de toutes les localités de la vallée du Manoir. Elle suit sur ces crêtes un trajet est-ouest composé d'une succession de lignes droites, passe à Taboury, la Tuilière, autrefois appelée le *Grand Chemin*, et arrive aux abords sud de Milhac où elle se présente comme une belle voie qui gravit en droite ligne les coteaux à l'est et à l'ouest de cette localité. Sur le cadastre de Milhac, sa largeur est en général de 14 mètres, quelquefois de 16 mètres, mais parfois seulement, de 8 à 10 mètres. Aux abords de la localité, sa largeur est de 14 mètres, y compris les fossés. Presque partout elle se montre comme un chemin surélevé qui subsiste même dans les parties qui ont été vendues aux riverains. Milhac est une localité d'origine très ancienne. L'église a des parties romanes, réparées ultérieurement dans le style ogival. C'était un gîte d'étapes sous le 1^{er} Empire, ainsi que le prouvent des documents conservés à la Mairie, où une proclamation du préfet de la Dordogne, baron de l'Empire, invite la municipalité à accueillir dignement des troupes allant en Espagne. Nous verrons en effet plus loin que cette voie s'embranchait plus loin sur la voie de Cahors. Au sud de la localité, sur la hauteur, existe une maison assez vaste appelée « La Gendarmerie », bien qu'il

n'y ait eu jamais de gendarmes. Il est probable qu'à l'époque romaine il y avait là, comme au 1^{er} empire, un relais (*mutatio*), car c'est la seule localité notable que traverse la voie sur ce vaste plateau. Sans doute, aucun objet de l'époque romaine n'a été trouvé dans la localité, mais quelques indices le font supposer. D'abord sur la voie elle-même, aux abords mêmes de l'agglomération, existe un puits très ancien, construit en maçonnerie rongée par le temps, qui remonte certainement à une époque très reculée. Ce puits ne s'explique que par la nécessité d'abreuver les chevaux, car il est à plusieurs centaines de mètres du groupe d'habitations principal, qui dispose d'ailleurs d'une autre source abondante. Le nom même de Milhac, prononcé *Milha* par les habitants, pourrait provenir de *milliarium* (borne milliaire) qui a pu y exister autrefois. Les terminaisons en *ac* dans l'orthographe actuelle sont tellement fréquentes dans la Dordogne qu'il est fort possible que cette orthographe ait été adoptée seulement par analogie avec les autres noms de lieu en *ac*. Il faudrait certainement consulter les formes anciennes du mot pour pouvoir se prononcer avec certitude, mais nous avons été très impressionné par le fait que, depuis Milhac jusqu'à la porte de Mars, la distance prise minutieusement sur la carte d'état-major, en suivant le tracé de cette voie, donne 19 ^{km} 240, soit exactement 13 milles romains, le mille étant de 1480 mètres. Nous en avons conclu que peut-être une borne milliaire devait se trouver près de Milhac. En tout cas, la distance qui la sépare de Périgueux paraît la désigner pour un relais antique. Notons que, d'après les habitants, cette voie s'appelle « route impériale » ou « grand chemin ». Partout, sur tout son trajet, il en est ainsi. Nous n'y reviendrons donc pas.

D^r TRASSAGNAC,

(A suivre).

LE RÉSEAU D'AGRIPPA

DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

(Suite)

Après Milhac, la voie suit les lisières nord de la forêt Barade et son trajet est jalonné par les petits hameaux des Fourniaux, du Puy, des Maroux, des Granges et du Jarripigier. Nous avons remarqué dans cette région, aux abords de deux vieux chemins se dirigeant vers cette voie, deux traces d'ouvrages défensifs en terre qui pourraient bien être en rapport avec cette dernière. Le premier se trouve dans la commune de Fossemagne, à 4 kilomètres à l'est de Milhac et à 300 mètres au nord du village du Puy, tout auprès du village de Fas. Il porte nom de la « *Tour de Fas* ». C'est une étroite enceinte de forme circulaire avec entrée à l'ouest, entourée d'un fossé large encore de plusieurs mètres au nord. Elle est constituée par un retranchement de près de 4 mètres de hauteur en certains endroits qui définit un espace assez étroit, d'environ 8 à 10 mètres de diamètre, mais difficile à évaluer, les éboulements vers l'intérieur l'ayant défiguré. Cet ouvrage défensif a environ 26 mètres entre les fossés. Des fouilles faites par le propriétaire du terrain dans le retranchement nord ont montré qu'il était constitué de terres rapportées, provenant sans doute du creusement du fossé. Dans cette terre nous avons recueilli un fragment de brique rouge, vraisemblablement gallo-romain, et nous avons pu nous convaincre qu'il n'y existait pas de traces de maçonnerie. Il est probable que sur le remblai la défense était complétée par une rangée de pieux formant palissade. Le nom de *tour* qui lui est resté indique qu'il devait y avoir une construction, probablement en bois, à l'intérieur de l'enceinte. De là partait un souterrain dont l'ouverture a été découverte à une soixantaine de mètres à l'ouest de cet ouvrage pendant la dernière guerre. Il a été

éomblé depuis lors, mais le propriétaire du terrain nous l'a décrit : il était très étroit, ne pouvant donner passage qu'à une seule personne et il était maçonné et plafonné avec des dalles de pierre. Ajoutons que cette butte se trouve sur un lieu élevé dominant la vallée du Manoire et d'où l'on peut apercevoir la voie romaine à 500 mètres du côté opposé ainsi que les coteaux voisins. Elle pouvait donc constituer un excellent poste d'observation.

Dans la même commune de Fossemagne, à 1 kilomètre à l'est de l'agglomération et à 100 mètres au sud de la route nationale de Bordeaux à Lyon, se trouve une autre butte, appelée par les habitants « *tour de Martillac* ». Elle est située dans la vallée du Manoire, à soixante mètres environ au sud de la rivière, à proximité d'un vieux chemin débouchant à 2 kilomètres environ au sud sur la voie romaine ci-dessus décrite. Cette butte, en forme de pain de sucre, a environ 5 mètres de hauteur et 20 mètres de diamètre à la base et elle se termine par une plate-forme circulaire de 8 mètres de diamètre. Des fouilles faites au sommet et dans la butte même ont montré qu'elle était constituée uniquement par de la terre rapportée. Au sommet, nous avons recueilli des charbons et quelques gros clous à section carrée. Il y avait donc là une construction en bois détruite par l'incendie. Cette butte est entourée d'un premier fossé de 8 mètres de largeur et d'un deuxième fossé qui devait entourer le précédent, mais il n'en reste plus de traces bien apparentes qu'à l'ouest de l'ouvrage. A cet endroit, entre les deux fossés, le remblai s'épaissit en forme de bosse aplatie qui recèlerait, d'après le possesseur du terrain, quelques ruines en maçonnerie. Les deux fossés qui entouraient la butte principale pouvaient et devaient être remplis d'eau. En effet, un peu en amont, à 60 mètres au sud-est de ce retranchement, se trouve une fontaine très abondante qui sert aujourd'hui à arroser les prairies environnantes et de ce point d'eau partait une canalisation dont il reste encore des traces qui aboutissent à ces fossés.

Les deux retranchements que nous venons de décrire ont quelques points de ressemblance et ils portent dans le pays

le même nom de *tour*. De quelle époque sont-ils ? Ecartons tout d'abord l'hypothèse de tumulus funéraires dont ils n'ont aucun caractère, les tumulus de l'âge du fer (époque hallstattiennne), étant généralement moins élevés et étant le plus souvent groupés en assez grand nombre. La présence de fossés pouvant être remplis d'eau, pour la tour de Martillac tout au moins, en précise d'une façon évidente le caractère défensif qui est encore souligné nettement par le souterrain découvert près de la *tour de Fas*.

Viollet-le-Duc, dans son dictionnaire d'architecture, à l'article *Tour*, remarque qu'au Bas-Empire Constance, Julien et Valentinien établirent des lignes de postes pour lutter contre le brigandage. Ces postes établis sur les marches ou le long des vallées qui longeaient les frontières n'étaient autres que des tours élevées sur des promontoires, des monticules naturels ou factices (mottes). Ce système romain fut longtemps observé pendant le moyen-âge, ajoute-t-il. Cette description se rapporte complètement à ces ouvrages, mais il faut avouer qu'aucun objet découvert aux abords immédiats de ces *tours* ne peut permettre de se rendre compte de l'époque de leur construction. Cependant, les mottes féodales que nous avons pu voir nous ont paru de plus grandes dimensions. Elles sont l'une et l'autre trop petites pour avoir pu servir de base à un château féodal primitif. On ne peut y voir que des postes d'observation occupés par une garnison très réduite pouvant faire des signaux à quelque poste intermédiaire et s'échapper rapidement en cas de danger. Le fait que ces buttes portent le nom de *tours* et non pas de mottes, dénomination si répandue, est déjà une présomption pour une origine antérieure au moyen-âge. En effet, à l'époque romaine, ces ouvrages portèrent le nom de *specula* ou *turris speculatoria* et le mot *tour* est la traduction de *turris*.

Nous avons pensé à faire provenir *tour de Fas* de *turris fastigii*, tour du sommet par opposition à la *Tour de Martillac*, située dans la vallée. Mais quoique le mot *fastigium* puisse parfois signifier le sommet d'une montagne, d'un rocher, comme dans l'expression « *Rupes leniore submissa fastigio* » : *Rocher aisé à gravir*, il signifie plus fréquemment

le fait d'un édifice. D'autre part, ce mot est prononcé par les habitants *Fa*, l's final n'apparaissant que dans l'écriture et pouvant être le fait d'une orthographe fautive et nous avons cherché si quelque autre étymologie pouvait mieux convenir à la prononciation. Il existe une tour de guet qu'une inscription découverte dans la province rhénane appelle *farator*. M. Camille Jullian fait provenir de ce mot l'appellation de « *fort du Hâ* » de Bordeaux, le mot *Hâ* étant, selon la prononciation locale, équivalent de *Fa*. L'opinion de cet éminent archéologue nous paraît très vraisemblable et cette hypothèse pourrait bien aussi s'appliquer à notre *tour de Fas*. En tout cas, ce mot est singulier et n'a pas de similaire dans la région.

Le mot de *Martillac* doit provenir de *Martillacum* et selon la théorie de Camille Jullian, cette désinence en *ac* indiquerait que là était le centre du *fundus* gallo-romain qui a formé plus tard la commune de Fossemagne. En effet, près de cette butte de Martillac, il existe dans le champ des débris de briques, de poterie, des substructions souterraines. Les habitants déclarent qu'il y avait là une ville (*villa*). Le lieu dit s'appelle *la Chapelle*, désignation sans doute postérieure rappelant quelque établissement religieux. On y a trouvé probablement des objets gallo-romains, car M. P. Barrière, dans *Vesunna Petrucriorum*, page 209, signale ce site comme gallo-romain.

De toutes ces considérations, il résulte qu'il y a des présomptions assez fortes pour que ces buttes soient antérieures au moyen-âge. Mais quelle qu'en soit l'origine, nous pensons qu'il s'agit de postes de surveillance destinés à réprimer le brigandage. C'est une région où de tout temps le banditisme a sévi. La tradition rapporte qu'en 1799 la diligence de Sarlat à Périgueux fut attaquée au Lac Gendre, à 2 kilomètres de là, sur l'ancienne route, par une bande de 12 brigands masqués. La recette fut pillée par eux et les trois gendarmes d'escorte furent immobilisés ensuite en coupant la sangle de leurs chevaux. Plus près de nous, en 1830, dans une région toute voisine, au *Trou du Chien*, sur la route nationale actuelle, des bandits attaquèrent encore la recette venant de

St Cybardus
(Gothionemagus)

ANGOULEME

MONTABN

S'YRIEX

RIBERAC

PERIGUEUX

SARLAT

BERGERAC

LOURDES

CAHORS

Vers Saintes

Dronne

Isle

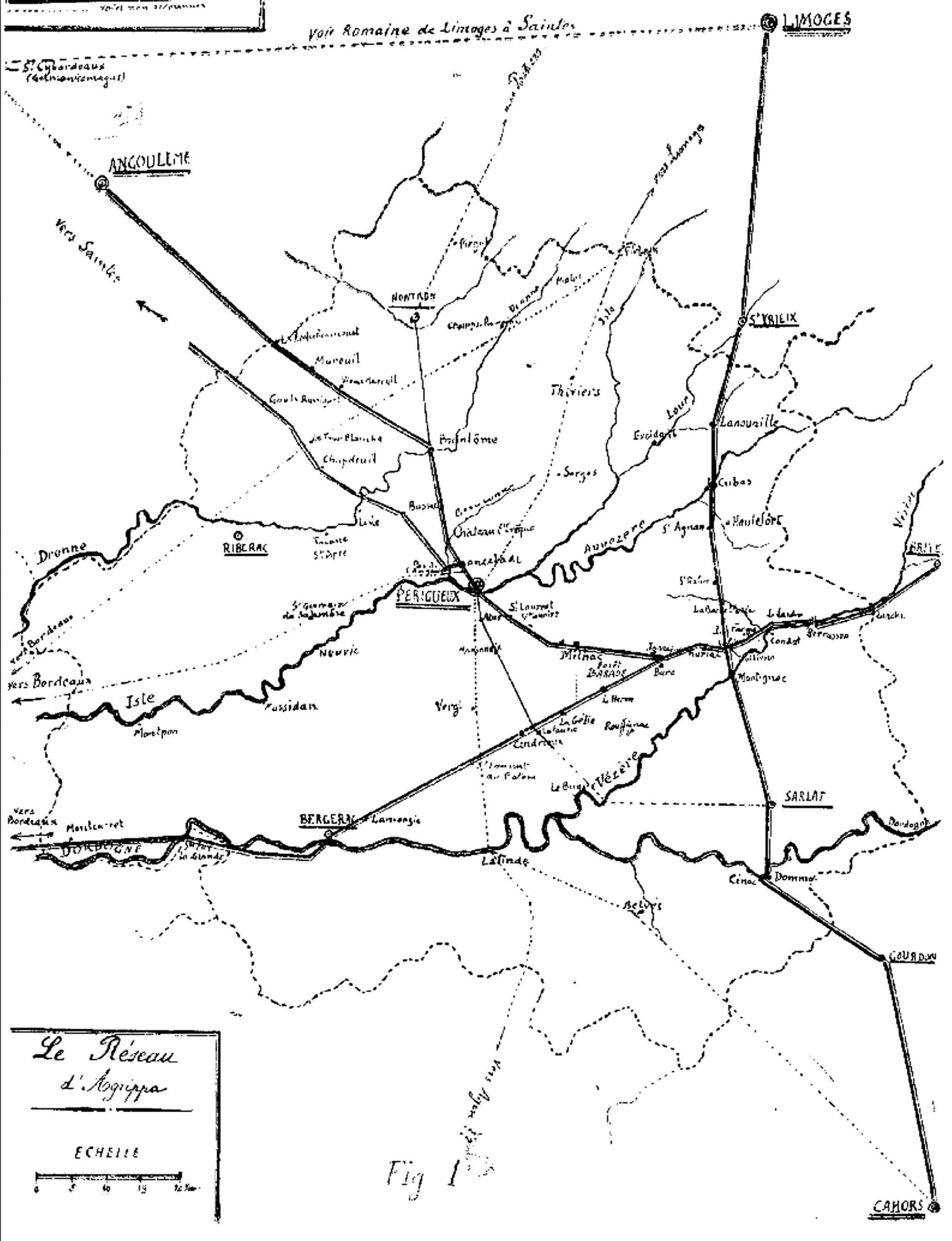
vers Bordeaux

vers Bordeaux

*Le Réseau
d'Agrippa*

ECHELLE

Fig 1



Sarlat, malgré l'escorte de gendarmes. Ceux-ci furent trompés par des mannequins sur lesquels ils déchargèrent leurs armes. Les bandits firent alors une décharge générale sur les gendarmes qui furent, dit-on, tous massacrés. Ces faits, bien évidemment, devaient se produire souvent dans cette région sauvage et inhabitée et couverte de vastes forêts. Or, nous savons que le banditisme a été la plaie de l'empire romain et du moyen-âge et il est bien évident que l'autorité avait dû prendre des précautions pour y remédier.

Comme nous l'avons dit plus haut, la voie, après avoir suivi les lisières sud de la Forêt Barade, arrive au Jarripigier. Ce village, maintenant bien déchu, était autrefois assez important. Il y avait une église, un cimetière ; ce n'est plus aujourd'hui qu'un hameau à demi ruiné, la vie s'en étant retirée depuis que la nouvelle route de Lyon a remplacé l'ancienne. Son importance relative, sa situation et la distance qui le sépare de Milhae devaient en faire un relais (*mutatio*) à l'époque romaine. De là, on jouit d'une vue extrêmement étendue sur le coteau de Thenon et la vallée de la Laurence. Bien au-delà même, on aperçoit un vaste horizon. Du côté opposé, on domine les lisières est de la Forêt Barade dont les frondaisons verdoyantes viennent mourir à 500 mètres de là. Il y existait autrefois une tour isolée qui a été démolie il y a une soixantaine d'années. Le propriétaire du terrain nous a montré son emplacement qui se trouve un peu au nord du village, au point culminant du coteau. De son sommet, on devait avoir une vue dominante sur tous les environs. C'était encore là, selon toute apparence, une tour de guet qui pouvait échanger des signaux avec une série d'autres tours, visibles de là, ainsi que nous le verrons plus loin.

De ce village, la voie se dirige vers le sud-est pendant 1.500 mètres environ jusqu'à un point situé à 1.200 mètres au nord de Bars. Là existe un carrefour nommé dans le pays l'*Enseigne*, en souvenir probablement de quelque ancien monument indicateur qui a disparu. Il porte aussi le nom de « *quatre-routes* ». Il y a en effet, à cet endroit, 4 routes : l'une venait de Périgueux, l'autre se dirigeait sur Brive, la troisième sur Bergerac et enfin la quatrième est un petit raidillon

qui est l'ancien chemin de Bars. Ces chemins, à l'exception de ce dernier, sont construits sur des voies beaucoup plus larges dont on voit encore les anciens fossés dans les bois et taillis voisins. Les chemins vicinaux qui les ont remplacés sont beaucoup plus étroits et leurs fossés ont été creusés dans la voie antique. Aussi voit-on entre l'ancien et le nouveau fossé, en bien des points, un talus constitué avec les terres extraites du nouveau et l'on remarque dans ces terres de grosses pierres provenant de l'infrastructure de la voie. Cette dernière, qui subsiste donc avec ses anciens fossés sur ce plateau couvert de landes et de bois châtaigniers a, à peu près, 12 mètres de chaussée, alors que les routes actuelles n'ont que 4^m50 de largeur. L'on remarque la même disposition et la même largeur sur les 3 tronçons sur une très longue distance.

Du carrefour dit « l'Enseigne », la voie se dirige droit à l'est vers le village de la Trémouille. Remarquons en passant que depuis le Jarrigier jusque près de la Trémouille, elle constitue la limite entre les communes de Thenon et de Bars.

De la Trémouille, elle va au village de Beaupuy et descend vers le ruisseau de la Laurence qu'elle traverse sur un petit pont vraisemblablement antique, car il est à plein-cintre et très étroit (4 mètres environ), alors que la voie qui subsiste est beaucoup plus large. Après le pont, elle rejoint la route actuelle de Thenon à Montignac à 200 mètres en aval de la *Chapelle Saint-Remy*, petit édifice isolé qui remonterait au xiii^e siècle. Nous inclinons, d'après la forme de l'ogive et des nervures, à le croire plutôt du xv^e siècle. On y conserve, outre une pierre informe ressemblant grossièrement à un buste, objet d'une grande vénération dans la région ¹, une

(1) Cette pierre sur laquelle chaque pèlerin pratique des atouchements dans un but curatif, perd tous les ans un peu de sa substance, car les brâlés ne se contentent pas de la toucher, mais la râclent avec leur couteau pour en rapporter un peu de poussière, à laquelle ils attribuent le pouvoir de guérir tous les maux et spécialement le rhumatisme. C'est un *saint remède* (jémédi ou patois) dont on a fait Saint Héry, le nom du saint se prononçant de la même façon. C'est là probablement une survivance d'une croyance bien antérieure à l'époque romaine.

charmante statuette du xv^e siècle, dite de saint Barthélemy, représenté avec un sac sur l'épaule et un vêtement orné de coquilles Saint-Jacques. Il semble bien que ce soit là un portrait de quelque pèlerin de saint Jacques de Compostelle. La proximité de la voie romaine s'embranchant un peu plus loin avec la voie de Limoges à Cahors, que nous décrirons ultérieurement, c'est-à-dire sur une grande voie de pèlerinage vers l'Espagne, l'explique avec beaucoup de vraisemblance ¹.

De là, la voie suivait la route actuelle de Montignac et arrivait à Auriac. L'agglomération ancienne se trouve autour de l'église, à 200 mètres de la voie et de l'autre côté de la Laurence. L'église est un monument roman de forme archaïque, aux allures de forteresse, et le presbytère tout voisin est, paraît-il, le reste de quelque établissement religieux du moyen-âge. Il y existe de vastes salles voûtées dénotant une origine très ancienne. On voit en descendant de l'église vers le pont, sur la gauche, une maison précédée d'un escalier couvert dont la toiture est supportée par des colonnes de pierres de formes et de grosseurs différentes qui proviennent d'un ancien monument d'époque indéterminée. En résumé, si l'on ne trouve pas à Auriac de restes bien caractéristiques de l'époque romaine, sa situation sur une grande voie, à peu près à égale distance de Brive et de Périgucux, le désigne pour avoir été à cette époque un gîte d'étape, une *mansio*. La distance qui le sépare de l'une et l'autre ville est d'environ 40 à 45 kilomètres. C'est exactement celle que l'on retrouve entre les *mansiones* situées d'une façon certaine sur les grandes voies romaines. D'après Grenier, en effet, les distances entre gîtes d'étapes étaient en moyenne de 45 kilomètres, et entre relais ou mutationes, en moyenne de 12 kilomètres, mais sans règle fixe ; entre 2 gîtes d'étape, il peut y avoir deux ou trois relais.

(1) Au moyen-âge, le pèlerinage de St-Jacques, qui partait du Puy et passait à Conques (Aveyron), devait également aboutir à Cahors. De là, pour se rendre en Espagne, il passait peut-être par Roncevaux, où se trouvait un célèbre monastère.

D'Auriac, la voie continuait à suivre la route actuelle de Montignac, sauf en quelques points où elle empiétait à gauche sur la pente du coteau. A 1.600 mètres d'Auriac, elle abandonne la route de Montignac et monte à gauche en ligne droite vers Vialot. Avant d'arriver à ce village, qu'elle laisse à 50 mètres à gauche, elle atteint la voie romaine de Limoges à Cahors, s'unit à elle pendant 100 mètres environ et la quitte en faisant un angle de près de 90° sur sa direction primitive pour se diriger à l'est avec légère inclinaison vers le nord. Pendant 1.800 mètres, on la suit de l'œil sur ce plateau où elle trace une ligne rigoureusement droite. Outre ces deux grandes voies qui se coupent à ce carrefour, notons qu'il en existe deux autres beaucoup plus étroites (quatre mètres de largeur environ) qui se rejoignent au même point. L'une allant vers le sud-est, se dirige vers le Buy et Chambon et traverse, outre ces deux hameaux, le site gallo-romain célèbre des *Olivona*, situé à 2 kilomètres environ de cet embranchement. L'autre remonte au nord-est, vers le village de Vialot, et se continue vers les Farges. A 1.500 mètres du carrefour se trouvent, à droite de ce chemin, sur un espace de plusieurs hectares, un grand nombre de débris, tuiles à rebord, énormes briques carrées de 22^{cm} de côté et de 4 à 5^{cm} d'épaisseur, fragments de poterie noirâtre faite au tour que nous avons communément rencontrés dans des gisements du III^e siècle. Aucune monnaie ne nous a permis de dater avec certitude ces restes gallo-romains. La tradition n'a pas gardé le souvenir du nom de ce lieu habité qui devait être une villa importante. A quelques centaines de mètres au-dessus de ce point existe, dans un bois, une fontaine captée dans un bassin maçonné. Cette fontaine devait alimenter d'eau la villa. Elle est utilisée aujourd'hui dans le même but par le propriétaire du terrain qui habite le village de Vialot.

D^r TRASSAGNAC.

(A suivre)

LE RÉSEAU D'AGRIPPA
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

(Suite)

Ce village est donc situé à un carrefour important. Un vieillard habitant cette agglomération nous a dit que les deux grandes voies qui se coupaient là avaient l'une et l'autre 16 mètres de largeur entre propriétés riveraines, c'est-à-dire y compris les fossés, qu'il était de tradition que l'une était l'ancienne route de Limoges à Cahors et que l'autre était portée au cadastre comme route de Périgueux à Brive. Il avait appris de ses grands-parents que, antérieurement à la construction des nouvelles routes, il passait souvent à Vialot de grands troupeaux de bœufs venant de la direction de Brive, de moulons venant de celle de Cahors, que ces derniers devaient faire de longues étapes car certains d'entre eux portaient suspendues au cou des étoffes servant à leur protéger les pieds fatigués par la marche. Quant aux bœufs, ils étaient de la race *Salers*, inconnue alors en Périgord et spéciale au Plateau Central. Ce détail démontrait d'après lui que cette route venait de beaucoup plus loin que Brive. D'après certains autres vieillards, c'était l'ancienne route de Lyon. Ces routes, comme partout ailleurs, ont été ramenées à la largeur des chemins vicinaux et les terrains devenus disponibles ont été vendus aux riverains. Quand ces terrains étaient fertiles, ils ont été mis en culture, mais rien n'a été changé à l'état primitif dans les terrains incultes. C'est le cas des environs de ce carrefour où le sol pierreux ne se prête pas à la culture et nous avons constaté, en effet, en certains endroits, notamment sur le tronçon allant vers Auriac, la distance de 16 mètres entre les murs de clôture en pierre anciennement construits et persistant en certains endroits.

Dans ce village, on a exhumé, lors de la construction de la maison de M. Larrière, des ossements humains. Il devait donc y avoir là un cimetière. Les bâtiments sont vastes, les granges surtout sont plus spacieuses que les nécessités actuelles ne l'exigeraient. Les habitants l'attribuent au fait que les nombreux troupeaux de passage sur ces voies y trouvaient un abri. Le village étant exclusivement agricole, ces troupeaux y trouvaient aisément à se nourrir. Mais, depuis la création des nouvelles routes, ces bâtiments étaient devenus inutiles et ont été démolis en partie.

De Vialot, la voie se dirige en droite ligne, comme nous l'avons dit plus haut, vers l'est, puis gravit le coteau des Farges dans la direction nord-est pendant 3 kilomètres, en laissant les Farges à 600 mètres sur la gauche, s'incline à l'est en courant sur le plateau en ligne droite, puis fait un crochet brusque vers le nord pour descendre en pente raide dans la vallée du Cern en utilisant un repli de terrain. Dans ce dernier parcours, elle sert de limite aux communes de Condat et des Farges. Quand elle a franchi ce coteau escarpé, elle se dirige en ligne droite vers le Lardin, traverse d'abord une voie secondaire venant de Thenon, Azerat, La Bachellette, qui passe, à 1.200 mètres de là, au village de Laboissière où existent des restes de villa et un cimetière gallo-romain, puis arrive au passage à niveau de la voie ferrée de Périgueux à Brive et, 200 mètres plus loin, franchit le Cern sur un joli pont formé d'une belle arche à plein cintre d'environ 4 mètres de flèche. Ce pont, qui est fortement en dos d'âne, est pavé. Les parapets sont très bas et, vers le milieu du pont, le pavage dépasse le niveau du parapet lui-même. Sa largeur n'est que de 5 mètres, alors que la chaussée a gardé sa largeur primitive de 12 mètres. Ce pont est construit avec de grosses pierres de taille peu régulières qui dénotent une construction du moyen-âge. La voie, en forme de chaussée surélevée de plusieurs mètres, traverse obliquement le vallon du Cern et, toujours en droite ligne, elle franchit un 2^e pont établi sur une dérivation du Cern, vers un moulin, et atteint la route nationale au Lardin (Aredunum d'après Longnon), à 100 mètres environ avant d'arriver à la route de Condat.

Au Lardin, la voie se confond d'abord avec la route nationale pendant une centaine de mètres, puis l'abandonne pour courir à flanc de coteau sur la gauche de la route. Elle a disparu en bien des points, mais elle persiste cependant un peu plus loin sous forme d'un vieux chemin fortement surélevé en chaussée qui dessert quelques maisons. Elle passait ensuite en un point appelé *Malpas* (mauvais passage), puis, 300 mètres plus loin, longeait, au nord, les derrières de la verrerie de Brardville, construite en 1820 sur l'emplacement d'une maison appelée *Château du Diable*; elle continuait son trajet à flanc de coteau et arrivait au chemin qui monte à Saint-Lazare, se confondait avec lui et le suivait jusqu'au village de Rieu où elle traversait le ruisseau du même nom sur un pont qui subsiste encore, mais complètement refait, de là elle rejoignait la route nationale et suivait sensiblement le même parcours que celle-ci jusqu'à Terrassou. Dans ce trajet, elle laissait au nord, sur le penchant d'un coteau, à 500 mètres, Lavilledieu (*Villa Dei* au moyen-âge). Il existait là autrefois, d'après la tradition, un établissement religieux fondé au VI^e siècle par l'apôtre de Terrassou, saint Sour, pour le défrichement de la plaine de la Vézère. Cette tradition paraît assez fondée, car l'expression *Villa Dei* peut bien dater de cette époque, quoique Longnon ne la fasse pas remonter au-delà du XII^e siècle. On aurait trouvé d'ailleurs des débris antiques dans la localité, mais personne n'a pu nous montrer l'endroit où ils auraient été découverts. Cependant, il y aurait des substructions près et au-dessous de l'église qui seraient les vestiges de l'établissement religieux primitif. Il existe dans l'église (actuellement dans le clocher) une cloche d'une très grande ancienneté. Elle est de forme conique à sommet arrondi et a comme dimensions 0^m45 de diamètre à la base et 0^m49 de hauteur. Elle est formée de deux feuilles de fer battu qui s'unissent en formant, du sommet à la base, une crête de deux centimètres de saillie. Au sommet existent trois orifices destinés sans doute à la suspension d'un battant. L'usure du fer dans sa partie inférieure par le battant prouve son long service. Elle affecte grossièrement la forme d'un casque et elle a passé pour être

un casque romain, mais ses dimensions sont trop grandes pour qu'on puisse admettre la possibilité d'un tel usage. Quelques archéologues ont attribué sa fabrication aux Normands, d'autres la font remonter à l'époque romaine. Nous pensons qu'elle ne peut être de cette dernière époque, car les cloches proprement dites n'étaient pas connues des Romains. Il existait bien des petites clochettes que l'on trouve très fréquemment dans les fouilles et qu'ils appelaient *lintionabula*. Une clochette d'assez grande dimension, appelée *cacabulus*, servait au *mutius* à annoncer dans les temples le moment des sacrifices, mais les véritables cloches n'apparaissent qu'à la fin de l'empire romain. Grégoire de Tours en parle plusieurs fois dans l'*Histoire des Français*. C'est ainsi qu'au livre II, XXIII, en relatant une conspiration de deux prêtres de Clermont contre leur évêque, saint Sidoine, il dit que le signal de sa déposition devait être la *cloche de matines*. Il emploie le mot *signum* pour cloche. Il dit d'un de ces prêtres : « *Signum ad matutinas audiens* », *entendant la cloche de matines*.

Or, Sidoine Apollinaire a vécu de 430 à 489. C'est donc à la fin du v^e siècle que nous trouvons pour la première fois trace de l'emploi des cloches dans les églises, et, fort probablement, elles devaient être en usage auparavant. Elles étaient mises en mouvement comme aujourd'hui, car Grégoire de Tours (III, XV) nous dit : « *Qui dum per plateam praeterirent, signum ad matutinas motum est, erat enim dies dominica.* » *Comme ils arrivaient sur la place, la cloche de matines se mit en branle, car c'était un dimanche*. Les premières cloches étaient petites. Elles ne commencèrent à augmenter de volume et de poids que vers le xiii^e siècle avec les imposants clochers ou tours des cathédrales gothiques. La cloche de Lavilledieu, par sa forme, sa matière et ses dimensions réduites, semble bien être du début du moyen-âge, peut-être même du vi^e siècle, date à laquelle écrivait Grégoire de Tours. Nous avons vu qu'à cette époque leur emploi était courant depuis longtemps à Clermont-Ferrand, ville peu éloignée du Périgord et où était né Grégoire de Tours. Il en parlait donc comme témoin oculaire. Il est

évident que leur usage pour appeler les fidèles à l'église dut rapidement se généraliser, surtout dans notre région où l'industrie du fer était déjà prospère à l'époque gauloise et au début de l'empire romain, comme nous l'apprend Strabon et comme nous le confirment les nombreuses trouvailles de scories et de déchets de fonderies antiques en de nombreux points du département et où, par conséquent, la fabrication d'une cloche en fer battu n'était qu'un jeu pour les ouvriers en fer de l'époque.

Après Lavilledieu, la voie se confond avec la route nationale jusqu'à Terrasson. Cette route est encore surélevée en chaussée un peu partout; elle suit une ligne parfaitement droite et aborde la ville par le faubourg de la rive droite de la Vézère, le *Pass-Brusat*. Elle laisse, à droite, la nouvelle route et le nouveau pont et s'engage sur le *Pont-Vieux*, situé à 200 mètres en amont du précédent. Le Pont-Vieux a été utilisé seul jusqu'en 1832 pour la traversée de la Vézère. Le cadastre de Terrasson, qui date de 1826, ne donne que lui, alors que la route actuelle de Bordeaux à Lyon existait déjà. Ce pont s'étant révélé insuffisant pour la circulation à cause de son étroitesse, a été complété par un pont plus large, le pont moderne actuel.

Le Pont-Vieux a actuellement une longueur de 100 mètres environ, sans compter l'amorce sur les deux rives, mais une partie de ce pont a disparu enfoncé dans le quai sud qui a été considérablement exhaussé, à la suite de la construction de la route nationale. Il est porté par six arches de 14 mètres de portée chacune, allant en décroissant de hauteur depuis le milieu du pont jusqu'aux extrémités, ce qui donne un dos d'âne assez prononcé. Il suffit de le regarder pour être convaincu que toutes ses parties ne datent pas de la même époque. En effet, les arches n'ont pas toutes la même forme : les trois arches nord et l'arche sud sont à plein cintre, alors que les deux autres sont ogivales. Mais on ne connaît pas exactement la date de sa construction.

Tout ce que l'on sait c'est qu'il existait en 1182. Un historien de l'époque (Geoffroy) signale, en effet, à cette date, que des troupes appartenant au vicomte de Limoges traversèrent

le *pont de Terrasson* pour envahir le Limousin. Pour des raisons techniques, M. Ch. Durand, conducteur des ponts et chaussées, dans un travail consacré à cet ouvrage, l'estime antérieur à celui de Saint-Martial, à Limoges, qui date du XIII^e siècle, et analogue à celui d'Avignon qui est du XII^e siècle. Il serait donc du XII^e siècle. Les cinq piles qui le supportent sont munies chacune, vers l'amont, d'un éperon à coupe ellipsoïdale avec extrémité arrondie. Vers l'aval ces piles sont renforcées de contreforts à coupe rectangulaire.

Scul, le premier éperon situé au nord est de coupe triangulaire, mais il ne date que de cinq ans, cette partie de pont menaçant ruine ayant été restaurée en 1931 sans souci archéologique. D'après les mesures que nous avons prises approximativement sur place, chaque pile a environ 6 mètres d'épaisseur dans le sens de la longueur du pont et 10^m50 dans le sens de la largeur. Dans ce dernier chiffre, sont compris les éperons, qui ont environ 5 mètres de longueur, et les contreforts d'aval, qui ont 1^m10. La largeur du pont est de 4^m20 à 4^m50, et, au-dessus des éperons et des contreforts, il existe des gares qui ont respectivement 4^m50 et 6^m80 et élargissent d'autant le pont au niveau des piles. Sur le pont, il existe encore quelques traces de pavage, malgré le goudronnage qui masque en partie les pavés. Ajoutons que le pont s'élargit progressivement aux deux extrémités. La maçonnerie est formée d'un appareil irrégulier qui dénote le moyen-âge. On a gardé le souvenir d'une dérivation de la rivière qui a été faite lors de sa construction pour faciliter les travaux. Cette dérivation existe encore sous le nom de *Brassel* (le petit bras). Elle prend à quelques centaines de mètres en amont et rejoint la rivière à soixante mètres en aval du Pont-Vieux.

La question que l'on peut se poser est de savoir si ce pont du moyen-âge en a remplacé un autre construit par les Romains au même endroit. Nous penchons pour l'affirmative pour la raison suivante : le Pont-Vieux, tel qu'il est construit, est trop large par rapport à la quantité d'eau qui s'écoule au-dessous de lui ; l'arche sud, aux trois-quarts enterrée dans le quai, est complètement inutile ; jamais,

même par les plus grandes crues, il ne passe sous elle la moindre quantité d'eau. Il en est à peu près de même pour l'arche voisine. Il ne nous semble pas douteux que ce fait est dû à la dérivation de la rivière par le brasset. Il est fort vraisemblable que, lorsque ce pont a été construit, il en existait un autre qui avait été fait pour un cours d'eau plus important et que le nouveau a été construit avec les mêmes dimensions que le précédent. D'autre part, la partie inutilisée se trouve précisément à la partie convexe d'un coude de la rivière, où les phénomènes d'érosion se font toujours le plus fortement sentir⁽¹⁾, et auraient dû, par conséquent, élargir et approfondir en cet endroit le lit de la rivière. Or, c'est le contraire qu'on observe. On ne peut donc attribuer le manque d'eau de la partie sud à un exhaussement du sol dû à l'apport d'alluvions postérieur à la construction du pont. Il faut donc en conclure que les constructeurs ont vu trop grand, parce qu'ils ont copié un modèle qu'ils avaient sous les yeux. Mais ce pont était-il en pierre ou en bois ? Il est naturellement impossible de se prononcer, mais il semble que si ce pont primitif était en pierre, il en resterait quelques traces dans celui qui l'a remplacé, traces que nous n'avons pas pu déceler, la construction paraissant bien homogène sauf la dissemblance des arches. Nous pensons donc qu'il y avait primitivement un pont de bois. En Gaule romaine, il existait de très nombreux ponts de bois ; Grégoire de Tours en signale notamment à Paris, près du parvis Notre-Dame, à Verdun sur la Meuse ; certains détails de son récit ne peuvent laisser à ce sujet le moindre doute. Nous verrons plus loin qu'en Périgord, le long des voies romaines, il existait souvent des ponts de bois également. Mais il est possible que les piles aient été en pierre et qu'elles aient pu servir en partie pour la construction du nouveau pont. Cette hypothèse est fortifiée par l'observation de M. Ch. Durand qui, au point de vue technique, remarque que les éperons

(1) D'après le traité de géologie de Lapparent, « une rivière dégrade ses rives concaves et alluvionne sur ses rives convexes ». Il est évident que la convexité du coude d'une rivière correspond à une rive concave.

ou avant-becs sont plus élevés que ceux des ponts du moyen-âge et sont construits selon la méthode des Romains.

Il faut ajouter enfin que l'importante abbaye de bénédictins fondée par saint Sour, au ^v^e siècle, dans cette agglomération, avait dû choisir un emplacement où se trouvait déjà un pont. A 500 mètres en amont du Pont-Vieux, la rive gauche de la rivière porte le nom de « *Les Gués* » et sur la rive droite existe un faubourg appelé *Pontour*. Ces lieux-dits indiquent qu'il y a eu là un gué et peut-être un pont. En effet, malgré le barrage qui se trouve un peu en amont du Pont-Vieux et qui a rendu la rivière plus profonde, malgré l'enlèvement du gravier qui y est pratiqué depuis longtemps, les enfants qui s'y baignent en été traversent facilement la rivière en ce point. Il y a donc encore un *gué*. Quant au pont dont la toponymie nous fait soupçonner l'existence autrefois, il n'en existe aucune trace. Il pouvait d'ailleurs être en bois et a alors pu disparaître sans laisser aucun vestige. A cet endroit il existait peut-être une voie antique allant du sud au nord, jalonnée, d'après le Dr Cheynier, de Terrasson, par les points suivants : La Justice, Plateau de l'Estrade, Camp de César, Rue de Malpas, Château de Montmège. Cette voie, qui n'a pas laissé de traces bien nettes, ni sur la carte d'état-major, ni sur le terrain, ne pouvait qu'être une voie secondaire de peu d'importance, peut-être d'origine gauloise comme il en existe tant un peu partout dans le département. D'autre part, la voie importante que nous décrivons n'a pas laissé de traces au passage indiqué. Aussi, sommes-nous convaincus qu'elle passait la rivière au même endroit qu'aujourd'hui.

Terrasson portait, d'après de Gourgues, le nom de Genoliacum en 940. Plus tard, d'après cet auteur, il a pris le nom actuel. On trouve les formes *Terrazum*, *Terracio* (1074), *Castrum Terrassonense* (1101), *Terricinu* (1102). Près de là, aux rochers de Saint-Sour, on a trouvé des débris et des monnaies de l'époque romaine.

D^r TRASSAGNAC.

(A suivre).

LE RÉSEAU D'AGRIPPA

DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

(Suite)

Après le *Pont-Vieux* la voie suit le même trajet que la route nationale et un peu plus loin, sur la droite, rencontre la rue de Malpas qui monte en pente raide vers l'église de Terrasson. C'est là que passait la voie que nous avons mentionnée plus haut. Dans l'indication du trajet que nous en avons donné, une erreur s'est glissée. Elle devait se détacher sur le plateau au sud de Chavagnac de la voie de Brive à Sarlat que nous décrivons plus loin, et son trajet doit être rectifié ainsi : Les Justices, plateau de l'Estrade, rue de Malpas. Elle traversait la rivière au lieu dit « Les Gués », suivait la rive droite pendant 1 kilomètre, se dirigeait vers Ouirac, à 4 kilomètres au nord-est de Terrasson, où le roi Gontran se serait rencontré avec saint Sour auquel il venait demander la guérison de la lèpre dont il était atteint. Ce roi, venant de la direction de Limoges, il devait y avoir là une voie permettant d'atteindre cette ville. Sur la carte d'état-major, on la suit assez bien sur Brignac, Perpezac-le-Blanc, Ayen et Juillac. Entre Juillac et Saint-Yrieix existait certainement une voie se rendant à Brive que nous mentionnons plus loin. Enfin, à Saint-Yrieix se trouvait la grande voie Limoges-Cahors qui est étudiée en détail à la fin de ce travail.

Après Terrasson, la voie suivait d'abord la route nationale, puis la quittait à 500 mètres environ de la localité et se dirigeait sur Larche en passant à quelques centaines de mètres au nord de la route actuelle. Sur ce trajet, elle a disparu dans les terres cultivées, mais elle était jalonnée par les hameaux de Dandevie et de Guinassou. Enfin, elle sortait du département de la Dordogne à Larche, qui fait

aujourd'hui partie du département de la Corrèze, mais ressortissait autrefois de la sénéchaussée du Périgord. D'après de Gourgues, cette localité portait le nom de *Castrum de Archia* en 1251.

De Terrasson à Larche, la direction de la voie nous a été donnée par les habitants du pays ; comme nous l'avons dit, elle n'a laissé aucune trace sur le sol ni au cadastre et, seule, la tradition en a gardé le souvenir. Dans une étude archéologique sur le canton de Terrasson, M. Grand fait passer cette voie à environ 1.500 mètres au sud à La Feuillade, et en signale la trace au-dessus du village de la Treille. En examinant la carte d'état-major, nous avons en effet constaté qu'un hameau de cette commune portait le nom de *Grand Chemin*, appellation qui peut faire supposer le passage d'une voie romaine. Nous nous y sommes rendu et nous avons constaté qu'une voie de 7 mètres de largeur, venant de Lafeuillade, passait par là. Mais il ne peut s'agir de la voie de Brive à Périgueux, beaucoup plus importante. Les renseignements recueillis sur place nous ont montré qu'il s'agit d'une voie ancienne s'embranchant à 500 mètres à l'ouest de Larche sur celle que nous étudions et se rendant à Sarlat. Un cantonnier habitant le Grand-Chemin nous a précisé que cette ancienne route, désaffectée aujourd'hui, était désignée comme « *ancien chemin de Brive à Sarlat et Agen* ». Ce chemin remontait à La Feuillade et passait au Grand-Chemin, au Rouquet, à Chavagnac et, de là, à Sarlat, suivant un tracé que nous n'avons pas reconnu. De Sarlat, selon toute probabilité, il suivait l'ancien chemin de Bergerac qui coupait en un point à déterminer l'ancienne voie de Périgueux à Agen. Cette vieille route a été abandonnée en 1871 et remplacée par la route actuelle, car ses pentes étaient trop raides, a ajouté le cantonnier. Elle a tous les caractères d'une voie romaine, mais est postérieure à celle que nous étudions puisque elle a été embranchée sur elle à une époque indéterminée. Ajoutons qu'à 300 mètres environ du village du Grand-Chemin, près du chemin qui descend vers la Treille, existent des débris gallo-romains : tuiles à rebord, débris de poterie. Le lieudit s'appelle « *Ségerean* ».

Il devait y avoir là une villa. Aucune monnaie ne nous a permis de déterminer la date de la destruction de cette villa.

La voie que nous étudions sortait du département à Larche. Sur le cadastre de cette localité, qui date de 1817, la route actuelle est déjà figurée, mais on y retrouve aussi la voie ancienne. Pendant la traversée de la localité et pendant un kilomètre dans la direction de Brive, elle se confond avec la route nationale; elle la quitte ensuite pour monter au village de Puy-Joubert, la rejoint de nouveau, mais, 300 mètres plus loin, la quitte définitivement, suit un trajet rectiligne au sud de la voie ferrée, passe aux villages de La Nadalie, Langlade, Chassagne, Laborie, côtoie au sud la ligne de chemin de fer de Brive à Périgueux, la traverse et constitue l'avenue Emile-Zola où elle a encore 9 mètres de largeur. Elle arrive à la Place de la République (anciennement Place d'Artois ou des Sœurs) et débouche près de l'église par la rue de la République (autrefois rue des Sœurs). Remarquons que cette rue n'a plus que 5 mètres environ de largeur et qu'elle est pavée de larges pavés rectangulaires. Au cadastre de Brive, la voie que nous décrivons est appelée « *vieille route de Bordeaux* ». Nous verrons plus loin qu'elle se dirigeait vers Bordeaux, en passant par Bergerac et non par Périgueux.

Brive était un *vicus* au temps des Romains, ou tout au moins au *vi^e* siècle, époque à laquelle écrivait Grégoire de Tours. En effet, dans son Histoire des Francs (VII-X), il nous raconte que Gondevald, qui se disait le fils de Clotaire, se dirigea sur le Limousin et alla jusqu'au *bourg de Brive-la-Corrèze (Brivum Caretiam Vicum)* où il fut élevé sur un bouclier et proclamé roi. Le mot *Briva* est d'origine celtique et signifie *pont*. Donc, à l'époque gauloise, il y avait déjà là un pont sur la Corrèze. Il nous raconte aussi qu'il y avait à Brive une basilique qui fut incendiée à ce moment. Dans cette basilique reposait le corps d'un *saint Martin*, disciple du grand saint Martin de Tours. Plus tard, ajoute-t-il, cette basilique fut reconstruite par l'évêque Ferréol et remise par lui dans le même état qu'autrefois. Ces détails nous montrent que Brive devait, dès le *vi^e* siècle et sans doute dès

l'époque romaine, avoir une certaine importance. Là devait exister une *mansio* en rapport avec notre grande voie. Comme nous l'avons dit, cette voie arrivait à l'église actuelle qui occupe probablement l'emplacement de la basilique dont parle Grégoire de Tours. De là, elle suivait la rue Toulzac et obliquait vers le nord-est dans la vallée par la rue *Ferrier* (anciennement rue des Jacobins). A la fin du siècle dernier, cette rue, se dirigeant vers la rivière, se perdait dans la plaine. Il y a quelques années, lors de la construction du pont de Buis, qui suit suite à cette rue, on a constaté qu'il existait là un pont romain, dont on a trouvé, dans le lit de la rivière (rive gauche), le départ de la première arche construite en appareillage caractéristique de l'époque romaine. A proximité, dans la rivière, on a trouvé des monnaies romaines. M. l'abbé Lejeune, curé de Malemort, en a recueilli deux en bronze, de Vespasien et d'Hadrien, identifiées par M. A. Blanchet. Rappelons à ce propos qu'au passage des rivières, dans beaucoup de régions de la France, il était d'usage de jeter des monnaies pour se rendre favorable la divinité des eaux. Après le pont de Buis, la voie traversait obliquement la plaine. En 1933, on l'a retrouvée à un kilomètre en amont de ce pont et à 7 mètres de la route nationale actuelle lors de la prise d'eau des sablières Allard, qui utilisent les eaux de la Corrèze pour laver les sables. Cette voie, ouverte par la tranchée, était constituée par une chaussée faite de chaux, de ciment et de briques pilées, sur une épaisseur de 20 à 25 centimètres et sur une largeur de 6 mètres environ, sans pavage (renseignements donnés par les ouvriers). De là, la voie rejoignait les collines de la rive droite de la Corrèze et courait à flanc de coteau dans la direction de Malemort. Elle traversait la route actuelle de Sainte-Féréole à peu de distance de la route nationale Bordeaux-Lyon et, à partir de là, elle est encore parfaitement conservée. Elle constitue une belle voie de 6 mètres environ de largeur, et, avant d'arriver à Malemort, elle traverse un petit ruisseau, qu'elle passe à gué. Jusqu'à ce ruisseau, le pavage est, dit-on, récent. Mais, à partir du gué, il est antique. Dans le ruisseau lui-même, il reste des traces

du pavage, à peu près détruit pour l'aménagement d'un lavoir. On y voit encore de gros blocs qui n'ont pu être enlevés à cause de leur poids et qui en faisaient partie. La voie elle-même, depuis ce gué, pendant la traversée de Malemort jusqu'au sommet du coteau, à 2 kilomètres au-delà de Montemar, est pavée grossièrement de blocs non équarris et de grosseurs variables, paraissant pour la plupart avoir été extraits du lit de la Corrèze ou des cours d'eau voisins qui les ont roulés depuis le plateau central. Ils ont tous, en effet, leurs arêtes émoussées et sont constitués de roches arrachées des assises primitives qui en constituent l'ossature. Ces pavés ont été placés tels quels, sans subir aucun taillage préalable. Dans la traversée de l'agglomération, cette voie est d'une largeur allant de 4m50 à 5m50. Elle monte rapidement jusqu'au sommet du coteau, qui est très escarpé, en faisant, contrairement à ce que l'on observe d'habitude sur les voies romaines, une série de lacets nécessités par la forte pente à gravir. Mais ces lacets n'ont pas leurs angles arrondis, comme ceux des routes actuelles. C'est une série de zigzags qui se succèdent rapidement et, dès que la pente est moins forte, la voie tend à la ligne droite. Il en résulte des tournants brusques où l'on s'imagine que seuls des cavaliers et des animaux de bât peuvent avoir accès. Cependant, il n'en est rien, car les automobiles elles-mêmes arrivent facilement à suivre ce chemin escarpé. Les anciens du village nous ont confirmé que cette voie était l'ancienne route de Brive à Clermont, et qu'ils tenaient de leurs grands-parents que, lorsque la route actuelle n'existait pas, tout le trafic avec le Plateau Central passait par là. Le vin qui provenait du Périgord était porté à dos de mulet dans des outres. C'est ce détail qui les a frappés le plus dans les récits que leur ont rapportés leurs grands-parents ou arrière-grands-parents.

Au-dessus de Malemort, elle passe à Montemar¹⁾, qui

1) Montemar peut provenir de *mons martyrui*, mont des martyrs. Il peut aussi, avec plus de vraisemblance, évoquer le souvenir d'un *martyretum* ou ancien cimetière. Quoi qu'il en soit, ce nom, rapproché de celui de Malemort, rappelle probablement quelque événement fâcheux.

domine la vallée, et, de là, elle continue en droite ligne en s'élargissant.

Nous n'avons pas suivi cette voie jusqu'à Tulle, car son étude sort du cadre que nous nous étions fixé, mais, d'après les habitants, elle se confondait au départ avec une autre voie qui allait à Limoges et Paris et passait à Sainte-Féréole. Celle de Clermont gagnait les hauteurs par les Serres de Favart et se dirigeait vers Tulle. Certains la font passer à *Roumégou*, à *Berchas*, *Saint-Hilaire Peyroux*, les hauteurs de *Chameyrat* et, de là, la dirigent sur *Tintignac* et *Corrèze*. Nous pensons que ce trajet n'est pas exact. Nous nous sommes rendu à Tintignac et n'avons pu trouver sur place aucune trace de cette voie ni sur le terrain, ni sur le cadastre, ni dans les traditions. Ce n'est donc là qu'une hypothèse, sans doute séduisante, car, au nord de Tulle, entre Tintignac et la Geneste (commune de Nave), existent des traces importantes d'occupation romaine. On a exhumé sur ce vaste plateau un théâtre qui pouvait contenir 1.500 spectateurs, une basilique et l'on trouve, d'après les laboureurs, à chaque instant, des soubassements qui arrêtent le soc de la charrue sur un espace de plusieurs hectares. A 800 mètres à l'ouest de Tintignac subsistent encore des ruines assez bien conservées que les habitants dénomment « Les Arènes ». Ces ruines, de forme rectangulaire, à direction nord-sud, de 45 mètres de longueur sur 20 mètres de largeur, sont constituées par un mur de 1^m50 de hauteur et d'une épaisseur de 1 mètre environ en blocage, revêtu d'un petit appareil extérieur de forme presque cubique. A l'intérieur, on voit deux petites salles délimitées par des murs semblables au précédent, de 8 mètres de côté sur une hauteur de 1 mètre environ. Dans une de ces salles on a trouvé deux moulins à bras. A l'ouest et au sud de cette enceinte existe un fossé qui, sur certains points, a 3 mètres de largeur. Sa profondeur est impossible à déterminer, les éboulements l'ayant comblé en partie. Des fouilles ont permis de reconnaître que ce monument se continuait sur la face est, de façon à former une enceinte rectangulaire de 45 mètres sur 60 mètres environ. Il y existait un puits et on a trouvé, à l'intérieur, des murs

délimitant de nombreuses chambres. Ces ruines ont été fouillées à diverses reprises et les divers fouilleurs les ont appelées *les boutiques*. L'ensemble, que nous avons examiné sur place, ne rappelle en rien des arènes, appellation qui nous semble due à l'attribution erronée de quelque archéologue. En réalité, ces ruines nous semblent devoir être celles d'une station routière, avec logements, écuries, magasins, prétoire, le tout enfermé dans une enceinte fortifiée. D'après certains, il y aurait eu là une garnison importante, une ou deux *légions* laissées par César chez les Lemovices après avoir quitté les Gaules. Nous pensons que c'est là une précision qui serait difficile à prouver. Quoi qu'il en soit, une station routière de cette importance devait être pour le moins une *mansio*. La distance de Brive, 25 kilomètres en ligne droite, soit plus de 30 kilomètres par une voie dans un pays aussi accidenté, correspondrait bien à l'emplacement d'une *mansio* en ce point et en rapport avec notre grande voie. Malheureusement, aucun indice ne nous permet d'y reconnaître une voie allant de l'est à l'ouest. Par contre, à proximité passait une voie venant de Limoges par Masseret et Uzerche, qui a tous les caractères des voies romaines. Elle se continuait par Naves, remontait les hauteurs qui dominent la rive gauche de la Solane, affluent se jetant dans la Corrèze à Tulle. Cette voie abordait Tulle à *Louradour*, au-dessus du *Balcon*, faubourg de la ville, et devait se continuer au sud vers Rodez, capitale des Rutènes. Nous l'avons examinée sur une partie de son parcours. Sa largeur ne dépasse pas trois à quatre mètres et elle n'est pas pavée, sauf près de la ville de Tulle. La station routière de *Tintignac* devait avoir été créée en fonction de cette voie qui, malgré son étroitesse et son peu d'importance en apparence, devait avoir sans doute une grande valeur stratégique et politique pour les Romains, car elle traversait du nord au sud le pays des Lemovices, sans avoir probablement une importance commerciale correspondante.

Quoi qu'il en soit, la grande voie d'Agrippa passait à Tulle et non à Tintignac. A Tulle, comme dans la Dordogne, elle est appelée par les habitants « *route impériale* ». Au

cadastre de Tulle, qui date de 1824, outre la route nationale de Bordeaux à Lyon, est indiqué un *chemin de Brive*, qui est notre voie romaine. Ce chemin, qui a 10 mètres de largeur sur le plan cadastral, semble bien provenir de la direction de Favars et non de Chameyrac. Il passait à Vire-Vialle et traversait à Tulle la Corrèze au pont de la Barrière¹, se confondait un moment avec la route nationale actuelle, la quittait en un point indiqué au cadastre sous le nom de « *Maison Neuve* »², gagnait la crête à l'est de la route nationale, la suivait parallèlement à 300 mètres environ, passait à Saint-Adrian (Saint-Aurian à la carte d'Etat-Major) et rejoignait la route de Lyon à la Vergne. Un kilomètre et demi plus loin elle la quittait sur la gauche en suivant une ligne droite jusqu'à la côte 453. Dans cette partie, elle sert de limite entre les communes des Angles et de Gimel.

D^r TRASSAGNAC.

(A suivre).

(1) Comparez ce nom à celui du pont des Barres de Périgueux où la voie traversait l'Isle. Rappelons à ce propos que beaucoup de ponts romains étaient fermés par une barre mobile. Ces noms rappellent peut-être ce souvenir.

(2) La traduction du mot Maison Neuve est *mansio nova*. Faut-il y voir la création en ce point d'une *mansio* après la destruction de Tintignac ? Il est à remarquer en tout cas que ce nom est assez fréquent sur les voies romaines du Périgord, peut-être même trop fréquent pour qu'on puisse en tirer une conclusion. Nous ignorons s'il en est de même en Limousin.

LE RÉSEAU D'AGRIPPA ¹

DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

(Suite)

Ensuite elle suit sensiblement la route nationale, s'en écartant dans les courbes, dont elle forme la corde. Elle a tous les caractères des voies romaines et est portée au cadastre de Tulle comme « *chemin de Tulle à Clermont* ». Sa largeur au plan cadastral est encore de 10 mètres, comme dans la partie venant de Brive. Il semble bien qu'il en soit de même partout dans le département de la Corrèze, alors que nous avons vu que cette voie a de 14 à 16 mètres dans le département de la Dordogne.

Elle se continuait ensuite sur Egletons, par la Bitarelle et l'Etang de Brach. A Egletons elle passait près de l'église.

Ensuite, selon M. Vazeilles, elle passait à quelques centaines de mètres au nord du passage à niveau de la Barrière (commune de Darnetz), où elle a été coupée par la voie ferrée. Plus loin, sa trace sert de limite aux communes de Darnetz et de Soudeille. Elle passe au haut du village du Mont (commune de Davignac), sert de limite entre les communes de Davignac, à l'ouest, et de Maussac et de Meymac, à l'est, puis elle forme une chaussée entre la Plagne (commune de Maussac) et les Soulènes (commune de Davignac); elle traversait la vallée marécageuse de La Luzège, passait aux Chaussades (commune de Combressol). Elle traversait ensuite la Triouzonne, passait à 500 mètres au nord de Rigouneix, traversait la route moderne de Chaveroye à Saint-Angel au point où le chemin rural de Montjoly et la

(1) Dans le N° du *Bulletin* de Novembre-Décembre 1936, page 350, à propos de Montemart, dont le nom, avons nous dit, peut évoquer un ancien cimetière (*martyrctum*), il semble plus rationnel d'y voir la trace du culte de Mars, *Mars*, ou plutôt *Montem Martis* (mont de Mars) paraissant plus conforme à l'étymologie de Montemart.

nouvelle route de Clozanges joignent cette route. A un kilomètre après le village de Monteil-du-Bos, elle empruntait la route actuelle de Salles au Monteil-du-Bos puis descendait vers l'est, franchissait la Diège derrière le parc du Château-Lachaze. Elle se dirigeait ensuite vers Ussel et passait près de l'église. Elle franchissait à gué la Sarsonne derrière la maison dite la Brasserie de la Sarsonne. On a constaté aussi sa trace sous la scierie Benoît; 150 à 200 mètres après le passage à niveau d'Ussel, elle franchissait la voie ferrée, passait au nord-est de Venard, franchissait la Doxanne à 700 mètres au nord-est de Ciarncrix, traversait le bois communal de Laval au sud du chemin de fer, arrivait à Châlons où elle passait derrière l'hôtel du Cheval-Blanc, puis au sud-est de Montchemy, près de la route actuelle, passait au sud d'Espagne et desservait la station routière du Randeix, près de la route d'Eygurande à la gare, puis descendait et traversait la route actuelle vers chez *Seuniac*, la longeait un moment, s'en écartait et, 200 mètres plus loin, la traversait, passait à l'ouest de Veyrières, descendait et franchissait le Chavanon à 200 mètres environ en aval du confluent de ce ruisseau avec celui de Piche, puis sortait du département de la Corrèze pour entrer dans le département du Puy-de-Dôme où elle passait dans la plaine de Villefen et dans la commune de Gelle rejoignait un embranchement allant sur Limoges et Saintes, puis continuait sur Clermont. Dans ce trajet elle laissait le plateau de Millevaches au nord, alors que l'autre embranchement allant sur Limoges le laissait au sud. Selon M. Vazeilles, qui l'a étudiée dans la portion est du département de la Corrèze, cette voie n'avait que 7 à 8 mètres de chaussée, ce qui correspond bien, avec les fossés, aux 10 mètres indiqués sur le cadastre de Tulle. Cet auteur a constaté, en faisant des sondages sur cette voie, près de Meymac, qu'à la base il existe un blocage en hérisson surmonté de sable pierreux, résultant des entretiens successifs, et enfin des vestiges du dernier ferrage de pierres cassées. Pas plus que dans la Dordogne, il n'existe de traces de pavage. Nous n'en avons constaté nous-mêmes que dans la traversée et aux abords des agglomérations, sur les ponts et en quelques

points très en pente pour éviter le ravinement par le ruissellement des eaux de pluie.

La voie de Périgueux à Clermont, que nous venons de décrire, était doublée sur une partie du parcours Brive et Périgueux par une autre voie le long de laquelle on a trouvé de nombreuses traces d'occupation de l'époque antique. On pourrait donc croire qu'il s'agit d'une voie romaine. Il n'en est rien. En effet, c'est un vieux chemin dont la largeur ne dépasse pas 4 mètres dans les parties intactes, qui suit le flanc des cotéaux ou les hautes terrasses des vallées, mais ne présente pas la rectitude des voies romaines. Dans la traversée des vallées, au lieu d'être construit en chaussée comme ces dernières, il contourne les endroits marécageux et même dans les terrains solides il se présente souvent comme un chemin creux au lieu de former un relief au dessus du sol. Il n'a donc aucun des caractères des voies romaines et donne l'impression par l'irrégularité de son tracé d'être une ancienne piste aménagée en chemin. On en suit les vestiges à Saint-Cernin, à 2 km. 500 de Larcho, La Farge, Jaf, villages près desquels se trouvent des débris gallo-romains, la Planche, Guillebonde; d'où il gagne Terrasson, remonte la rue de Malpas (mauvais passage), arrive à l'Eglise, en redescend en pente raide et suit le pied des escarpements de la rive sud de la Vézère, passe près de la grotte de Saint-Sour; près de cette grotte on a trouvé les restes d'une villa gallo-romaine. Il existait là, d'après la tradition, un *fanum* transformé en chapelle par le saint. De là, suivant un tracé irrégulier épousant la forme des cotéaux¹, ce chemin gagnait Condat, localité dont le nom celtique signifiant *confluent* est probablement d'origine gauloise. De là, il se divisait en deux branches dont l'une allait à Aubas, franchissait la Vézère, soit à gué, soit au moyen d'un bac, arrivait à Port-d'Aubas et de là gagnait le site gallo-romain d'Olivoux. L'autre branche quittait Condat et franchissait à gué la Vézère à Peyrecat. Dans ce nom, Peyre signifie pierre, et cat vient sans doute

(1) Dans ce trajet, il passait à Gaubert, où on a découvert une villa avec mosaïque.

du latin populaire *calciata*. « *Calciata via* » est une voie en chaussée, Peyrecal doit donc signifier *chaussée de pierres*. Le gué devait donc être pavé. De l'autre côté de la rivière, le chemin remonte vers la Roche Chapelane qui domine la vallée, puis suit la vallée du Cern aux pieds des coteaux de la rive sud, traverse le site gallo-romain de *La Boissière* où nous avons vu des bases de colonne de fort beau style, des monnaies de Trajan et divers autres objets gallo-romains. Il continue sur la Bachellerie, passant un peu avant d'arriver à cette localité à l'ancien chef-lieu de la commune appelé *Cern* où il ne reste plus que quelques ruines, ce centre ayant été détruit au xv^e siècle par les Anglais. Il se poursuit ensuite par le château de Rastignac, Azerat et, de là, remonte au Puy, à la Servole suit le sommet des coteaux et arrive à Theuon, passe à quelques mètres de l'église, descend en pente raide dans la vallée de la Laurence et remonte au Jarrigigier où il rejoint la voie de Périgueux à Brive. De ce point, il est assez difficile à identifier, par suite de la difficulté d'explorer une région aussi boisée que la Forêt-Barade, mais on trouve dans cette forêt des amas de scories et de laitier provenant de forges antiques qui démontrent que cette région était habitée dans ces temps reculés et évidemment il devait y avoir des moyens de communication.

En résumé, bien que la plupart des ruines gallo-romaines soient groupées le long de cette voie, nous ne pouvons y voir qu'un ancien chemin gaulois, remplacé ensuite par la grande voie que nous avons décrite. Mais ce chemin courant au pied de coteau d'où l'eau sort en abondance, traversant des régions fertiles, était plus propre à l'établissement de villas gallo-romaines que la grande voie déjà décrite et concurremment avec celle-ci, il a été utilisé à l'époque gallo-romaine.

2^e Voie de Périgueux à Angoulême (Ecolisma ou Ecolissima). Cette voie fait suite à celle de Brive à Périgueux, et, dans les portions que nous avons reconnues, elle se présente sous une forme identique : même largeur de 14 à 16 mètres, voie recherchant les hauteurs et composée de tronçons rectilignes. Elle porte aux divers cadastres le nom de *vieille*

route d'Angoulême. Elle sortait de l'enceinte de Vésonne par la porte Normande et, selon P. Barrière, se dirigeait vers le Toulon en suivant la rue Denis-Papin et la route d'Angoulême. Cette voie, jusqu'à Brantôme, est décrite par Lièvre comme *voie de Poitiers*. En réalité, la voie de Poitiers s'en détache presque aussitôt après Brantôme, mais est moins importante, alors que la voie d'Angoulême continue au-delà de Brantôme en se présentant toujours comme une très large voie de 14 mètres. C'est le long de ce grand chemin qu'a été trouvé, au Toulon, la seule borne milliaire que nous connaissions en Périgord. Cette colonne présente, d'après le Corpus, la légende suivante :

DOMINO ORBIS | ET PACIS IMP.C. | M.ANNIO FLO |
RIANO P.F | INV. AVG. P.M | T.PP.P. PROCOS | C.P.L.
en 7 lignes.

La lecture des six premières lignes ne présente aucune difficulté. Complétée, cette inscriptions doit se lire : *Domino orbis et pacis, imperatori Caio Marco Annio Floriano pio, felici, invicto, augusto, pontifici maximo, tribunicia prolestate, patri patrie, proconsuli*, et se traduire : « Au maître du monde et de la paix, à l'empereur Caius Marcus Annus Florien, pieux, heureux, invincible, auguste, souverain pontife, investi de la puissance tribunitienne, père de la patrie, proconsul. »

Par contre, l'interprétation de la dernière ligne (C.P.L.) est assez ardue. Les anciens auteurs, Taillefer, Andierne, avaient lu : CIVITAS PETROCORIORVM LIBERA, nom de la cité de Vésonne. En réalité, la dernière ligne ainsi placée, bien en évidence et détachée du reste de l'inscription doit, comme on l'observe fréquemment sur les bornes milliaires, donner une indication de distance. De Gourgues, dans le dictionnaire topographique de la Dordogne, voit dans les deux dernières lettres P.L. les initiales de PRIMA LEVGA, première lieue à partir de la Cité. C'est, en effet, à peu près la distance d'une lieue gauloise que l'on compte de la porte Normande au Toulon. Mais cette interprétation, qui laisse d'ailleurs sans explication la lettre précédente, ne tient pas compte des règles de l'épigraphie romaine. Qu'elle

soit lapidaire ou monétaire, c'est toujours à la fin de l'inscription que se trouve le chiffre numéral et il devrait y avoir L.I. ou L.P. pour *leuga prima*. Dans le cas particulier c'est la lettre L = cinquante, qui est le chiffre de distance de la cité où aboutit cette voie. Or, cette borne a été trouvée au Toulon, sur la voie d'Angoulême. La voie actuelle, d'après une borne kilométrique située au Toulon, donne 83 kilomètres comme distance d'Angoulême. Le mille romain étant de 1480 mètres, 50 milles représentent donc 74 kilomètres, distance qui paraît a priori vraisemblable par la voie romaine, plus courte que la route nationale actuelle. Ce chiffre en milles ne peut convenir ni à Bordeaux, ni à Saintes, ni à Poitiers, ces villes étant beaucoup plus éloignées, ni aux limites correspondantes de la cité des Pétrocôres, plus rapprochées. Elle ne peut s'appliquer non plus à Limoges, car sur la carte d'état-major, en traçant une ligne droite entre cette ville et le Toulon, on trouve 78 kilomètres et une voie romaine allant à Limoges, si elle passait au Toulon, ce qui n'est pas, devant, de toute évidence, donner un nombre supérieur à 78 kilomètres et a fortiori à 74 kilomètres, chiffre indiqué par le milliaire. Ajoutons que si ce nombre de L représentait des lieues gauloises de 2222 mètres, il donnerait 111 km. 100, distance qui ne peut s'appliquer à aucune des cités voisines de Périgueux situées dans la direction de cette voie, pas plus qu'aux limites du territoire de la cité des Pétrocôres, ainsi que nous nous en sommes assuré. Par contre, 74 kilomètres représentent la distance exacte du Toulon à Angoulême en suivant sur la carte d'état-major le trajet de la voie romaine que nous avons reconnue. C'est donc L = 50 (milles) qu'il faut lire.

Pour en revenir à l'inscription du milliaire du Toulon, la lecture C.P.L. pourrait à la rigueur être « *Civitas Pétrocôriorum L.* », mais il faudrait sous-entendre M.P. (*millia passuum*) et *ab Ecolisma*, c'est-à-dire 50 milles depuis Angoulême. Mais ces sous-entendus multiples ne sont pas conformes aux habitudes épigraphiques. Il faut donc trouver une autre solution.

Or, quand on examine l'inscription (voir figure 2), ainsi que nous l'avons fait au Musée de Périgueux, on constate

d'abord que la dernière ligne n'a jamais comporté que trois lettres. On constate aussi que cette colonne cylindrique est fracturée obliquement et que le trait de fracture porte justement sur la 1^{re} lettre de l'inscription de la dernière ligne. La pierre étant en outre fortement ébréchée à ce niveau, il ne reste plus que la partie inférieure de cette lettre. Mais, si l'on examine attentivement les autres lettres, on constate que beaucoup d'entre elles, au lieu d'avoir des jambages barrés à la partie inférieure par des traits horizontaux, se prolon-

DOMINUS RBIS
 ET PACIS IMP C
 M ANNIO MO
 RIANO P F
 UNV NV C P M
 T P P P PR C S
 C P L

FIG. 2. — *Inscription du Millitaire du Musée de Périgueux*

gent par une ligne courbe à la façon des majuscules cursives actuelles. C'est le cas, notamment, de quelques A, des R et de quelques M. Pour cette dernière lettre, parfois normale, c'est tantôt sur le premier, tantôt sur le dernier jambage que l'on observe cette particularité. Cette disposition se présente au dernier jambage de l'M dans le mot IMP. Par contre, des trois C de l'inscription, un seul a la forme normale, les deux autres ayant la partie inférieure écourtée. Il n'y a donc

aucune raison décisive pour que cette lettre soit un C. Ajoutons que les trois dernières lettres sont un peu plus grandes que les autres et que les courbes finales sont plus amples. Après avoir comparé les diverses lettres gravées sur cette colonne, et en raisonnant par analogie avec les inscriptions des autres bornes milliaires connues, nous sommes arrivé à la conviction qu'au lieu de C.P.L. il fallait lire M.P.L. Le chiffre de distance précédé des sigles habituels M.P. (*millia passuum*) donne alors une lecture intelligible et doit se traduire simplement par *cinquante mille pas*, c'est-à-dire cinquante milles qui est, comme nous l'avons dit, la distance exacte d'Angoulême en suivant cette voie. Nous savons bien qu'au III^e siècle la plupart des bornes milliaires donnent des chiffres de distance en lieues gauloises, mais remarquons que l'inscription est au datif. Ce n'est donc qu'une dédicace à l'empereur régnant et non la preuve que cette voie a été construite par Florian, car alors l'inscription serait au nominatif. Ce dernier, d'ailleurs, au cours de son règne éphémère, n'aurait pas eu le temps de faire construire une grande voie de ce genre. Elle était donc antérieure à lui et a continué comme par le passé à être bornée de mille en mille, mesure de longueur employée constamment au début de l'empire romain.

Après le Toulon, cette voie monte sur le coteau et forme un large chemin mal entretenu qui s'insinue entre les maisons, exactement entre la route actuelle d'Angoulême et celle d'Agonac qui suivent les deux vallées. Elle monte en pente raide. Dans ce parcours, sa largeur n'est que de 8 à 10 mètres. A mi-côte, sur la gauche, un autre chemin s'en détache et passe près de Beaupuy. C'est l'ancienne voie de Bordeaux, bien connue, qui se continue vers Pont-de-Beaumont, Pas-de-l'Anglais, Saint-Germain-sur-Salambre et Coutras. Cette voie, qui figure sur la table de Peutinger, n'a que cinq à six mètres de largeur et ne peut être comparée comme importance à celle d'Angoulême. Cette dernière arrive sur le plateau qu'elle suit en formant au milieu des haies une belle et large avenue non entretenue. Elle a gardé ses fossés et sa largeur primitive la plupart du temps et mesure quatorze

mètres ainsi que nous l'avons constaté. En suivant cette voie, nous avons remarqué sur son bord gauche, c'est-à-dire à l'ouest, une borne que nous avons examinée avec attention, en raison de sa situation. Haute de 0^m65 au-dessus du sol, elle rappelle un peu les bornes kilométriques actuelles, avec des formes plus amples et une base plus élargie. Sa face la plus large, qui est parallèle à la voie, a 40 centimètres environ de largeur et son épaisseur est de 0^m30 à peu près. Elle est en calcaire dur rongé par le temps et sur sa partie supérieure on remarque une cupule arrondie de 5 centimètres de diamètre sur autant de profondeur. Une paysanné

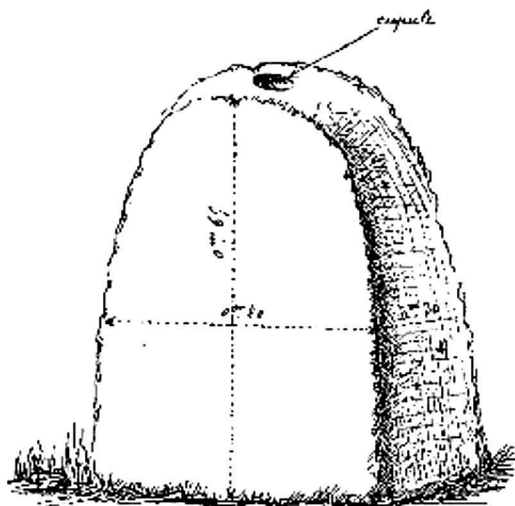


FIG. 3. — *La Pierre Plantée*

habitant une maison voisine voyant que nous examinions cette pierre est venue spontanément nous documenter à son sujet. Cette pierre, nous dit-elle, est appelée « *La Pierre Plantée* » dans le pays et son nom a été donné à un petit hameau situé à proximité (ce hameau, qui a été omis sur la carte d'état-major, se nomme effectivement « *La Pierre Plantée* »). Le trou que vous voyez, ajouta-t-elle en riant,

a été fait par les femmes. Les femmes, demandai-je, et pourquoi ? — Pour avoir de la *jovance*. Elles enlevaient avec un couteau un peu de poussière de cette pierre pour avoir de la réussite dans leurs affaires. Mais ceci se passait il y a bien longtemps; aujourd'hui les femmes ne le font plus, ajouta-t-elle avec mélancolie, car maintenant *la religion se perd*. Nous retenons de cette réflexion inattendue que les femmes, gardiennes par excellence de la tradition, attachaient naguère une vague idée religieuse à cette borne. Cette idée, de toute évidence, n'était pas puisée à une source chrétienne, mais à quelque vieille superstition, héritage d'un lointain passé, que les paysans du Périgord, malgré les efforts du clergé, mêlent volontiers aux croyances plus récentes apportées par le christianisme. Quant à la *jovance*, c'est une croyance bien connue de tous les Périgourdiens. Il n'est pas un habitant de la campagne, parfois même des villes, qui ne croit fermement à l'existence de choses ou de personnes *jovantes* ou *mal jovantes*, portant bonheur ou malheur (surtout malheur). Le mot lui-même vient, selon toute apparence, du mot latin *juvans*, participe présent du verbe *juvo* qui signifie aider, secourir, favoriser. L'expression latine « *diis juvantibus* » avec *l'aide des Dieux* est probablement à l'origine de cette croyance.

D^r TRASSAGNAC.

(A suivre).

LE RÉSEAU D'AGRIPPA

DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

(Suite)

Le mot *fovant* exprime en tout cas parfaitement ces divers sens et il nous a paru qu'une pierre plantée anciennement à cet endroit et objet d'une telle croyance dans ses facultés protectrices, devait être antique. Si nous ajoutons qu'elle est plantée sur la limite territoriale des deux communes de Périgueux et de Château-l'Évêque et qu'elle se trouve à environ 1.500 mètres du Toulon, selon les dires des habitants du voisinage et selon nos constatations, soit très probablement à un mille de la borne milliaire du Musée qui y a été trouvée en place en 1754, nous ne pouvons guère douter qu'il ne s'agisse là d'une borne milliaire. Nous l'avons examinée avec grande attention pour tâcher d'y découvrir une inscription. Malheureusement, la pierre a été détériorée dans la suite des temps par la gelée et les intempéries. Sa surface est parsemée de fins petits éclats qui ont pu faire disparaître l'inscription, s'il y en a eu une, ce dont nous doutons. Cette borne (fig. 3), étant donné ses faibles dimensions quand on les compare à celles de l'imposant milliaire cylindrique du musée de Périgueux, dont la hauteur avec son soubassement est d'environ 1^m80, ne peut être que de la basse époque. Peut-être même, ce n'est pas là un véritable milliaire, mais une borne qui a été plantée sur la limite des deux communes, à l'emplacement exact d'un milliaire qui pouvait être en ruine à ce moment. Mais cette pierre a néanmoins continué à servir de borne de distance ainsi que de limite. Les gens du pays y voient en tout cas ces deux genres d'utilisation. Quoi qu'il en soit, sa pose a dû s'accompagner d'une cérémonie religieuse, dont il reste, comme nous l'avons vu, quelques traces dans les traditions locales. A l'époque romaine, toute opération d'abornement était en

effet précédée d'un sacrifice au dieu protecteur des limites. L'animal sacrifié était livré aux flammes et son sang répandu dans le trou où était plantée la borne. Celle-ci était placée, à l'époque de la République romaine, sous la protection de *Jupiter Terminus*, puis d'un dieu qui prit le nom de *Terminus* (le dieu Terme). Mais ce dieu ne fut jamais très populaire et ce fut plutôt le dieu *Sylvain* qui fut vénéré partout comme *tutor finium* (gardien des limites). *Sylvain*, qui, surtout au déclin du paganisme, a joué dans les campagnes d'une grande popularité, la devait surtout à son rôle protecteur des forêts et des champs, de la chasse et des limites, mais en pays celtique, comme le Périgord, c'était une divinité multiple dont les attributions se confondaient en outre avec celles de *Priape*, dieu panthée et ithyphallique, de *Pan*, dont il partageait l'esprit prophétique et les instincts sensuels, de *Silène*, dieu de l'ivresse, et de *Faune*, divinité subalterne et rurale personnifiant la fécondité et la force génératrice. Nous comprenons alors pourquoi cette borne, symbolisant probablement toutes ces attributions, a été entourée pendant si longtemps de la vénération des femmes et des femmes seules. Les réponses réticentes et amusées de la paysanne qui nous l'a appris nous le font en tout cas conjecturer ¹.

La voie se continue sur ce plateau et constitue la limite entre les communes de Château-l'Évêque et de Champcevinel. Nous n'avons relevé, 1,500 mètres plus loin, la trace d'aucune autre borne. Il est probable que la précédente n'a dû sa conservation qu'aux propriétés magiques qui lui étaient attribuées, car nous n'avons plus trouvé aucun autre monument de ce genre le long de cette voie. Celle-ci descend dans la direction de Château-l'Évêque en passant près du cimetière et traverse la localité en se confondant avec la nouvelle route, indiquée à la carte d'état-major comme route nationale n° 139 de La Rochelle. A la mairie de Château-l'Évêque, où nous avons consulté le cadastre qui date de la Restauration, il nous a été dit que cette voie, dite *vieille*

[1] Voir à ce sujet le *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, de Dureau, Saglio et Potter.

route d'Angoulême, avait été rétrécie ou supprimée sur une partie de son parcours et que les terrains devenus disponibles avaient été vendus aux riverains. A Château-l'Évêque, elle quitte la route nationale à la maison d'école, passe devant la mairie, se confondant pendant trois cents mètres avec le chemin vicinal allant à Preyssac d'Agonac, le quitte pour gagner le sommet du coteau directement au nord, passe à Fontanaud, Taboury et arrive sur les hauteurs de Puy-de-Fourche (*Podium Furcarum*). C'était autrefois une commune, maintenant un simple hameau. Sa déchéance, amenée par le remplacement de l'ancienne voie par la nouvelle route d'Angoulême, sa situation à un embranchement sur ce point dominant, nous font supposer que c'était là une *mutatio*. Au sommet d'une longue côte et à une distance d'environ 13 kilomètres de Périgueux, c'était un point qui était tout désigné pour un relais.

De là, elle redescend et suit une ligne brisée en contre-bas et à quelques centaines de mètres de la route actuelle, qu'elle rejoint au niveau du croisement de la route nationale avec le chemin allant de Valeuil à Sencenac. Puis, elle se dirige sur Brantôme, suivant une ligne brisée qui coupe fréquemment les sinuosités de la route nationale dans la descente des coteaux de la rive sud de la vallée de la Dronne. Elle devait traverser la ville suivant le trajet actuel, franchissant les deux bras de la rivière sur des ponts qui ont été remplacés par des ponts modernes. Dans la traversée de la localité, la voie se rétrécit considérablement. Elle a à peine 5 mètres de largeur entre les maisons.

Brantôme (Brantosma en 769 d'après de Gourgue) est une ville très ancienne où, selon la tradition, Charlemagne fonda une abbaye de bénédictins. Les bâtiments actuels, maintes fois restaurés, ne datent que des xvii^e et xviii^e siècles. Le clocher, célèbre en architecture, date du xi^e siècle, d'après Viollet le Duc, et a probablement été élevé sur les ruines d'une église plus ancienne datant de Charlemagne, église qui, d'après la tradition, a été détruite par les Normands. Il n'y reste aucune ruine de l'époque romaine, mais selon toutes probabilités, il devait dès ce moment exister là un établisse-

ment important, peut-être une mansio, ou tout au moins un relais qui a été le noyau de l'agglomération. En effet, pour que, dès le VIII^e ou le IX^e siècle, une abbaye y ait été fondée, il fallait que déjà il s'y trouvât un lieu habité assez important.

Au cadastre de Brantôme, qui date de 1842, cette voie porte toujours le nom de vieille route d'Angoulême à Périgueux. De Brantôme, elle se continue au nord et, à quelques centaines de mètres de la localité, elle se divise en deux branches, dont l'une porte au cadastre le nom de vieille route de Nontron et se dirige au nord, et l'autre, qui est toujours désignée comme vieille route d'Angoulême, se dirige vers le nord-ouest. Celle de Nontron est la voie romaine dite de Poitiers qui va presque en droite ligne vers Nontron. Cette voie nous a paru beaucoup moins importante que celle d'Angoulême, bien qu'elle continue en ligne droite celle qui vient de Périgueux. Au cadastre, elle est figurée avec une largeur moindre.

Celle d'Angoulême passe un peu au nord du village de la Ponge, à la Croix de Beaupuy, à Puylibault, se rapproche de la nouvelle route qu'elle cotoie en se perdant dans les terres, passe à Puypeyroux, aux abords sud de Monsec, se confond pendant quelques kilomètres avec la nouvelle route qui passe à flanc de coteau un peu au sud de Vieux-Marcuil², s'en détache près de la Maillerie et remonte le coteau qui longe la rive sud de la Belle, suit là un trajet rigoureusement rectiligne jusqu'à Marcuil où elle débouche avec la nouvelle route après avoir passé aux Bretonx et à Montbreton. Elle se confond avec elle dans la traversée de Marcuil et, presque

(1) Nous devons cependant mentionner que M. P. Barrière a récemment reconnu, non loin de Pluviers, un tronçon qui lui a paru être la voie de Poitiers et dont la largeur est de 15 mètres. Des indications toponymiques lui font penser qu'elle était bornée en lieues gauloises, alors que nous avons vu que celle d'Angoulême l'était en milles romains.

(2) *Maroliscum*, d'après Longnon, qui signale des *Thermae Maroliscæ* mentionnés au I^{er} siècle par saint Paulin de Nole. Il désignait ainsi les bains d'une localité (*Maroliscum*) qui se trouvait, semble-t-il, dans le sud-ouest de la Gaule. Or, *Marcuil* ou *Vieux-Marcuil* sont les seules localités de ce nom dans le sud-ouest.

aussitôt après la sortie de cette localité, elle la quitte sur la gauche pour remonter le coteau et couper au court en droite ligne vers La Rochebeaucourt, passant à Saint-Priest de Marcuil et à 200 mètres au sud-ouest de l'église de Sainte-Croix de Marcuil, puis redescend sur La Rochebeaucourt en longeant le cimetière. Aussitôt après cette localité, elle sort du département et se dirige sur Angoulême en continuant à suivre à peu près la direction de la route nationale actuelle.

Mais cette voie ne devait pas s'arrêter à Angoulême. Lièvre, sur sa carte des voies romaines entre Loire et Gironde, décrit un tronçon qui, partant d'Angoulême, rejoint la voie de Limoges à Saintes à la station routière de *Germanicomagus* (aujourd'hui Saint-Cybardeaux). C'est également la direction de la route nationale de La Rochelle que notre voie suit continuellement depuis Périgueux. Il est possible, probable même, que la voie romaine se poursuivait dans cette direction. N'oublions pas que quelques auteurs ont reconnu dans La Rochelle le *Portus Santonum* de Ptolémée, et il n'y aurait rien d'étonnant à ce que fût là l'aboutissement de cette grande voie romaine.

3^e Voie de Clermont à Bordeaux. Nous aurions dû la décrire la première, mais quand nous avons commencé cette étude, notre attention avait tout d'abord été attirée sur la voie allant à Périgueux, voie tout aussi importante que celle-ci, à en juger par les traces laissées sur le sol, et nous avons cru que c'était la grande voie de Lyon-Bordeaux. Et de fait, il existe bien une voie romaine de Périgueux à Bordeaux qui figure à la table de Peutinger, mais celle que nous décrivons ici est plus courte que la précédente, puisque son trajet est à peu près rectiligne entre Clermont et Bordeaux. Ce n'est que lentement et d'après nos observations sur le terrain et la carte que nous avons eu la conviction qu'il s'agit là indiscutablement d'une des branches du *chemin d'Agrippa* allant vers l'Aquitaine. Bordeaux a, en effet, été de tout temps un des grands centres de cette partie de la Gaule et a été la capitale de la 2^e Aquitaine après Constantin. En outre, c'était déjà, sinon une grande ville maritime,

du moins un emporium important, et il était logique de joindre directement Lyon, métropole des Gaules, à Bordeaux, grand marché et principal port de l'Aquitaine.

Cette voie vient directement de Brive. Au carrefour dit *l'Enseigne*, à 1 kilomètre au nord de Bars, elle se détache de celle de Périgueux (voir carte, fig. 1). Après ce carrefour, elle continue en droite ligne en passant à environ 4 kilomètres au nord de Roullignac. Au cadastre de cette commune, qui date de 1814, elle est indiquée comme *chemin de Bergerac à Tulle* (sic). Elle était alors seule en service, les autres chemins existant aujourd'hui ne figurant pas au cadastre. A l'échelle de ce plan, elle a de 14 à 16 mètres, suivant les points. C'est bien cette largeur que nous avons trouvée sur le terrain, comme pour les voies précédentes. Notons qu'elle a aujourd'hui presque complètement disparu et qu'il n'en subsiste que des tronçons abandonnés au milieu des bois et des landes. Du carrefour indiqué plus haut, elle se dirigeait vers l'ouest, au sud de la forêt Barade, et passait au village de Marance, à la Croix-Ruchard, à 200 mètres au nord du château de l'Herm où elle subsiste sur un ou deux kilomètres, à la Maison-Neuve, au Tallet, aux Bitarelles. Ce mot, d'après Longnon, est une déformation du mot *habitarelle* qui désignait autrefois une auberge. De là, dans une région particulièrement sauvage et inhabitée, elle se dirigeait vers le Puyidier, la Gêlie. Elle y subsiste sous forme d'un large chemin non entretenu qui passe à 300 mètres au nord de la Faurie et coupe là une autre voie qui a tous les caractères d'une voie romaine et vient de Périgueux par Atur, Marsaneix, la Veyssière et se continue sur Mortemart et la Robertie dans la direction du Bugue. C'est probablement la voie dite de Cahors qui doit aller rejoindre (peut-être à Sarlat) la grande voie de Limoges à Cahors. Mesurée sur le terrain, elle n'a que 7 mètres de largeur. La Faurie, située près de la jonction de ces deux voies, est une vaste construction dont certaines parties peuvent remonter à la fin du xvi^e ou au commencement du xvii^e siècle. Il y aurait eu là une maison de l'ordre des Templiers ou de Saint-Jean de Jérusalem et la maison aurait aussi servi, d'après la tradition, de *relais de poste*,

C'est une construction massive et lourde longée par la voie venant de Périgueux et située à 300 mètres au sud du carrefour formé par cette voie et celle de Bordeaux.

Cette dernière continue, en conservant sa largeur primitive de 14 à 16 mètres, vers Cendrieux et, de là, se dirige en ligne droite vers les villages d'Abjac, Saint-Laurent-des-Bâtons, Lajaunie, Lapoubelle, suit une ligne rigoureusement droite sur la crête qui sépare les deux vallées de la Louyre et du Caudou, arrive à Lamonzio-Montastruc et gagne Bergerac en suivant les coteaux qui longent la rive droite du Caudou. De Bergerac, elle se dirigeait sur Bordeaux en se confondant selon toute apparence avec la route nationale n° 136 de Bordeaux à Bergerac, dont les longs segments rectilignes tracent, sur la carte d'état-major, une ligne brisée donnant bien l'impression d'une voie romaine. Comme la route actuelle, elle devait passer à Gardonne, Sainte-Foy-la-Grande, Port-Sainte-Foy, à 500 mètres au sud de Montcarel, au Grand-Chemin, nom caractéristique, puis à la Mothe-Monravel. Elle sortait du département de la Dordogne près du Maupas (mauvais passage), à Fou-la-Dan, et arrivait dans la Gironde à Castillon-Capitourlan. Au-delà, nous n'avons pas reconnu son trajet, mais il est probable qu'elle suivait à peu près la route nationale. Notons une fois de plus qu'elle ne passait qu'à proximité et non au milieu du site gallo-romain de Montcarel, où des fouilles, qui se poursuivent encore, ont mis à jour les restes d'une grande villa. Cependant, la présence de restes si importants de l'époque gallo-romaine, à défaut d'autres raisons plus certaines, aurait pu faire soupçonner l'existence d'une voie romaine à une faible distance de là.

Comme nous l'avons fait remarquer, ces deux voies de Périgueux et de Bordeaux par Bergerac délimitent dans l'angle qu'elles forment une vaste région boisée, nommée la *Forêt Barade*. Ce nom signifie en patois local *Forêt fermée*. Peut-être faut-il interpréter cette expression par *forêt interdite*. Encore aujourd'hui, cette vaste étendue, de 8 kilomètres de longueur dans le sens est-ouest sur 3 à 4 kilomètres de largeur, est complètement inhabitée, alors que dans la forêt même on trouve fréquemment des anas de laitier

dont on pave les routes. Ces débris de fonderie doivent dater de l'époque préhistorique et prouvent qu'alors elle était occupée par l'homme. Ce fait, rapproché du nom actuel de la forêt et de l'absence de toute habitation, nous a fait supposer que, dès l'époque romaine, l'accès de cette vaste région boisée avait été interdit pour l'empêcher de devenir un repaire de brigands et que, précisément, les tours que nous avons signalées étaient des postes de surveillance destinés à la police de ces voies.

Outre ces ouvrages défensifs, nous avons relevé sur le territoire de la commune d'Auriac, c'est-à-dire près de l'intersection de la voie de Clermont avec celle de Limoges à Cahors, deux tours, l'une au village de Jailler, l'autre au village du Delleix. De la première on pouvait surveiller la voie de Limoges à Cahors, de la seconde on avait en outre des vues sur celle de Bordeaux et on pouvait communiquer optiquement avec celle du Jarrigier, aujourd'hui détruite, et aussi avec le clocher d'Auriac qui nous paraît avoir servi également de tour de guet, sa masse étant trop importante, même aujourd'hui, pour avoir seulement servi à loger des cloches. Ces tours ont toutes des caractères communs : carrées, isolées, situées sur des hauteurs bien choisies pour avoir des vues étendues sur ces voies, murs d'une grande épaisseur (1^m50 à 2 mètres), construits en blocage, entrée à plusieurs mètres au-dessus du sol ; très étroites à l'intérieur, deux ou trois étages avec planchers où l'on peut accéder à l'aide d'une échelle. A chaque étage, ouverture étroite à plein cintre percée chacune dans une direction différente. Enfin, au sommet, ouverture dans la direction la plus importante à surveiller et d'où l'on pouvait faire des signaux. Nous avons cru tout d'abord pouvoir faire remonter ces tours à l'époque du Bas-Empire romain. Il est probable qu'elles ne sont pas antérieures au moyen-âge et si l'on admet leur relation que nous croyons probable avec le clocher d'Auriac, qui serait, d'après M. le chanoine Roux, du XI^e ou XII^e siècle, ce serait de cette époque que ces tours dateraient. Cela n'empêcherait évidemment pas qu'elles aient pu être précédées à l'époque romaine d'un système analogue, que Végèce nous signale

comme très répandu de son temps, c'est-à-dire au IV^e siècle, époque où commencent les grandes invasions.

4^o **La voie de Limoges à Cahors** (*Augustoritum à Divona Cadurcorum*). Cette voie, qui n'a jamais été décrite à notre connaissance, ne figure ni sur la table de Peutinger ni sur l'itinéraire d'Antonin, mais elle forme la suite naturelle de celle qui vient de Toulouse (Tolosa) et aboutit à Divona (Cahors), d'après la table de Peutinger. Sur le terrain, c'est une large voie de 14 à 16 mètres, y compris les fossés, dont le tracé forme une succession de lignes droites absolument caractéristique des voies romaines. Elle a été remplacée par la route actuelle il y a une centaine d'années, sauf certains tronçons, celui de Montignac à Sarlat, notamment, qui paraissent remonter au moins au XVIII^e siècle.

De Cahors, elle se dirigeait sur Gourdon. De là, elle obliquait au nord-ouest presque en ligne droite pendant plusieurs kilomètres et, dans ce trajet, passait à Resoules, aux Vitarelles, déformation du mot Habitarelle désignant anciennement une auberge, entré dans le département de la Dordogne à la cote 210 de la carte d'état-major, formait pendant 1 kilomètre la limite entre les départements du Lot et de la Dordogne et, laissant Nabirat à 1 kilomètre au nord, suivait un trajet presque rectiligne en s'infléchissant légèrement au nord dans la direction de Cénac ou Doume-Vieille, au pied du rocher escarpé sur lequel se trouve la ville de Doume. Dans ce trajet, elle est jalonnée par quelques hameaux, la Boutardie, le lieu dit « la Justice » où devaient se dresser des fourches patibulaires au moyen-âge, la Ventoulaine, la Burague et arrive à Cénac en passant près du château du Touron et de la fontaine du même nom. En ce point, on la voit sous la forme d'une large avenue, mal entretenue, qui va en droite ligne vers l'horizon du sud-est. Elle laisse l'église de Cénac à 500 mètres à l'ouest. Cette église, assez éloignée de la localité, paraît être un monument du XI^e siècle dont le chœur est un vrai bijou roman. A 100 ou 200 mètres au nord de l'église, dans la plaine de la Dordogne, existent des débris marquant l'emplacement d'une villa romaine

appelée dans le pays la *Ville de Quinte*. Autour de l'église il n'existe que deux ou trois maisons. C'est le Vieux-Cénac.

Avant d'arriver à la Dordogne, la voie contourne le coteau de Domme et s'infléchit à angle droit vers l'est en longeant la rivière et arrive au Port de Domme; un peu au-delà de cette agglomération, elle s'arrête au bord de la Dordogne qu'on passait autrefois en bac, d'après la tradition. On voyait encore, il y a quelques années, les traces d'un mur en maçonnerie qui servait à fixer la corde du bac. Selon toute apparence, à l'époque romaine, la Dordogne devait être traversée de la même façon. Les habitants savent que cette voie est très ancienne et, dans les récits familiaux, on a gardé le souvenir de passages d'Henri IV qui empruntait cette route quand il se rendait du nord au midi ou vice-versa.

De l'autre côté de la Dordogne, la voie traverse la vallée suivant une direction oblique en se dirigeant vers le nord-ouest. Elle passait au Bos, remontait le coteau de la rive nord et suivait sur la crête une courbe à grand rayon, puis atteignait Peyrelevade, nom qui rappelle le souvenir de quelque monument mégalithique ou d'une borne milliaire, puis passait aux Tuilières et débouchait juste à l'angle formé par les deux routes de Vézac et de Vitrac. La voie suivait le trajet de la route de Sarlat jusqu'au Viaduc et s'en séparait presque aussitôt pour former dans Sarlat la rue actuelle de Cahors. Cette rue continue en ligne droite, gravit le coteau à l'ouest de la ville et redescend quelques centaines de mètres plus loin pour se joindre à la nouvelle route.

D^r TRASSAONAC.

(A suivre)

LE RÉSEAU D'AGRIPPA

DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

(Suite)

Sarlat est une ville très ancienne. D'après de Gourgues, un monastère de Bénédictins y fut fondé au VIII^e siècle. En 817, nous dit-il, le monastère (*monasterium Sancti Salvatoris*) est appelé *Sarlatum*. Il est probable que c'est là le nom de la localité qui devait certainement exister avant la fondation du monastère. Quoique aucun vestige n'en soit resté, il est très vraisemblable que dès l'époque romaine, au Bas-Empire, il y avait là un gîte d'étape, une *mansio* autour de laquelle s'est formée l'agglomération. Sarlat paraît avoir été un carrefour important. Là, débouchait une voie secondaire qui, nous l'avons vu, reliait ce centre à Brive et, par la voie de Clermont, à Tulle. Cette dernière ville possédait au moyen-âge un monastère dont celui de Sarlat dépendait. Enfin, il existait aussi une voie allant à Bergerac, représentée probablement par le vieux chemin indiqué au cadastre. La tradition rapporte que saint Bernard a prêché dans le vieux cimetière situé derrière la cathédrale. On remarque dans ce cimetière un monument cylindrique à toit conique, nommé la *lanterne des morts*. Ce petit édifice a plutôt l'aspect d'un oratoire; ses dimensions excèdent celles de la plupart de ces monuments et l'on ne voit pas dans son toit conique l'emplacement réservé à la source lumineuse qui caractérise ce genre d'édifices religieux. Cependant, le nom de *Fanal* qu'il porte au cadastre indique bien qu'il a dû servir à cet usage d'éclairage nocturne. Rappelons que ces anciens monuments, situés généralement dans un cimetière, étaient toujours au bord des grandes voies romaines. Notons à ce propos que la voie que nous décrivons devait se doubler en arrivant à Sarlat et envoyer un prolongement qui passe encore à l'entrée du vieux cimetière et qui, en contournant la localité, va

rejoindre à la sortie de l'agglomération la voie principale. La partie de la ville qui se trouve à l'intersection de ces deux voies porte le nom de l'Endrevic (*Inter vias*).

De Sarlat, la voie suit à peu près le même trajet que la route actuelle, sauf dans les sinuosités où elle coupait au court. Elle passait au pont Saint-Sacerdos. De là, elle laissait la route actuelle un peu à l'est pour suivre une ligne droite pendant 1500 mètres, s'infléchissait vers l'est à angle obtus, rejoignait la nouvelle route dont elle suivait le trajet, passait à Prentegarde, nom évocateur du passé où cette région inhabitée et très boisée était infestée de *bandits de grands chemins*. De là, pendant 4 kilomètres, la route actuelle suit une série de lignes droites avec des pentes abruptes qui dénotent qu'elle est construite sur la voie romaine et elle arrive au carrefour formé avec elle par le chemin du Mas et la route de Salignac. Ce point, marqué sur la carte d'état-major par la cote 297, est connu dans le pays sous le nom de *Borne Cent-Vingt*. Il n'y a plus de borne actuellement, mais il devait en exister une autrefois. Cette dénomination bizarre doit de toute évidence rappeler une indication de distance et nous sommes arrivés à nous convaincre qu'il s'agit de la distance de Paris, calculée en lieues et en suivant l'ancienne voie qui est la voie romaine, la plus courte. En effet, dans le dictionnaire des communes de France, édité en 1826, c'est-à-dire avant la construction de la nouvelle route, la distance de Sarlat à Paris est de 128 lieues. Or, il y a environ 8 kilomètres, c'est-à-dire 2 lieues seulement et non 8 lieues, entre Sarlat et la borne cent-vingt. Nous devons donc en conclure qu'avant 1826, l'ancienne voie romaine avait déjà subi, en plusieurs endroits, quelques rectifications de parcours, et notamment entre la Borne cent-vingt et Montignac, comme nous le verrons. Rappelons qu'avant la Révolution et même après cette époque, les distances sur les grandes routes de France étaient complées à partir du Parvis Notre-Dame, à Paris, en lieues de poste de 3 km. 898.

De la Borne cent-vingt, la voie romaine, confondue avec la nouvelle route, passait à la Maison Neuve, continuait en ligne droite et, près du hameau des Blanchés, se détachait de

la route actuelle et se dirigeait au nord-ouest vers Montignac, en passant au Mazoux, à la Combe, à Regourdon, à la Béchade et débouchait près de la vieille église de Montignac. Au cadastre de cette commune, ce dernier tronçon est appelé *« vieux chemin de Sarlat »*. Or, ce cadastre est de 1813 et la route actuelle y figure déjà. Donc, elle est plus ancienne et comme le pont sur la Vézère date du XVIII^e siècle, nous pensons que le tronçon de Montignac à Sarlat date de la même époque. D'ailleurs, ce vieux chemin que nous avons suivi en partie est remarquable par des pentes extrêmement raides qui l'obligent à faire des crochets brusques et devaient rendre sur ce long parcours la circulation des voitures très malaisée et l'on comprend que l'on ait été amené de bonne heure à suivre un autre tracé plus long, mais moins abrupt.

Montignac est une ville ancienne dont on trouve les traces au XI^e siècle (*Castellum montiniacum*), mais qui existait bien antérieurement. En effet, on y a trouvé, notamment sur la rive gauche de la rivière, à plusieurs reprises, des débris et des objets de l'époque romaine. Le pont sur la Vézère est du XVIII^e siècle. Sur la face sud on lit en effet la date de 1768. D'après la tradition, ce beau pont de pierre en a remplacé un autre en bois porté sur des piles en maçonnerie. De Gourgues dit qu'il a été détruit en 1580, après le siège de Montignac, et qu'il était en *« piliers de pierres, couverts »*. Il est fort probable qu'il devait en être ainsi dès l'époque romaine.

De l'autre côté de la rivière, la voie abandonne la nouvelle route qui contourne le coteau. Elle le gravit au contraire et se confond d'abord avec la rue de la Liberté. Elle laisse les ruines du château sur la droite. Sur ce parcours, elle semble avoir été pavée grossièrement, puis rechargée avec des cailloux ordinaires. Elle forme une large et belle rue, de chaque côté de laquelle on remarque des dalles, des fragments de pierres cylindriques qui peuvent avoir appartenu à des colonnes, restes de monuments aujourd'hui disparus. Elle longe le cimetière et arrive au sommet du coteau en faisant une courbe à grand rayon et redescend sur l'autre versant suivant une ligne courbe analogue à la précédente.

Elle arrive à un ancien moulin, le moulin de Mouney ⁽¹⁾, franchit le canal du moulin et, cent mètres plus loin, la Laurence sur deux ponts modernes, puis traverse la vallée sur une chaussée construite en pierres sèches sur une hauteur de deux mètres environ. Elle rejoint ensuite la route d'Auriac à Montignac. Là, elle tourne à gauche en suivant cette route pendant 1500 mètres, puis remonte directement au nord vers Vialot où elle coupe la voie de Bordeaux à Clermont. Nous avons déjà, en décrivant cette dernière voie, montré qu'à une faible distance de ce village existent des traces d'occupation de l'époque romaine. A 500 mètres au nord de ce village, il y a en effet une butte où quelques tentatives de fouilles ont décelé la présence d'un mur de 60 centimètres d'épaisseur. Cette butte recèle donc les soubassements d'une construction qui, au nord-est, donnent au mouvement de terrain une forme vaguement rectangulaire. La surface du sol est jonchée de débris antiques : briques, fragments de tuiles creuses ou à rebord, bords ou fonds de vases en poterie commune grisâtre. Aucune monnaie antique n'y a été recueillie, mais l'aspect des tessons dénote le III^e siècle, époque où ont commencé les invasions barbares dans la Gaule. La vaste étendue où se trouvent ces débris indique que cet établissement devait être important. Dans une première visite, cette importance nous avait un peu échappé, par suite de la difficulté d'explorer ces terres détrempées. Mais, à la réflexion, la situation de ce site gallo-romain à cet important carrefour nous a incité à le visiter de nouveau et nous avons appris que des débris semblables se trouvaient en maints endroits sur ce plateau, surtout au nord-est et au sud-est du village. Certains habitants nous ont dit que tout cet espace devait être habité et que la tradition rapportait qu'il y avait eu là une ville nommée *Gabillou*. En tenant compte de l'exagération que le mot ville éveille dans l'imagination des paysans et en y voyant seulement la traduction du mot *villa*, il n'en reste pas moins que l'importance de ces débris

(1) Il est à remarquer que mouney veut dire moulin et que l'expression *moulin de Mouney* est un pléonisme.

indique une agglomération de villas, un *village* antique. Quant au nom de Gabillou, il doit avoir la même étymologie que *Cubillonum* (Chalon-sur-Saône) et *Cobellio* (Cavaillon). A. Grenier, dans son manuel d'Archéologie gallo-romaine (p. 266, note 7), rapporte l'opinion de C. Jullian qui voit dans ces deux noms deux formes différentes d'un même mot signifiant *bac, port* ou *passage*. Holder y voit des dérivés de noms propres. Il semble bien que le nom de *Gabillou* soit une autre forme du même mot, mais ni la situation de la commune de Gabillou (Dordogne) ni celle de ce lieu dit ne paraissent confirmer l'hypothèse de C. Jullian. Nous pensons comme lui qu'il faut y voir une racine celtique, mais il reste à en déterminer la signification. L'opinion d'Holder, qui y voit un nom propre, est peut-être la bonne.

Quoi qu'il en soit, il nous semble que le village actuel a été construit avec les pierres venant de ces ruines. Beaucoup de maisons sont fort anciennes. Nous y avons noté des ogives en accolades du xv^e siècle et d'autres sont probablement antérieures, mais toutes ces vieilles maisons, sans exception, sont construites avec des matériaux de remploi : de gros blocs taillés et équarris voisinent avec de petits éléments réguliers ou irréguliers. Nous avons cherché vainement des traces caractéristiques de l'époque romaine dans ces vieilles pierres, mais leur apparence générale ne peut, à notre avis, laisser de doute à ce sujet.

Pour toutes ces raisons, nous nous sommes demandé si ce n'était pas là une station routière, une *mansio*. Nous avons, au début de ce travail, émis l'hypothèse que cette station pouvait être à Auriac, localité située à égale distance de Brive et de Périgueux. Vialot, village dépendant d'Auriac et à 2 kilomètres de cette agglomération, conviendrait encore mieux par sa situation à un carrefour, à distance à peu près égale, d'une part de Brive et de Périgueux et d'autre part de Sarlat et de Cubas où quelques indices nous permettent de situer deux autres stations. Ajoutons que pour ces deux dernières localités la distance de 25 à 30 kilomètres qui les sépare de Vialot est normale dans le terrain accidenté que suit la voie de Limoges à Cahors. Il n'est pas jusqu'à la tra-

dilion qui en faisait autrefois un lieu d'arrêt, comme nous l'avons vu, pour les troupeaux transhumants du Plateau Central ou des causses du Lot, qui ne viennent à l'appui de cette hypothèse. Les gîtes d'étape que constituaient les *mansiones* à l'époque romaine se sont souvent perpétués pendant tout le moyen-âge et jusqu'aux temps modernes. Nous pensons seulement qu'à la suite de la destruction du centre gallo-romain de Vialol, l'agglomération s'est reconstituée un peu à l'ouest, à Auriac, où un établissement religieux, probablement très ancien, est venu attirer autour de lui la population du voisinage et donner asile aux voyageurs, surtout aux pèlerins qui étaient si nombreux au moyen-âge, mais on peut imaginer que les troupeaux ont continué leur arrêt traditionnel à ce point particulièrement bien choisi.

La voie, après avoir atteint celle de Clermont et s'être confondue avec elle pendant une centaine de mètres, remonte vers le nord en cotoyant les abords du village. A quelques centaines de mètres de là, elle passe au lieudit *cimetière d'Arles*. Des fouilles y ont été faites, sans résultat, paraît-il. Près de là, on a trouvé fortuitement un souterrain qui paraît être un *souterrain-refuge*. A partir de ce point, la voie s'infléchit un peu au nord-ouest et rejoint la route actuelle de Limoges qu'elle traverse et gagne la crête du coteau. Dans ce trajet on aperçoit, de l'autre côté du vallon, les deux tours carrées du Delfeix et de Jailler qui, comme des sentinelles vigilantes, se dressent depuis le moyen-âge pour la surveillance de ces voies. Ces tours de guet doivent être des réminiscences de l'époque romaine. La police des routes avait été inaugurée par Auguste. Dans Suétone (Octave Auguste, XXII) nous lisons, en effet, le passage suivant : « Auguste corrigea une foule d'abus aussi détestable que pernicieux, qui étaient nés des habitudes et de la licence des guerres civiles et que la paix même n'avait pu détruire. Ainsi, la plupart des voleurs de grands chemins portaient publiquement des armes, sous prétexte de pourvoir à leur défense; et les voyageurs de condition libre ou servile étaient enlevés sur les routes et enfermés, sans distinction, dans les ateliers des possesseurs d'esclaves. Il s'était aussi formé, sous le

titre de communautés nouvelles, des associations de malfaiteurs qui commettaient toutes sortes de crimes. Auguste conquit les brigands en plaçant des postes là où il en était besoin ». Les mêmes causes, produisant toujours les mêmes effets, les troubles sociaux que Suétone met à l'origine du banditisme n'ont manqué à aucune époque depuis Auguste et ont nécessité les mêmes mesures de précaution.

La voie passe à 50 mètres au-dessous du village de Pater-Noster, qui paraît remonter au moyen-âge. Les habitants croient qu'il se trouvait primitivement plus à l'est, au lieu dit *Las Traversas*, où se trouvent encore quelques ruines au milieu des broussailles et qu'au moyen-âge les habitants ont émigré pour en fonder un autre qu'ils ont baptisé *Pater Noster*. Cette explication est fort plausible et cette dénomination d'origine religieuse est bien en harmonie avec ce que nous savons du moyen-âge.

Après Pater-Noster, où cette voie sert de limite entre les communes d'Auriac et de La Bachellerie, elle continue sur la crête et remonte en ligne droite l'arête qui sépare deux vallons pour arriver au sommet du coteau qui domine la plaine de La Bachellerie. Elle redescend vers la Font Bachelière et elle subsiste comme chemin de traverse en plusieurs endroits et arrive à La Bachellerie en se confondant avec la route actuelle. Cette localité n'est appelée ainsi que depuis le xv^e siècle. Le centre de la commune était plus à l'est, sur les bords du ruisseau le Cern et portait ce même nom de Cern. Elle aurait été détruite par les Anglais. De La Bachellerie, elle descendait en droite ligne vers le Cern. Elle subsiste encore comme raccourci, passe près du lavoir, se confond avec la nouvelle route pendant cent mètres puis la quittait au premier tournant pour se diriger en droite ligne vers le ruisseau le Cern. On en voit parfaitement la trace sur la rive droite du Cern, à une vingtaine de mètres à l'est du pont actuel. En effet, la rive droite du ruisseau, sur une quinzaine de mètres de largeur, a été aménagée pour faire un gué. La berge, partout ailleurs, domine l'eau de plus d'un mètre, alors qu'au passage de la voie elle a été entaillée obliquement pour faciliter la traversée aux véhicules. Sur le

bord est de la voie, près du ruisseau, sur une longueur de 7 à 8 mètres, existe une épaisse muraille composée d'énormes blocs, les uns placés de champ, les autres irrégulièrement. C'est probablement un mur de soutènement destiné à empêcher les terres d'envahir la voie. Ce mur n'existe pas sur le bord gauche du gué où il a dû être détruit pour en faciliter l'accès aux laveuses, car le ruisseau, à cet endroit, a été aménagé en lavoir. Près du mur que nous signalons se trouvent deux énormes pierres placées de champ; l'une est une dalle carrée de plus de 1^m50 de côté dans la partie visible. L'autre est une sorte de colonne irrégulière de 1^m70 de hauteur qui pourrait être prise pour un milliaire anépigraphé, mais ces deux pierres peuvent simplement être des dalles enlevées de l'infrastructure de la voie et utilisées pour donner appui à une clôture qui a dû s'y trouver autrefois, mais qui a disparu aujourd'hui. Cependant, nous avons remarqué au sud de La Bachellerie, à exactement un mille romain de distance, une autre pierre analogue, beaucoup plus enterrée car elle se trouve dans un remblai. Elle est plantée exactement au niveau du chemin montant au château des Fraux. Enfin, la distance, mesurée sur la carte d'état-major en suivant cette voie, des bords du Cern au village de la Borgne, à 4 kilomètres au nord de Cubas, est de 22 km. 200, soit 15 milles romains. Or, comme nous le faisons remarquer plus loin, le mot de la Borgne paraît bien être le souvenir d'une borne milliaire. Pour toutes ces raisons, nous pensons que la borne qui subsiste sur la rive sud du Cern est bien un milliaire.

Le gué sur le Cern devait être pavé. La moitié sud du ruisseau, transformé en lavoir, forme un bassin délimité par de grosses pierres irrégulières arrachées du fond de la rivière qui y ont été rangées pour rompre le courant. Ces pierres ne peuvent provenir que d'un ancien pavage, car il n'en existe au fond du ruisseau ni en amont, ni en aval. D'ailleurs, la moitié nord du ruisseau, sur toute la largeur de la voie, forme une chaussée qui se trouve au-dessus de l'eau et est envahie par la végétation. Il n'est pas douteux que cette chaussée doit être pavée, car elle n'aurait pu résis-

ter au courant si elle n'avait pas été construite solidement. De l'autre côté de la rivière, sur la berge, on distingue nettement, au-dessous du sol, l'émergiment de grosses pierres plates placées côte à côte, comme des dalles, pour servir d'infrastructure à la voie. Cette disposition se voit sur 7 à 8 mètres de largeur.

Après la traversée du Cern, la voie se dirige directement vers l'hôtel de la Mule Blanche. Elle n'a laissé comme trace dans la prairie qu'une vague chaussée ne faisant qu'un faible relief au-dessus du sol. Après la Mule Blanche, elle suivait une ligne traversant la route actuelle de Bordeaux à Lyon, la voie ferrée de Périgueux à Clermont-Ferrand, puis elle remontait sur le coteau vers le village de Muguet qu'elle traversait du sud au nord. Elle subsiste dans le village dont elle constitue la rue principale, puis redescend en se perdant peu à peu dans les terres et se dirige vers l'entrée du pont jeté sur le ruisseau de Saint-Rabier, franchi par la nouvelle route. Elle devait traverser ce ruisseau à gué. En amont de ce gué, un barrage composé de blocs énormes, entassés irrégulièrement, a été établi, sans doute pour rompre les crues subites de ce ruisseau presque toujours à sec, mais qui, à la suite de pluies violentes, se transforme tout-à-coup en torrent impétueux. Quelques mètres après le pont, au lieu de tourner à gauche comme la nouvelle route, la voie s'engage sur la droite et monte directement vers Saint-Rabier en longeant le bord ouest du cimetière. Pendant ce trajet de 1200 mètres environ, elle est complètement abandonnée. En plusieurs endroits, elle a conservé sa largeur de 12 mètres sans compter ses fossés qui subsistent en maints endroits, envahis par la végétation. Un peu avant d'arriver à Saint-Rabier, elle débouche sur la route actuelle, la suit pendant quelques mètres et se dirige vers la localité qu'elle cotoie un peu à l'est en un lieu appelé « *villa de Carcassone* »¹⁾, qui paraît être l'emplacement d'une villa gallo-romaine. On y a trouvé, dit-on, des débris de tuiles et de poteries caractéristiques de cette époque. Ensuite, elle cotoie la localité un peu à l'est et

1) Villa de Carcassone en galois local.

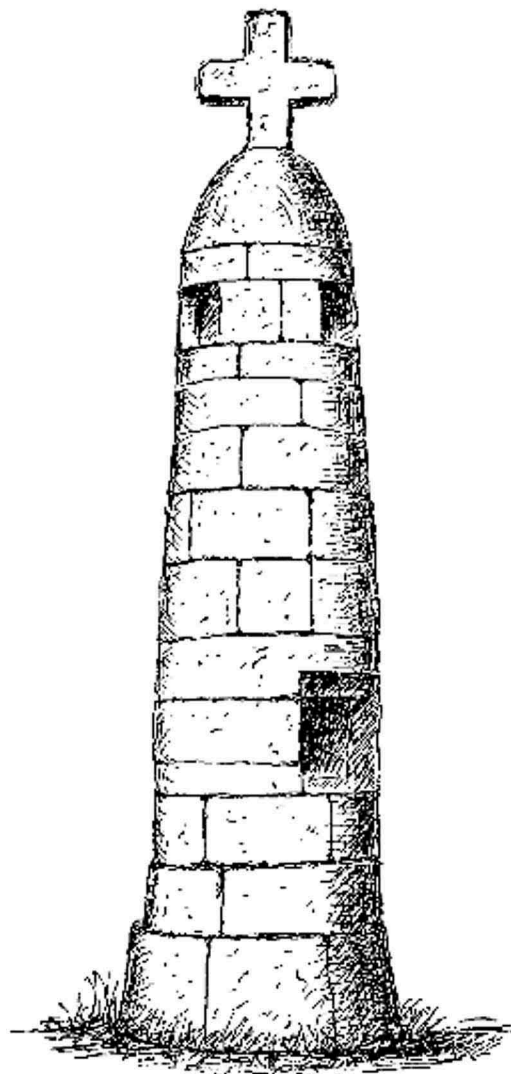
se continue en un chemin qui suit parallèlement la nouvelle route à 100 mètres à l'ouest pendant 1500 mètres environ et se perd dans les terres où elle subsiste encore comme chaussée un peu surélevée. On voit encore quelques dalles çà et là sur son trajet. Elle rejoignait la nouvelle route près du chemin allant à la Bujade, la traversait deux fois en négligeant les tournants et remontait vers le village de Clédal qu'elle laissait un peu à l'est pour gravir le coteau et arriver au carrefour dit des « Quatre Routes ». Dans ce trajet, elle a disparu presque partout, sauf à partir de Clédal où elle subsiste sous forme d'une chaussée surélevée qui est d'une rectitude parfaite.

Le carrefour des Quatre-Routes forme le croisement de la route actuelle qui se confondait en ce point avec la voie romaine et d'une autre route moins importante allant du village du Grand Coder à Badefols-d'Ans. Dans l'angle sud-ouest de ce carrefour, se trouve une maison avec grange datant probablement du XVII^e ou du XVIII^e siècle et qui était appelée *la Maison-Neuve*. Nous avons trouvé sur toutes ces voies cette appellation assez fréquemment et nous avons remarqué qu'elle coïncidait avec l'emplacement probable d'un relais antique ou *mutatio*. Maison vient normalement de *mansio*, mais nous ne croyons pas que ce soit dans ce cas l'origine du mot. Le mot *mutatio* a donné, nous dit Longnon, Mudaison et Muizon. Or, ce dernier mot ressemble beaucoup au mot patois périgourdin qui signifie maison (*Méizou*). Il semble qu'il y ait eu là confusion de mots, peut-être à la basse époque. En tout cas, il est probable qu'il y a eu là un relais de toute antiquité. Il était nécessaire au sommet d'une longue côte de 7 à 8 kilomètres. Aussi, à cent mètres plus loin, tout au sommet du coteau, se trouve une grande maison, construite pour en faire un relais depuis la création de la nouvelle route. Elle a pris automatiquement le nom de Maison-Neuve. C'est elle qui est connue généralement des usagers de la route, surtout il y a une cinquantaine d'années où elle était parcourue par des charretiers, des rouliers, des voituriers, qui y trouvaient en outre à se restaurer, car le relais se doublait d'une auberge.

En face de ce bâtiment, qui est exactement construit sur la voie romaine, se trouve encore, sur l'accotement de la route, une large dalle carrée provenant de l'infrastructure de la voie. D'autres dalles se voient encore dans le fossé qui longe le jardin de la maison.

De cette construction récente, point dominant d'où l'on jouit d'une vue très étendue sur les vallées de la Vézère et de l'Auvézère, la voie romaine après avoir coloyé la nouvelle route sur la droite pendant 300 mètres environ, la traversait et descendait directement à travers champs et traversait de nouveau la route en face d'une petite maison appartenant à M. Fougeyrolas, vicillard de 87 ans, qui nous a montré ses traces en face de sa maison et sa continuation quelques mètres au-dessous de sa porte, sous forme d'un chemin qui gravit obliquement le coteau et redescend au carrefour dénommé « *Cimetière des Pauvres* ». A ce carrefour se croisent l'ancienne voie romaine, la nouvelle route et une autre route provenant de Granges et se rendant à Badefols-d'Ans. Il y a eu un cimetière à une trentaine de mètres à l'est du carrefour, dans un champ situé au sud de la route de Badefols. C'est un terrain en pente limité vers le haut par des affleurements d'une roche calcaire. Le propriétaire du terrain, M. Cheyroux, nous a dit que son père y avait trouvé des sépultures, dans la partie la plus élevée du terrain. Aucun objet n'existait à proximité des ossements; nous ne pouvons donc pas fixer la date de ce cimetière, qui semble très ancien. Notons que, de la Maison-Neuve au Cimetière des Pauvres, cette voie forme la limite des communes de Granges et de Badefols.

Du Cimetière des Pauvres, la voie gagnait le sommet du coteau qui fait face en regardant le nord. On la voit monter presque en ligne droite, puis elle s'infléchit un peu jusqu'au village de la Meynardie, reprend la direction du nord, passe à la Fayolle, remonte dans le bois dit de l'Arrasoir où on la voit sous forme d'une chaussée surélevée de 7 à 8 mètres de largeur déboucher sur la nouvelle route; elle se confond avec elle pendant cent mètres et reprend à gauche la crête du coteau et arrive en droite ligne à 300 mètres à l'ouest du village de la Genèbre. Là, elle coupe la route qui va du



*Fig. 4. Lanterne des Morts
de Cubas*

Temple-le-Sec à Hautefort. En ce point elle fait un crochet à droite et se dirige en droite ligne à l'entrée du bourg de Saint-Agnan. Pendant la traversée de la localité, elle se confond avec la nouvelle route et descend avec elle vers le ruisseau « La Lourde », qu'elle devait traverser à gué. Deux cents mètres plus loin, elle quitte la nouvelle route, forme à droite un petit raidillon, suit un trajet rectiligne jusqu'au hameau du Lac. Là, elle change un peu de direction et, toujours en ligne droite, arrive au lieu dit « La Croix de Saint-Joseph » où elle rejoint la nouvelle route. Près du Lac on voit encore de grandes dalles

sur la voie et parlout ailleurs elle est pavée grossièrement et d'une façon irrégulière. Notons que pendant ce dernier trajet, elle formait autrefois la limite des anciennes communes de Cherveix et de Saint-Martial, qui, depuis plus de cent ans, n'en font plus qu'une avec Cubas.

A partir de la Croix St-Joseph, elle suit la nouvelle route jusqu'à Cubas, en formant avec sa direction primitive un angle de près de 90°. Dans le bourg de Cubas, elle abandonne de nouveau la nouvelle route en faisant un nouveau crochet et se dirige vers la place de l'église. Elle forme une rue de 7 à 8 mètres de largeur, grossièrement pavée, qui traverse obliquement cette place et se dirige vers l'angle sud-est du cimetière qui entoure l'église. Près de cet angle, dans le cimetière, se trouve la Lanterne des Morts (fig. 4). Dans le Dictionnaire d'architecture de Viollet-le-Duc, cet auteur remarque que ces monuments (lanal, tourنية, phare) se trouvent surtout dans le centre et l'ouest de la France, et il croit qu'ils perpétuent une tradition fort antique, modifiée par le christianisme. Ils se trouvent surtout dans les cimetières bordant les grands chemins ou les lieux très fréquentés. Ces lanternes, nous dit Viollet-le-Duc, ont été édifiées au moyen-âge, mais il en existait dès le Bas-Empire, car il en est fait mention, entre autres, à la bataille de Vouillé entre Clovis et Alarie, en 507. Il n'en connaît d'ailleurs pas de cette époque reculée. Celle de Cubas a une forme archaïque qui dénote une haute ancienneté, remontant probablement au moins au XI^e siècle¹. Ces monuments, nous dit-il, étaient destinés à signaler au loin, la nuit, la présence d'un établissement religieux, d'un cimetière. Telle était certainement la destination de celle du cimetière de Cubas qui, surtout des côtes du nord, devait être vue la nuit de fort loin par les nombreux voyageurs qui, au moyen-âge, circulaient sur cette grande voie. Cette dernière longeait le cimetière actuel et aboutissait à un pont de bois porté sur deux piles en ma-

[1] D'habitude, les lanternes des morts sont des monuments creux dont le lanal occupant le sommet pouvait être élevé ou abaissé à l'aide d'une chaîne. Il n'en est pas de même de celle de Cubas. La lanterne devait être montée à la partie supérieure à l'aide d'une échelle.

çonnerie. Ce pont, qui est figuré au plan cadastral de la commune de Cherveix-Cubas qui date du début de la Restauration, n'existe plus aujourd'hui, mais d'après les renseignements qui nous ont été donnés par les habitants, il subsiste encore au fond de la rivière des restes de substructions provenant de ces deux piles, un peu en aval de l'abreuvoir actuel. A la mairie d'Anthiac, commune séparée de celle de Cubas par l'Auvézère, existe un document datant du premier empire qui spécifie la nature des réparations qui incombaient conjointement à ces deux communes limitrophes et dans les fournitures qu'elles devaient faire, sont mentionnés des poutres et des madriers de bois destinés à sa consolidation. D'après le plan cadastral, la largeur de ce pont était de 10 mètres, largeur considérable que n'atteignent jamais les ponts de pierre de l'époque romaine. Il est certain que ce pont avait dû subir des transformations fréquentes, le bois étant une matière périssable, mais, selon toute apparence, il devait dès l'époque romaine exister déjà dans la forme qui nous est révélée par les documents que nous mentionnons. En tout cas, ni dans la tradition, ni dans la toponymie, on n'a gardé le souvenir ni d'un autre pont, ni d'un gué situé à proximité. A cet endroit, un ouvrier extrait du gravier du fond de la rivière depuis de longues années et nous n'avons pas manqué de lui demander s'il n'avait pas trouvé des monnaies ou autres objets en retirant le gravier. Sa réponse a été négative. Les ouvrages classiques s'appuyant sur les trouvailles de monnaies, constatées notamment à Rennes, dans la Vilaine, à la traversée de la voie romaine et au gué de Saint-Léonard, dans la Mayenne, et en d'autres endroits, expliquent avec raison ces dépôts monétaires par le désir des voyageurs de se concilier la divinité de la rivière dont ils violaient le domaine, mais nous pensons que cette offrande n'était pas générale en Gaule à la traversée des voies antiques. En Périgord notamment, nous n'avons pas relevé d'indications pouvant faire supposer que cette coutume existait, bien qu'elle fût connue en Limousin, ainsi que nous l'avons remarqué à la traversée de la Corrèze à Brive.

LE RÉSEAU D'AGRIPPA
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

(Suite et fin)

La partie la plus ancienne de l'agglomération de Cubas se trouve près de l'église. Celle-ci est dédiée à saint Jean, ainsi qu'on le remarque souvent pour les très anciens sanctuaires. En face de celle-ci, il y a des traces d'occupation qui seraient celles d'une abbaye. Une prairie voisine porte encore le nom de « *pré de l'abbaye* ». Il ne subsiste plus rien de cet ancien établissement religieux, sauf un grand aqueduc en pierre par où s'écoule un petit ruisseau qui vient se jeter dans l'abreuvoir quelques mètres en amont de l'emplacement de l'ancien pont. Cet aqueduc, qui a environ 100 mètres de longueur, est solidement construit avec des gros blocs de pierre rectangulaires dont l'irrégularité de forme et de grosseur dénote le moyen-âge. Il est à plein cintre et a plus de deux mètres de hauteur intérieure. Au-dessus de cet aqueduc sont des jardins où devaient s'élever les bâtiments de « l'abbaye », mais nous n'y avons rencontré aucun objet caractéristique, sauf quelques débris de fûts de colonne dans une maison voisine. Au nord-est, sur un plan plus élevé de deux ou trois mètres, se trouvent des champs cultivés, où, à diverses reprises, les habitants ont relevé des traces d'occupation. L'un d'eux nous a déclaré y avoir trouvé une cave s'enfonçant dans le sol, et, près de là, une sépulture avec des vases à proximité du squelette. Enfin, il nous a affirmé y avoir découvert, il y a trente ou quarante ans, un petit trésor composé de grosses pièces de cuivre, analogues à de gros sous, mais avec une épaisseur plus grande. Le tout était contenu dans un vase de terre. Il en avait conservé quelques exemplaires; malheureusement, il n'a pas pu les retrouver, de sorte que nous en sommes réduit aux conjectures. Mais, de ses explications, que nous avons fait préciser de notre mieux, il semble bien qu'il

s'agissait de monnaies romaines. Il est donc fort probable que dans ces champs se trouvait un établissement gallo-romain. Tout cet espace limité du côté de l'aqueduc et du côté de la rivière par des murs épais ou des remblais importants, pourrait bien recéler des restes de fortifications ou de constructions antiques. La culture a effacé toutes les autres traces.

Cubas est donc un lieu ancien. N'y aurait-il que la lanterne des morts, cela suffirait pour l'établir. Nous croyons qu'il remonte à une antiquité plus reculée. Sa situation sur le bord d'une rivière, dans une vallée accueillante et fertile, devait le marquer comme un lieu de repos, un gîte d'élope, avant d'aborder, en suivant notre voie, les sombres forêts du Limousin qui devaient être infestées de loups et étaient encore plus solitaires et sauvages autrefois qu'aujourd'hui. Nous croyons qu'il y avait là une *mansio*. Nous avons cherché quelle pouvait être l'étymologie du mot Cubas. Nous n'avons rien trouvé dans Longnon (*Les noms de lieu de la France*). Ni ce mot, ni aucun mot analogue n'y figure. Aucun nom du même genre ne se trouve non plus dans le dictionnaire des communes de France. La racine du mot ne nous semble pas d'origine gauloise, car on trouverait un peu partout des mots du même genre, les noms de lieu d'origine celtique ou ibère étant en général très répandus, avec des formes très voisines les unes des autres. Ce n'est pas non plus un nom de *fundus* gallo-romain, dont la terminaison dans nos régions est en général en *al* ou en *ac*, précédé d'un nom propre (romain ou gaulois). Nous nous sommes demandé dans ces conditions si ce nom ne proviendrait pas de *Cubatio*, mot latin qui veut dire repos au sens physique. Sans doute, le *u* était prononcé *ou*, on aurait dû avoir Coubas et non Cubas (*prononcé Cubâ*), mais cette appellation ne serait pas le fait des gens du pays dont l'idiome est assez rapproché de la prononciation latine, mais bien des voyageurs circulant sur cette voie et en Gaule le *ou* latin est le plus souvent prononcé *u*. Remarquons que, d'après de Gourgues, la localité portait le nom de *Cubasium* en 1411 et que phonétiquement ce mot est bien rapproché de *Cubatio*,

donnant une idée de repos. C'est bien cette idée que pouvaient avoir et exprimer des voyageurs arrivant à un gîte d'étapes sans nom où ils espéraient trouver à se reposer. Ce nom nous paraît donc être d'origine verbale. Quoi qu'il en soit, de tout temps, avant la construction des chemins de fer surtout, cette petite localité a tiré sa vie à peu près uniquement de ce qu'elle était un lieu de passage, un point d'arrêt obligatoire pour les usagers de la route. Il est fort probable que cet état de fait devait remonter jusqu'à l'époque romaine.

Après avoir franchi l'Auvézère, la voie romaine traversait obliquement les prairies de la rive droite, rejoignait la route actuelle, s'en détachait un peu avant d'arriver au petit ruisseau qui se jette dans l'Auvézère un peu en amont du pont actuel, traversait ce ruisseau à quelques mètres à l'ouest de la route. On voit encore à ce niveau une muraille de 1 mètre à 1^m50 de hauteur, très bien conservée, barrant le ruisseau et surmontée d'une large surface pavée sur laquelle passait la voie. Actuellement, le petit ruisseau passe sur cette chaussée pavée et toute la partie en amont est recouverte d'alluvions terreuses et sableuses, mais on distingue cependant très bien le pavé. Nous avons cru d'abord qu'il s'agissait d'un pont, mais nous n'avons pas vu d'arche, si minime soit-elle. De là, la voie remontait le coteau vers Puy-de-Bord. Elle subsiste encore, très rétrécie, les terrains disponibles ayant été vendus aux riverains comme partout ailleurs. L'un d'eux nous a dit posséder l'acte de vente de ces terrains où cette vieille route est dénommée « *route de Limoges à Cahors* ». De là, elle remonte le coteau dans les bois. Près d'une maison, la route s'est conservée intacte avec ses fossés. Muni d'un mètre, nous avons trouvé 11^m80 entre les fossés. Il faut ajouter deux mètres pour les fossés de chaque côté, ce qui donne comme largeur totale 15^m80. Nous voyons donc que là, comme ailleurs, c'était une très grande voie de communication dont la largeur dépassait celle des plus grandes routes nationales actuelles qui, sauf erreur, n'ont au maximum que 14 mètres de largeur, y compris les fossés. Après Puy-de-Bord, cette voie passe à 400 mètres d'Aulhiac, localité ancienne, à Beau-

séjour, à La Borgne, déformation du mot *borne* qui est peut-être un souvenir d'une borne milliaire située à proximité, laisse à 300 mètres à l'ouest le petit village de Rezonzac et va en ligne droite vers *Lunouaille*. De là, elle se dirigeait sur Saint-Yrieix en cotoyant la route actuelle. De Saint-Yrieix, elle gagnait directement Limoges. Saint-Yrieix tire son nom de *Sanctus Aradius* ou *Aridius* qui y fonda une abbaye. Ce saint, originaire de Limoges, s'était retiré près de là dans une grotte où il faillit mourir de faim. Sa mère, sainte Pélagie, l'ayant appris, vint le supplier de ne pas rester dans ce lieu désert, mais d'aller construire une cellule de monastère dans un village agréable (*in villis amœnis*). Le saint choisit, à trois milles de sa grotte, une charmante localité (*locum amœnum*) et appela son monastère *Atane* (*Vita sancti Aridii abbatis*, attribuée à Grégoire de Tours). Il est probable que saint Yrieix donna à son monastère le nom même de la localité où il s'était retiré. Cela résulte du moins, avec vraisemblance, des détails que nous donnons ci-dessus. Grégoire de Tours nous parle fréquemment de ce saint qui était son contemporain et qu'il connaissait bien. Il nous le montre, comme les grands personnages de son temps, toujours par voies et chemins, se rendant fréquemment à Limoges notamment. Au cours de l'un de ces récits de voyage, il nous conte un de ses miracles. Saint Yrieix revenait de Paris, accompagné par un moine, et arrivait près d'Argenton, vicus situé près des limites de sa province (*Cum iam et vicino patriæ jungeretur, vico quodam Argentornao*). Le moine lui fit observer qu'ils n'avaient rien à manger. Alors, Aradius lui répond : « Quand vous traverserez le fleuve (La Creuse), regardez à droite », et, en effet, ils trouvèrent deux énormes poissons (*Cumque ad locum eundem sibi præceptum venisset, reperit ibidem duos miræ magnitudinis pisces, adhuc maxime vivos*). Le récit de ce miracle nous montre que la voie que suivait le saint venait de Paris, passait à Argenton et, de là, continuait sur Saint-Yrieix. Du reste, cette voie entre Limoges et Argenton est indiquée aussi bien sur la table de Peutinger que sur l'itinéraire d'Antonin et on la retrouve sur le terrain, avec les mêmes caractères que nous avons indi-

qués précédemment. Nous l'avons vue notamment au-delà de Limoges, quelques kilomètres avant d'arriver à Argenton, où elle gravit un coteau, alors que la route actuelle le contourne. Elle a le même aspect que nous avons décrit et se présente toujours comme une magnifique voie de 16 mètres. Après Argenton, elle ne figure plus sur les documents antiques entre Argentomagus et Genabum (Orléans), mais elle existe sur le terrain où on en voit les traces en maints endroits, notamment quelques kilomètres après Argenton où elle coupe au court, alors que la route actuelle fait un détour. Elle passait à Châteauroux et, après cette ville, semble se confondre à peu près constamment avec la nouvelle route, car, jusqu'à Paris, on est frappé par sa rectitude presque absolue pendant de longues distances (trente ou quarante kilomètres ou même davantage). Au sud de Vierzon, nous l'avons parcourue à pied pendant quelques kilomètres; sur ce parcours nous avons constaté qu'elle avait une largeur de 24 mètres. La chaussée réservée aux voitures n'a pas une largeur plus grande que sur les autres routes nationales. Ce sont les bas-côtés qui sont d'une largeur démesurée, au point qu'en beaucoup d'endroits une double rangée d'arbres y ont été plantés. Nous ne savons de quelle époque date cet élargissement de la voie, mais il est très ancien, car les bornes des anciennes lieues sont encore en place à l'est, sur l'extrême bord de la route. Ces bornes ressemblent beaucoup à des milliaires romains, avec un aspect plus moderne toutefois. Ce sont des colonnes cylindro-coniques de 1^m20 de hauteur sur un haut soubassement cubique. A leur partie supérieure, elles portent en chiffres arabes l'indication de la distance de Paris au-dessus d'un cadre elliptique, à grand axe orienté dans le sens de la longueur de la borne. Il est probable que ce cadre a dû servir à quelque indication de distance supprimée et remplacée par celle qui se trouve au-dessus et qui nous paraît être du xvii^e ou du commencement du xviii^e siècle. Au sud de Vierzon, le chiffre que porte la colonne est 101 et nous avons relevé entre les deux bornes voisines la distance de 1949 mètres, qui correspond à une demi-lieue de poste. 1949 mètres mul-

évalué par 101 donne 198 km. 849, qui est bien la distance de Paris par l'ancienne voie à peine plus longue que la ligne droite, car, sur la carte, un tracé retiligne, en tenant compte du coude de la voie à Orléans, donne 192 kilomètres. Elle arrive à la porte d'Orléans à Paris et, de là, par la rue Saint-Jacques, au parvis Notre-Dame et se continue par la rue Saint-Martin, qui porte ce nom en souvenir de ce saint qui y guérit un lépreux.

C'est par cette voie qu'Actius, venant d'Arles, et Théodoric, roi des Wisigoths, venant de Toulouse, arrivèrent ensemble à Orléans au moment où les Huns venaient de s'en emparer et les obligèrent à s'enfuir et à aller se faire battre aux Champs Catalauniques (451) (Grégoire de Tours, *Hist. des Francs*, II, VII).

C'est encore par cette route que plus tard, en 763, Pépin le Bref marche vers l'Aquitaine en ravageant par le fer et le feu tout ce qui était en dehors des enceintes fortifiées et parvient jusqu'à Cahors (*usque ad Cadurciam oppidum accessit*) et ramène ensuite son armée en prenant sa route par Limoges (*per Limovicam regreditur*) (Eginhard, *Vie de Pépin*). Remarquons que Pépin résidait à Quierzy-sur-Oise, dans l'Île de France. Le même auteur nous montre Pépin tenant une assemblée, en 766, à Orléans, pour terminer la guerre d'Aquitaine, et, se dirigeant vers cette province, relève le château d'Argenton (*Argentomacum castrum*) détruit par Waïfre.

Nous croyons avoir démontré, aussi bien par nos constatations que par les preuves historiques, l'existence de cette grande voie entre Cahors et Paris. Vers le sud entre Cahors et Toulouse, elle figure sur la table de Peutinger. De là, aussi bien sur la table de Peutinger que dans l'itinéraire d'Antonin, on constate l'existence de voies romaines se rendant à *Lugdunum Convenarum* (Saint-Bertrand-de-Comminges) et aux autres villes de l'Aquitaine : *Illiberris* (Auch), *Eluza* (Eauze), *Lactora* (Lectoure), etc... Ce grand chemin était, avec les autres voies que nous décrivons, un trait d'union entre les cités de la Grande Aquitaine créée par Auguste au sud de la Loire et qui comprenait, d'après Stra-

hon, les Pictoues (Poitou), les Santones (Saintonge), les Bituriges Cubi (Bourges), les Lemovices (Limoges), les Petrocorii (Périgord), les Cadurci (Quercy), les Ruteni (Rodez), les Arverni (Auvergne), les Gabali (Gévaudan), les Vellavi (Le Puy), les Nitiobriges (Agen), les Bituriges Vivisci (Bordeaux), les Ecolismenses (Angoulême), et les Albigenses (Albi). De Toulouse, les voyageurs pouvaient également se rendre en Espagne en allant rejoindre à Narbonne la *voie Domitienne*. Cette dernière faisait aussi communiquer la Grande Aquitaine avec les grands ports de la Méditerranée, Narbonne et Arles. Cette dernière ville était une des plus commerçantes de la Gaule et Ausone (*ordo urbium nobilium*), au IV^e siècle, nous dit à son sujet : «... Par ton port, tu reçois les produits du monde romain, mais tu ne les retiens pas. Tu en enrichis les autres peuples et les villes, et tu en fais jouir la Gaule Aquitaine au large sein⁽⁴⁾ ». C'est sans nul doute par cette voie que se faisaient ces échanges et c'est peut-être là que nous pouvons trouver l'explication de la présence d'un *cimetière d'Arles* près de Violat. Les Arlésiens voyageant pour leur commerce devaient avoir choisi un lieu de sépulture qui leur était particulier, au cours de leurs voyages en Aquitaine. La toponymie nous en a gardé le souvenir, et nous remarquons que ce n'était pas sans raisons qu'ils avaient choisi le voisinage de cet important carrefour. Cette voie de Limoges à Cahors semble avoir été double. Dans une vieille carte du XVII^e siècle que nous avons eue sous les yeux, figure une voie jalonnée depuis Limoges par les stations de Pierre-Buffière, Magnac, Fréjifont, Uzerche, Baraolet (Le Bariolet ?), Brive, Souillac, Peyrat (Payrac ?), Fraissinet et Cahors. Cette voie qui était pourvue de relais de poste était peut-être bien également une ancienne voie romaine qui traversait le Limousin, alors que la précédente traversait le Périgord. Peut-être faut-il y voir la preuve que ces voies, tout importantes qu'elles soient, étaient construites aux frais et par les soins des cités dont

(4)

... Per quem Italiam commercia suscipis orbis
 Nec totibus populisque alius et potentia ditos
 Gallia quis fruitur gremioque Aquitanico lato.

elles traversaient le territoire. Il est évident que les cités, dont l'émulation était peut-être mise en jeu, avaient intérêt à multiplier les moyens de communication sur leur territoire.

5^o Voie romaine de Périgueux à Saintes (*Mediolanum Santonum*). — Bien que cette voie soit connue depuis longtemps, nous avons pensé qu'il était intéressant de la faire entrer dans le cadre de cette étude, car elle aboutit elle aussi sur le territoire des Santons.

Elle se confondait tout d'abord avec la voie d'Angoulême, mais comme elle a disparu en maints endroits, il est assez difficile d'en fixer le tracé jusqu'à Chancelade. Il est probable que, quittant la voie d'Angoulême à mi-coteau au-dessus du Toulou, elle suivait le même tracé que la voie de Bordeaux jusqu'à *Pont-de-Beauronne*. Après la traversée de la rivière, elle devait s'en détacher et gagner directement Chancelade. A partir de là, elle est très visible et l'on remarque que, prolongée en ligne droite par la pensée, elle aboutit précisément à Pont-de-Beauronne. L'origine du mot Chancelade doit être *Cancellata*, indiquant un lieu, une villa entourée d'une clôture, grillage ou treillage. Peut-être que l'abbaye, dont les bâtiments subsistent, représente l'emplacement même de ce lieu primitif. Elle est encore entourée d'un mur de clôture, d'ailleurs en ruines. Elle s'appelait *Abbatia Sancte Mariae de Cancellata*.

La voie, dans la localité, près du mur de clôture de l'abbaye, a 8 mètres de largeur et, de là, se dirige en droite ligne vers l'ouest avec légère inclinaison au nord, laissant au fond d'une petite place, à 50 mètres environ, l'ancienne chapelle de l'abbaye, joli édifice roman où l'on remarque sur les pierres de nombreuses marques de tâcherons. De là, elle passait à Puyrousseau et se continuait en ligne droite, longeant, à quelques centaines de mètres au nord, la route actuelle de Lisle. Elle n'est plus, aujourd'hui, qu'un étroit chemin, les riverains ayant empiété sur elle. A certains endroits, elle n'est même plus qu'un sentier et, plus loin, elle est devenue impraticable, les ronces et les broussailles l'ayant envahie. Les habitants la connaissent bien cependant

et savent qu'elle allait au Pont d'Ambon, sur la Dronne. Elle suit la même direction que la route de Lisle actuelle, mais était plus directe, car elle évitait les tournants. Dans cette région boisée, elle disparaît souvent, mais reparait plus loin avec une largeur d'une dizaine de mètres et de larges fossés. Elle passe près de Merlande, à Bussac, et suit d'une façon générale le tracé donné par P. Barrière d'après Grellet-Balgueris, dans *Vesunna Petrucotiorum*, sauf qu'elle ne passe pas à Lisle, mais à 2 kilomètres au nord de cette localité. A cet endroit, elle traversait la Dronne, un peu en amont du moulin Rocherel, sur un pont de pierre dont il subsiste une arche complète, à 50 mètres en aval du pont actuel. Cette arche, que nous avons examinée, malheureusement dans des conditions difficiles, car elle est masquée par des arbustes et du lierre qui ont poussé dans les interstices des pierres, a une portée d'environ 8 mètres au-dessus de l'eau. Elle est à plein cintre et nous a paru construite en moyen appareil, assez régulier, les pierres non réunies avec du ciment. Le tablier et les superstructures ont complètement disparu. Cependant, de la rive droite de la rivière, on peut y monter, cette arche étant encore très solide. Sa largeur est de 3^m25 environ. Ce pont était jeté sur la Dronne, qui se divise en cet endroit en deux bras. L'arche qui subsiste était élevée sur le petit bras et il devait y avoir sur ce bras une deuxième arche communiquant avec l'îlot central. L'autre bras de la rivière, plus large que celui-ci, devait évidemment être franchi par un pont, mais il n'en subsiste aucune trace. Aussi certains habitants doutent-ils que cette arche ait pu servir de pont. Ceux qui ont émis devant nous ce doute bizarre n'ont d'ailleurs aucune opinion sur son usage. Peut-être l'autre pont était-il en bois, mais qu'il fût en pierre ou en bois, il est bien évident qu'il devait exister. On l'appelle d'ailleurs *Pont d'Ambon*. Personne n'a pu nous donner le sens de ce mot. Aucun nom de lieu dans le voisinage ne peut s'y appliquer et nous sommes arrivé à la conviction que c'était une déformation de *Pontes ambo*, expression latine signifiant : *Les Deux Ponts*. Le mot *ambo*, d'origine savante d'après l'opinion autorisée de M. P.

Barrière, est, il est vrai, fort peu employé dans la formation des mots français, dérivés en général du latin populaire. Cependant, Longnon le signale à l'origine du mot *Tramesaigues* (dans la Haute-Garonne et les Hautes-Pyrénées) qui vient, d'après lui, des mots *inter ambas aquas* (entre les deux eaux). Nous pensons donc que rien ne s'oppose à cette étymologie qui nous paraît rationnelle.

Notons qu'à quelques centaines de mètres en aval de cette arche en ruine, un peu au-dessous du moulin Rocherel, existe un gué auquel aboutit un vieux chemin sur les deux rives de la Dronne. Quant à la voie romaine, il n'en reste plus de trace dans les prairies de la rive droite. L'amorce sur la rive, qui devait être surélevée pour permettre d'accéder au pont, a elle-même disparu. De là, la voie devait traverser obliquement la prairie, franchir l'Euclie, petit affluent de la Dronne, et cotoyer la rive droite de ce ruisseau. En effet, tout de suite après l'avoir traversé, cette voie réapparaît au pied du coteau et forme un vieux chemin envahi par la végétation, qui, mesuré sur le terrain, nous a donné près de 12 mètres de largeur entre propriétés riveraines. Cette voie continue ensuite en longeant la rive droite de l'Euclie en conservant cette largeur dans les points où elle subsiste. Sur la carte d'état-major on la suit sur un long parcours, à la Balardie, à 500 mètres au sud de Chapdeuil, à 1500 mètres au sud de la Tour-Blanche, à Gouls et au Pas-de-Fontaine; elle servait, pendant 3 kilomètres, de limite aux départements de la Dordogne et de la Charente et gagnait Saintes.

Cette voie a dû être abandonnée depuis beaucoup plus longtemps que les autres, car elle a disparu bien plus complètement que celles que nous avons décrites. En bien des points même, on n'en trouve plus de traces, et les habitants ne se souviennent plus de sa destination. Quant aux cadastres, ils ne le donnent que comme un vieux chemin de 4 à 5 mètres de largeur. À en juger cependant par la largeur des tronçons qui subsistent, elle devait être une voie importante.

Voie de Cahors à Bordeaux. — Cette voie, qui figure à la table de Peutinger dans la partie allant de Divona à Diolin-

dum (Cahors à Lalinde ?) n'a pas encore pu être étudiée par nous. Nous ne la mentionnons donc que pour mémoire. Elle ne paraît pas d'ailleurs faire partie du réseau d'Agrippa, mais comme aucun auteur ne semble l'avoir mentionnée, nous avons cru intéressant d'en dire quelques mots. Elle passait dans la forêt de la Bessède, près de Belvès, et les habitants du pays déclarent qu'elle allait à Bordeaux¹. Il est probable que le *Camp de la Bessède* devait être une station routière sur cette voie. Sur la carte d'état-major, on la voit tracer une ligne droite sur ce vaste plateau. Il semble qu'elle se dirigeait vers Cadouin et, de là, vers Pontours ou Lalinde. Elle devait rejoindre la voie de Bordeaux en un point que nous n'avons pas reconnu. Nous ne savons pas non plus si elle venait directement de Cahors, ainsi que l'indique la table de Peutinger, ou d'un autre point, Gourdon par exemple. Nous l'avons figurée en pointillé sur la carte (fig. 1), en admettant qu'elle va de Cahors à Lalinde, comme l'indique la table. Il y aurait là une vérification à faire sur le terrain.

CONCLUSION

Au cours de la description des voies dont nous venons de suivre le parcours, nous avons donné les raisons qui démontrent que ce sont bien des voies romaines, nous n'y reviendrons donc pas. Nous avons vu que la plupart avaient été utilisées comme moyens de communication jusqu'au XIX^e siècle. Il en est ainsi, remarquons-le, un peu partout en France. Tout le moyen-âge a utilisé ces voies sans y apporter de modifications. Au XVII^e et surtout au XVIII^e siècle, quelques routes nouvelles ont été créées et surtout quelques changements de parcours ont été apportés à leur tracé, mais c'est principalement le XIX^e siècle, à partir de la Restauration, qui a couvert le pays de cet immense réseau de routes que nous avons sous les yeux. Il ne faut pas perdre de vue en effet que, jusqu'à la fin du 1^{er} Empire, les conditions de

(1) Elle porte dans le pays le nom de « *Chemin de la reine Blanche* », et dans la forêt de la Bessède elle est encore solidement pavée.

la vie, surtout dans les campagnes, n'étaient pas sensiblement différentes de ce qu'elles étaient sous l'empire romain. Aucune invention dans les moyens de transport n'était venue transformer les habitudes du pays; il n'y avait donc aucune raison pour modifier le réseau de voies que nous avait laissé l'antiquité. Napoléon, sans doute, avait créé des canaux, utiles pour les relations commerciales des diverses régions de la France; il avait aussi construit des routes, mais surtout dans un but stratégique. C'est donc principalement aux frontières et dans les pays qu'il avait conquis que son action bienfaisante s'était fait sentir à ce point de vue. Ces peuples lui en sont reconnaissants encore aujourd'hui et sans nul doute le souvenir persistant et profond qu'il a laissé au-delà des frontières de la France actuelle, provient en grande partie de ces créations de grandes routes ¹.

Le fait donc que ces voies aient été en service pour la plupart jusqu'à la Restauration ou jusqu'à Louis-Philippe, ne peut donc en rien infirmer notre thèse. D'ailleurs, outre les preuves historiques que nous avons données, on trouve, dans les traditions locales et dans quelques archives, des traces de ces voies à des époques reculées. Tel est le cas pour la voie de Brive à Périgueux s'embranchant à Vialot sur la voie de Cahors. Un de nos collègues de la Société archéologique, M. Vergnaud, habitant à Bars, nous a affirmé qu'il existait aux archives de Pau des documents établissant qu'en 732, après la bataille de Poitiers, 3.000 cavaliers sarrasins se retirant dans la direction de l'Espagne par la voie venant de

(1) Napoléon (*Mémoires de Sainte-Hélène*, II^e vol. p. 276) se vante d'avoir créé « les belles routes d'Anvers à Amsterdam, de Mayence à Metz, de Bordeaux à Bayonne, les passages du Simplon, du Mont-Cenis, du Mont-Genève, de la Corniche; les routes des Pyrénées aux Alpes, de Parme à la Spezzia, de Savone au Piémont ». Plus loin (p. 780), il dit avoir ouvert les routes de Pavie à Padoue, de Serravalle à Belluno, à Cadore, de Vicence à Novare. Il a construit beaucoup de ponts : ponts d'Iéna, d'Ansterlitz, de la Seine à Paris, de Sévres, de Tours, de Roanne, de Lyon, de Turin, de la Durançe, de Bordeaux, de Rouen, etc... Mais le Périgord est resté en dehors du champ de son activité. Cependant, la route de Bordeaux à Lyon a commencé à être construite dès le 1^{er} Empire et même avant le xix^e siècle en certains endroits, notamment à Malemort, entre Brive et Tulle.

Périgueux, avaient séjourné à Bars et pillé l'église. Eghinard rapporte que les Sarrasins, après leur défaite par Charles Martel, furent encore battus près de Narbonne, sur les bords de la Berre (trois lieues et demie au sud de Narbonne). Narbonne, ainsi que nous le disons plus haut, est sur le chemin de la route d'Espagne où conduit la voie de Cahors en passant par Toulouse. Dans la commune de Bars existe une tradition persistante, d'après laquelle les Sarrasins avaient enterré les trésors de l'émir Abderame, dans les coteaux situés au nord de la localité, c'est-à-dire près de la voie romaine. Ce n'est sans doute qu'une légende, mais elle doit reposer, comme la plupart des légendes, sur des faits réels déformés par l'imagination. Elle démontre en tout cas que les Sarrasins ont emprunté cette voie pour regagner l'Espagne et que c'était là, au VIII^e siècle, une des grandes routes vers ce pays.

On ne trouve pas, il est vrai, de monuments importants le long de ces voies pour attester avec évidence l'occupation romaine. Mais remarquons que partout où ces monuments persistent, c'est que leur énormité même les a sauvés de la destruction ou que l'abandon complet de l'endroit où s'élevait ces vestiges en a permis la conservation. Tel n'est pas le cas des localités où fort probablement il faut voir des *mansiones* ou *mutationes* antiques. Les bâtiments eux-mêmes n'ont pas dû avoir une très grande importance et presque partout se sont élevés, probablement sur leurs ruines, des monastères ou des abbayes qui ont fait à la longue disparaître les traces des monuments antiques. Autour de ces établissements religieux, ou sur les ruines antiques mêmes, se sont constituées peu à peu des agglomérations qui ont utilisé les matériaux qu'elles avaient à pied d'œuvre et ainsi ont disparu sans laisser de traces les modestes stations routières qui devaient s'y élever au Bas-Empire. A cette époque, en effet, la frontière germanique était, comme de nos jours, le point où l'attention inquiète de l'empire se portait surtout; et nos voies avaient perdu de l'importance qu'elles avaient eue à l'époque où Agrippa guerroyait contre les Aquitains, et quand elles ont été construites la *cursus publicus* n'existait

peut-être pas encore et il n'était pas encore question des organisations défensives du Bas-Empire.

La largeur de ces voies montre qu'elles ont dû être très importantes cependant. Si nous consultons le *Manuel d'archéologie romaine*, de A. Grenier, nous voyons que, selon la loi d'Auguste, les voies marquant la limite des propriétés doivent être les suivantes :

Decumanus maximus, pedes XL (environ 13 mètres);

Kardo maximus, pedes XX (environ 7 mètres);

Autres decumani ou Kardines, pedes XII (env. 4 mètres);

Chemins secondaires, pedes VIII (environ 3 mètres).

On peut, ajoute l'auteur, en tirer la conclusion que la largeur de la route dépend de son importance. Les *Vie publicæ*, correspondant à nos routes nationales, sont donc de la première catégorie (13 mètres), les *Vie vicinales*, de cité à cité, de la deuxième (7 mètres), et, enfin, les voies privées des dernières catégories (4 ou 3 mètres). Nos observations sur le terrain concordent avec ces indications dans l'ensemble. Remarquons que la voie de Clermont à Bordeaux s'élargit à mesure qu'elle s'approche de cette dernière ville, comme le ferait un fleuve à mesure qu'il reçoit des affluents plus nombreux et qu'il s'approche de son embouchure. En effet, tout le long de son parcours, cette grande voie reçoit des voies secondaires d'autant plus nombreuses que l'on se rapproche davantage de Bordeaux, et la circulation devait être de plus en plus intense à mesure que l'on se rapprochait de la ville maritime. Nous n'avons pas signalé en général ces voies secondaires pour ne pas trop alourdir notre travail, mais elles étaient nombreuses et importantes.

Il était donc logique de construire des voies dont la largeur était en rapport avec l'importance de la circulation. D'autre part, ces voies, quoique publiques, étaient construites par les soins des cités sur le territoire desquelles elles étaient tracées et ces cités en fixaient la largeur suivant l'importance du trafic. Cette différence de largeur, qui variait souvent sur le territoire de la même cité, ne doit pas nous étonner. Elle est habituelle sur les voies romaines. Selon la

difficulté plus ou moins grande à établir la voie, selon la nature du terrain, selon une foule d'autres considérations, les constructeurs en faisaient varier la largeur, mais dans l'ensemble, la largeur de ces voies correspond au texte antique. Remarquons cependant que dans la Dordogne, territoire de la cité des Pétrocores, beaucoup de voies, considérées comme de simples voies vicinales, ont la largeur des *viae publicae*. C'est le cas de la voie de Saintes dont certains tronçons ont 12 mètres de largeur; d'une autre voie que M. P. Barrière a récemment découverte au niveau du village de la Lègue, à une lieue gauloise de Pluviers, et qui, selon ses constatations, avait 15 mètres de largeur en certains endroits. M. Grenier remarque cependant dans son *Manuel d'antiquités gallo-romaines* qu'en pratique les voies romaines sont beaucoup plus étroites que celles que nous avons reconnues, et que dans les villes leur largeur est plus grande que dans les campagnes. En effet, la voie d'Agrippa à l'intérieur de la ville d'Autun avait, selon lui, 16 mètres de largeur; même largeur à Nîmes, au niveau des portes d'entrée, alors que la grande majorité des voies romaines n'a, d'après lui, que 5 à 6 mètres. Nos constatations pour la Dordogne sont absolument contraires ¹. Dans les villes et les agglomérations nous avons constaté une largeur de 5 à 8 mètres, 7 à 8 mètres en général, alors que dans la campagne la largeur de la voie

(1) L'étroitesse des voies romaines dans les agglomérations est attestée par les restrictions que les empereurs romains avaient apportées à la circulation dans les villes. Ces restrictions, les décrets de l'Empereur Auguste nous les font connaître. Ainsi, nous lisons dans l'histoire d'Hadrien, par Sparsien (XXI) : « Il défendit d'entrer dans Rome avec des voitures lourdement chargées ou à cheval dans les autres villes ». Dans l'histoire d'Antonin, du même auteur (XII) : « Il mit une extrême attention à modérer l'usage des voitures. » Dans l'histoire d'Antonin le philosophe (Narc-Aurèle) de J. Capitolin (XXII) : « Il défendit d'entrer à cheval ou en voiture dans les villes ». Enfin, dans l'histoire d'Aurélien, par Fl. Vopisque (V) : « Les lois interdisant à ce moment l'usage des voitures dans les villes ».

Ces interdictions, visant à éviter l'encombrement, étaient évidemment dues au peu de largeur des voies à l'intérieur des villes. On comprend d'ailleurs leur nécessité quand on a parcouru une ville antique comme Timgad, en Algérie, où les rues sont restées dans l'état primitif et où l'on voit encore la

d'Agrippa est de 10 mètres dans le Limousin, de 14 à 16 mètres dans le Périgord. M. Grenier donne 5^m50 pour la largeur de la porte de Mars et il en conclut que la voie qui y aboutissait avait cette largeur. Il faudrait donc admettre un élargissement général de ces voies postérieurement à leur création. Cet élargissement n'est pas impossible, mais, s'il a eu lieu, il doit dater de l'antiquité, car il n'a laissé aucun souvenir dans les traditions locales et il est trop général, et en même temps trop irrégulier, pour qu'il puisse être une œuvre moderne, l'ancien régime d'avant 1789 n'ayant par ailleurs jamais eu de moyens matériels et financiers suffisants pour en venir à bout, s'il l'avait tenté.

En réalité, nous sommes convaincu que ces voies sont des voies publiques de largeur normale, c'est-à-dire très rapprochée de la largeur théorique. Mais quelle voie publique pouvait suivre le tracé Lyon, Clermont, Bergerac, Bordeaux, sinon la grande voie d'Agrippa venant de Lyon, le fameux *chemin d'Agrippa* dont on soupçonne depuis si longtemps le passage en Périgord. En nous reportant au texte de Strabon cité plus haut, nous constatons que si ce dernier ne parle que d'une seule voie, il indique un trajet qui nécessite deux ou plusieurs tracés. En effet, l'Aquitaine, au début du 1^{er} siècle, surtout pour Agrippa qui la connaissait bien pour y avoir conduit une longue campagne contre les Aquitains, était la région située au-delà de la rive gauche de la Garonne et au nord des Pyrénées, et il est bien évident que la même voie ne peut aller en Saintonge et en Aquitaine. Les écrivains de l'antiquité, utilisant des langues synthétiques, s'exprimaient souvent avec une admirable concision, mais ils manquaient le plus souvent de la précision que nous nous plaisons à rechercher aujourd'hui dans les exposés géographiques ou

traces des roues de chars sur le pavé. On est frappé de l'étroitesse de ces rues, où, manifestement, il était impossible à deux véhicules de se croiser. Beaucoup de villes devaient être dans le même cas. Mais, en même temps, le fait que ces règlements de voitures étaient limités aux villes nous semble démontrer que, dans la campagne, ces voies devaient être plus larges que dans les lieux habités, conformément à ce que nous avons pu observer partout en Périgord.

historiques. Aussi, dans les indications concises mais exactes du géographe grec, nous n'hésitons pas à reconnaître la voie d'Agrippa qui se divise en deux branches, l'une allant vers l'Aquitaine, l'autre vers la Saintonge. Mais où se fait cette séparation ? Par égard pour la Table de Peutinger, seul document antique qui donne le tracé de Clermont à Saintes par Limoges, nous avons admis que la branche nord est celle de la Table et qu'elle se détache de la voie de Bordeaux sur les confins du Limousin, conformément aux constatations faites sur le terrain. Mais, tout récemment, nous avons pu examiner la voie de Limoges à Saintes, à Chassagnon, l'ancienne *Cassinomagus*, et nous avons été frappé de son peu de largeur qui ne dépasse pas 5 mètres aux abords immédiats de cette localité et qui est même moindre au-delà, d'après les habitants. Si la largeur de la voie est le créterium de son importance, il serait possible que ce ne soit là qu'une simple voie vicinale de cité à cité et que la branche nord passe par Périgueux, d'où deux voies se dirigent vers le territoire des Santons, la voie de Saintes et celle d'Angoulême prolongée, qui sont l'une et l'autre, surtout la dernière, des voies imposantes, d'une largeur bien en rapport avec celles des *viæ publicæ*. Ce tracé est, il est vrai, un peu plus long que l'autre, mais il a l'avantage de rester sur le Plateau Central et d'éviter la traversée des nombreuses rivières qui en descendent vers la Loire. Cette considération avait sans doute de l'importance pour l'établissement d'une grande voie publique comme celle d'Agrippa.

Ces voies ne figurent, il est vrai, ni sur l'itinéraire d'Antonin, ni sur la table de Peutinger, sauf celle de Périgueux à Saintes, mais ces documents antiques contiennent tant d'erreurs et d'omissions que l'on ne peut s'appuyer sur ce fait pour en nier l'existence. Quand on transpose leurs indications sur une carte, on est frappé d'ailleurs de constater qu'ils sont surtout prodigues de renseignements pour l'est de la Gaule et principalement pour la région du nord-est où le réseau des voies est particulièrement dense. Au contraire, toute la partie ouest est presque en blanc. L'itinéraire d'Antonin, qui paraît remonter à Dio-

clétien, ne donne même presque aucune indication pour la région du Sud-Ouest. Les régions situées près des frontières du nord et du nord-est étaient peut-être plus utiles à connaître au III^e siècle, date où les invasions des barbares ont commencé à déferler sur la Gaule, que les régions de l'ouest, pacifiées depuis longtemps.

Quoi qu'il en soit, ces voies existent sur le sol et elles ont tant de points de ressemblance que l'on ne peut douter qu'elles aient été construites selon un plan d'ensemble. Il n'est malheureusement pas possible de les dater, faute de documents épigraphiques. Cependant, le milliaire de Périgueux, dont les indications sont en milles, indique une haute époque. La voie de Limoges à Cahors semble avoir été construite plus solidement que celle de Clermont à Bordeaux, car on y retrouve en maints endroits les dalles, quelquefois énormes, formant *statumen* à la base de la voie, alors que celle de Clermont ne présente à la partie inférieure qu'un hérisson de grosses pierres juxtaposées. Cette différence de structure indique probablement deux époques distinctes de construction, sans qu'on puisse tirer de cette observation des indications chronologiques. On peut supposer que la voie de Cahors à Limoges a été créée postérieurement pour desservir les cités qui composaient la Grande Aquitaine d'Auguste, mais tout ce que nous pouvons conjecturer d'après les textes, c'est qu'elle existait au IV^e siècle, époque d'Ansonc. Nous avons trouvé deux bornes anépigraphes aux environs immédiats de La Bachellerie, distantes entre elles d'un mille romain. S'il était certain que ce sont là deux bornes milliaires, on pourrait également faire remonter cette voie au début de l'empire romain, mais nous n'osons l'affirmer absolument.

Ainsi que nous l'avons fait observer au cours de cette étude, c'est surtout par l'examen de ces voies elles-mêmes que nous sommes arrivé à notre conviction. Mieux que tous les documents et les raisonnements, si persuasifs soient-ils, c'est l'aspect même de ces voies imposantes qui entraînerait également celle du lecteur de cette modeste étude. Combien de fois, au cours de notre enquête, n'avons-nous pas été

saisi d'admiration devant ces belles et larges avenues à l'abandon, se perdant dans l'éloignement ou traçant comme des voies triomphales dans les antiques forêts du Périgord ! En contemplant les restes majestueux de ces *routes impériales*, de ces *grands chemins*, nous ne pouvions nous empêcher d'y voir comme un reflet de la grandeur romaine et de penser que là, comme dans ses monuments, Rome éternelle, mère du monde (*Roma aeterna, genitrix orbis*), avait laissé son empreinte caractéristique et ineffaçable.

D^r TRASSAGNAC.
