

OLIVIER JEHASSE    FRÉDÉRIQUE NUCCI

## **LES VOIES ROMAINES DE CORSE**

ÉTUDE RÉALISÉE POUR LE COMPTE DE LA COLLECTIVITÉ  
TERRITORIALE DE CORSE  
PROGRAMME INTERREG II C : LES VOIES ROMAINES EN  
MÉDITERRANÉE

LABIANA/IDIM DE L'UNIVERSITÉ DE CORSE  
2000

## INTRODUCTION

L'histoire romaine de la Corse dure environ treize siècles, du III<sup>e</sup> siècle avant J.-C. jusqu'au milieu du Xe siècle de notre ère. Une telle romanisation, une telle occupation de l'espace sensible dans l'élaboration de la langue corse et dans la toponymie contemporaine, nécessite des déplacements, des échanges et donc sûrement la construction ou l'aménagement de voies de circulation, de voies de communication.

Cette étude se propose donc de présenter une recherche documentaire sur les voies romaines de Corse, sujet original qui s'inscrit dans un projet européen : les voies romaines de Méditerranée.

Pour ce qui concerne la Corse, la question est neuve, car les historiens de ce siècle semblent peu convaincus : Antoinette Albitreccia écrit qu' "une incertitude règne au sujet des routes établies dans l'île" par les Romains. Pierre Antonetti doute de la romanisation lorsqu'il écrit : "enfin, une vraie romanisation, ce sont des routes, de vraies routes carrossables, faites pour défier les siècles. Or sous cet angle aussi, le bilan est maigre." Quant à Jean Jehasse il affirme que "rien n'indique encore d'après des traces archéologiques certaines une voie romaine" dans l'île.

Mais cette incertitude est plutôt fille de l'absence de politique systématique d'exploration des réalités romaines, que de l'histoire de l'île. En effet, la lecture des textes anciens, les recherches dans la documentation historique et archéologique permettent de rassembler un certain nombre d'éléments, riches et concrets, qui assurent de la validité de l'existence de tels axes dans la Corse ancienne, axes qu'une étude attentive et sans a priori fait redécouvrir, dans le paysage d'aujourd'hui.



## Première Partie : Enquête sur les sources historiques

Le texte de l'Itinéraire d'Antonin est le seul texte antique concernant la Corse à évoquer une route reliant différents points de l'île, situés tous le long ou dans la région de la côte orientale de l'île. Attribué souvent au IIe siècle, sa rédaction apparaît plus tardive, comme l'a démontré Raymond Chevallier<sup>1</sup>. Le problème le plus délicat reste l'interprétation du document. Pour certains auteurs, la source du texte serait la *Carte d'Agrippa*, réalisée sous le règne d'Auguste, pour d'autres historiens l'Itinéraire aurait pour base, une carte murale réalisée au temps de Caracalla, au début du IIIe siècle, qui serait alors une compilation mal rédigée dans les premières années du règne de Dioclétien (284-305). Mais selon Raymond Chevallier, il est néanmoins établi que le texte est “ un recueil de *mansiones*, munies de greniers destinés à recueillir les approvisionnements servant au paiement en nature des soldats et des fonctionnaires ”<sup>2</sup>

Pour la Corse, donc, ce texte mentionne une voie de circulation dont la distance est calculée en milles. Partant de Mariana, pour aboutir à *Pallas*, la route comprenait les sites d'étapes suivant : Aleria, *Praesidium*, Portus Favonus. En voici le texte :

### ANTONIN, *Itinerarium Provinciarum*, 85, 4

#### CORSICAE

*A Mariana Pallas*.....*mpm*<sup>3</sup> CXXV

*Aleria*.....*mpm* XL

*Praesidio*.....*mpm* XXX

*Portu Favoni*.....*mpm* XXX

*Pallas*.....*mpm* XXV

En Corse,

De Mariana à *Pallas*, il y a 125 milles, De Mariana à Aleria 40 milles, d'Aleria à *Praesidium* 30 milles, de *Praesidium* au Portus Favonus 30 milles et du Portus Favonus à *Pallas* 25 milles ;

---

<sup>1</sup> R. Chevallier, 1997, Les voies romaines, Picard, p. 56-58

<sup>2</sup> R. Chevallier, 1997, op.cit.

<sup>3</sup> les distances sont exprimées en *milles*. Un mille vaut un millier de pas. Un pas vaut : 1,48 m.

Soit : 59,2 km entre Mariana et Aleria  
44,4 km entre Aleria et *Praesidium*  
44,4 km entre *Praesidium* et Portus Favonus  
37 km entre Portus Favonus et *Pallas*  
donc : 185 km entre Mariana et *Pallas*.<sup>1</sup>

D'apparence précise, le texte laisse pourtant dans l'incertitude pour ce qui concerne la localisation exacte de certains lieux. C'est pourquoi il est nécessaire de faire un point sur les connaissances acquises à propos de chaque étape de l'Itinéraire.

#### 1- Mariana

La première station de l'Itinéraire est bien connue. Mariana fut fondée par Caius Marius en 100 avant J.-C.<sup>2</sup> Comme l'écrit Frédérique Nucci : “ la ville de Mariana s'est développée sous l'Empire et a continué d'exister jusqu'au début du haut Moyen Âge. Mais c'est véritablement durant l'Antiquité tardive, vers l'époque constantinienne, que Mariana atteint sa plus grande prospérité, son plus grand degré de développement ”<sup>3</sup> Ici elle apparaît comme le point de départ du trajet, ce qui lui donne une valeur importante dans l'histoire des communications en Méditerranée.

#### 2- Aleria

La ville d'Aleria, occupée depuis la conquête de 259 av. J.-C., est l'objet d'une fondation coloniale par Sylla Dictateur en 79 av. J.-C. Installée sur un plateau qui domine une plaine alluviale où serpentent deux fleuves, le Tavignanu et le Tagnone, Aleria est dite aussi “ vrbs ” dans les textes anciens, ce qui assure de son rôle de centre politique de la Corse romaine.

L'Itinéraire rejoint ainsi les deux villes romaines les plus anciennes de Corse, et il est probable qu'un monument d'Aleria, les thermes de *Santa Laurina*, soient une

---

<sup>1</sup> Établissement du texte, et traduction d'Olivier Jehasse, 1985, Corsica Classica, Thèse multigraphiée de l'Université Lyon 2.

<sup>2</sup> La colonie de Mariana est connue par les textes des historiens anciens : Pomponius Mela, Pline l'Ancien, Sénèque et Solin. O. Jehasse, 1986, Corsica Classica, La Marge édition, Ajaccio.

<sup>3</sup> F. Nucci, 1998, La connaissance historique du site antique de Mariana, Mémoire de Maîtrise d'Histoire ancienne, Université de Corse.

“ *mansio* ”, c’est-à-dire une étape, une halte.<sup>1</sup> Cet édifice, réservé aux voyageurs, et situé hors les murs de l’enceinte de la ville, est la première confirmation de l’existence d’une route structurée.

### 3-*Praesidium*

Ce site pose beaucoup de problèmes d’identification. Car il semble que les distances proposées par l’Itinéraire ne permettent pas de situer précisément ce point. C’est pour cette raison que René Rebuffat<sup>2</sup> proposait de placer le site vers l’intérieur des terres, en remontant la vallée du Tavignanu à partir d’Aleria jusqu’à Poghju di Venacu et Riventosa.. Ce choix s’appuyait sur l’identification sur photos aériennes de structures fortifiées près de Poghju, de Riventosa et sur deux collines proches de Riventosa. En seconde proposition, cet auteur propose une représentation graphique de la Corse venant en appui à son hypothèse, liant cette distorsion à une confusion faite d’une visée à partir de la mer. Il écrit “ Dans ce cas l’Itinéraire Aleria Praesidio pouvait être représenté par un trait parallèle et assez proche de celui qui symbolisait l’Itinéraire Aleria Favona. La confusion, on le voit, était alors bien facile à commettre. ”<sup>3</sup>

Une autre hypothèse proposée par Karl Müller, l’éditeur du texte, va jusqu’à envisager, qu’à un stade de l’histoire du texte, un glosateur, après avoir refait les comptes, ait eu un motif pour ajouter au texte la mention de *Praesidium*. Ce serait ainsi une glose introduite après une révision du texte.

D’autres historiens ont proposé des lieux possibles pour ce site

Jean Jehasse le place dans la région de Vezzani, car il accepte l’hypothèse d’une présence dans les montagnes de l’intérieur.<sup>4</sup> Mario Ascari lui le place entre Asprivu et Abbazzia, dans le Fium’Orbu et corrige les chiffres du manuscrit ce qui n’est pas très acceptable.<sup>5</sup> Quant à André Berthelot, il propose que “ *Praesidio* et le *Portus*

---

<sup>1</sup> O.Jehasse, 1998 ,les *suburbia* d’Aleria, Dossiers d’Archéologie, 237 , p. 70-75, en particulier p. 75 :“ avec l’Itinéraire on constate un mouvement de multiplication des points structurants de l’espace, et il faut noter que le côté oriental de l’île reste privilégié, un mouvement qui ne peut être le fruit du hasard, mais bien encore le résultat d’une politique où Aleria reste le point médian et organisateur. Et dans cette situation, la construction des thermes acquiert parfaitement son statut de *mansio* qu’une première analyse poussait déjà à lui attribuer.”

<sup>2</sup>R.Rebuffat,1967, Les stations corses de l’Itinéraire d’Antonin, Annales de la Faculté des lettres d’ Aix, T. XLIII, p. 217-227

<sup>3</sup>R.Rebuffat, J.Soyer,1967, Une enceinte ancienne dans la région de Poggio de Venacu ?, Annales de la Faculté des lettres d’ Aix,T.XLIII, p. 228-231.

<sup>4</sup> J.Jehasse,1981, la Corse antique, Le Mémorial des Corses, 1, p. 215

<sup>5</sup>M.Ascari,1938, La Corsica nelle carte geografiche di Tolomeo, Archivio storico della Corsica, n°2-3-4.

*Favoni* font double emploi ”, mais il ne précise pas pourquoi<sup>1</sup>.

Tous ces essais sont liés uniquement à la question des chiffres du manuscrit, il ne prennent pas en compte les réalités du terrain. Or selon Olivier Jehasse, il paraît plus juste, dans l’attente de découvertes archéologiques probantes, de chercher une explication à travers les textes antiques et l’étude linguistique contemporaine.<sup>2</sup>

Partant de la lecture d’un texte de Strabon, Olivier Jehasse propose, après une lecture linguistique de toponymes fournis par la tradition écrite concernant la Corse, et de l’étude des lieux structurants de la géographie médiévale corse, de reconnaître dans *Praesidium*, la mémoire d’un *Charax* attesté par Strabon, et l’ancêtre du nom *Castellu*, attesté par le géonyme *Pieve di Castellu*, aux confins nord du Fium’Orbu. Pour lui “ ces trois toponymes, *Charax*, *Præsidium* et *Castellu*, renvoient à une seule et même réalité, un fort, un camp retranché, un monument ceint de remparts. Cette permanence de sens, et cette continuation de la traduction, sont importantes pour l’histoire ancienne, car elles attestent d’un enracinement plurilinguistique dans le territoire insulaire, où l’on reconnaît la langue grecque, la langue latine et la langue corse, trois vestiges très fortement liés à la périodisation culturelle de la *Corsica Classica*, et trois sites réunis en un comme la prospection archéologique à permis de le confirmer”. “ Le *Praesidium* n’est plus un fort à vocation militaire rejetant les Corses dans le monde des crêtes, comme au temps de Strabon, mais plutôt une structure à vocation plus sécuritaire, contrôlant non plus une frontière, mais garantissant un passage vers la côte occidentale ou méridionale, et assurant la sécurité d’une zone d’exploitation en piémont forestier ”<sup>3</sup>

Cette analyse est renforcée par le point de vue de Xavier Poli, qui écrit que le “ *Praesidium*, bien bâti sur l’emplacement de *Charax* (Palo) doit être probablement postérieur à Ptolémée ; il s’agit vraisemblablement d’un refuge fortifié, construit pour mettre les convois à l’abri d’une incursion des *Syrbi* ”<sup>4</sup> Si on remarque des variations dans la datation, c’est que pour Xavier Poli, le texte de Ptolémée renvoie à une structuration de la Corse antérieure à l’arrivée des Romains.

C’est pourquoi cette dernière analyse emporte la conviction, et l’on peut

---

<sup>1</sup>A.Berthelot-F.Ceccaldi,1939, Les cartes de Corse de Ptolémée au XXe siècle, Paris.

<sup>2</sup> O.Jehasse,1986, La romanisation de la Corse, une approche linguistique et archéologique, Bulletin du Centre de Romanistique de la Faculté des Lettres de Nice, n°9, p. 15

<sup>3</sup> O.Jehasse,1999, La pensée romaine de l’espace, l’exemple de la Corse, L’île Laboratoire, Ed.Piazzola.

<sup>4</sup> X.Poli,1901, La Corse dans l’Antiquité et le Haut Moyen Age, Paris, p.122-123. Les *Syrbi*, sont un des douze peuples de l’intérieur recensés par le texte de Claude Ptolémée. Les analyses les plus récentes situent ce peuple dans les environs du Monti d’Oru.

proposer de placer le *Praesidium* sur le territoire de la commune de Serra di Fium'Orbu, où un toponyme *Charace*, semble désigner l'espace évoqué par tous ces textes.

#### 4-Portus Favonus

Ce site est identifié par la plupart des historiens comme le *Port Philonios* de Ptolémée, et correspond à la crique de Favona, sur le territoire de la commune de Conca. Avec d'autant plus de raisons, que des prospections archéologiques sous-marines ont permis la découverte de divers vestiges antiques, dont un reste d'épave et divers tessons.<sup>1</sup> On peut d'ailleurs ajouter que l'enquête dialectologique dans cette commune atteste bien de la concordance géographique des deux noms.<sup>2</sup>

#### 5- Pallas

Ce site suscite lui aussi de grandes divergences entre les auteurs. La plupart des historiens identifient en effet le lieu avec Bonifaziu, à l'extrême sud de la côte orientale, en face de la Sardaigne. Mais cette position n'est pas acceptable, si l'on s'en tient aux distances, auxquelles il manque plus de 20 km, ce qui est une erreur impossible, vu la logique des étapes précédentes.

René Rebuffat, place *Pallas* à la pointe de Sperone, car selon lui "la carte de Ptolémée, localise avec beaucoup de précision au voisinage de Sperone une ville de *Palla*, où il est bien tentant de reconnaître la *Palmas/Plalas,Pallas* de l'Itinéraire, d'autant que la forme *Palmas* s'exprime aisément comme une *lectio facilliter*, et la forme *Plalas* comme une inadvertance à partir de la forme *Pallas*"<sup>3</sup>

G.Moracchini-Mazel, considère elle aussi que *Palla* est l'établissement portuaire du Piantarella au large du Cap Sperone<sup>4</sup>, ce que reprend Roberto Zucca, dans son ouvrage<sup>5</sup>. Par contre, Jean Jehasse considère qu'il faut rechercher *Palla* en arrière du golfe de Sant'Amanza, André Berthelot et François Ceccaldi, proposent l'anse de *Port Novu*, plus au nord, et A.Ambrosi propose le golfe de *Santa Ghjulia*<sup>6</sup>

Quant à Olivier Jehasse, il propose de reconnaître dans *Pallas* le *Balas* d'où vient le *Blesinoi* de Strabon, et le place "dans les environs de Porti Vecchju". Il

---

<sup>1</sup>A.Berthelot-F.Ceccaldi,1939,op.cit.M.Ascari,1942,La Corsica nell'antichità, Roma. G.Moracchini-Mazel, 1989, La Corse selon Ptolémée, Cahiers Corsica,128-130, Bastia. Seul Jean Jehasse,1976, dans "La Corse antique d'après Ptolémée", Archeologia Corsa,1, p. 140-165, ne semble pas d'accord pour identifier le *Philonios* et le *Favonus*. Pour lui *Philonios* "est un mot exceptionnel en grec" et désigne "une ville dans les terres, dont dépend le port, et peut-être Sari de Porti Vecchju."

<sup>2</sup> Renseignement recueilli par Olivier Jehasse, com. orale, qui souligne que les habitants de Conca, prononcent *Fionu*, le nom *Favona*, soit la mémoire dialectale d'un \**Filoniu*, La forme chez Antonin devient alors une transcription écrite suivant les normes de l'orthographe latine.

<sup>3</sup> R.Rebuffat,1967,op.cit., p. 220

<sup>4</sup> G.Moracchini-Mazel,1989,op.cit., p.10 et 39

<sup>5</sup>R.Zucca,1996,LaCorsica Romana,S'allvoreaGristana,p.160

<sup>6</sup>J.Jehasse,1976,op.cit.,p.152.A.Berthelot-F.Ceccaldi,1939,op.cit.,

A.Ambrosi,1933,Carte archéologique du département de la Corse, Paris.

pense que l'analyse morphologique de *Pallas* “ autorise un rapprochement avec le radical du *Blesinoi* connu par Strabon, et que le texte de Ptolémée transmet sous une troisième version ”<sup>1</sup>

Ainsi il est possible d'affirmer que c'est bien *Santa Ghjulia* qui est la position la plus en rapport à la fois avec les textes et avec la géographie historique de cette région. Car il semble sûr que Bonifaziu ne peut être *Pallas*, puisqu'il s'agit à l'évidence du site de *Marianon*, tel que Ptolémée le dénomme<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> O.Jehasse,1996,op.cit , p. 18

<sup>2</sup> O.Jehasse, Les douze Corse de Claude Ptolémée, à paraître.

## ANNEXES

### LES TEXTES ANTIQUES

**STRABON**, Géographie, V,2,7,entre 231 et 65 av.-C. (trad.O.Jehasse)

"Kurnos, appelée par les Romains Korsika, n'offre qu'un habitat misérable, car elle est escarpée et dans la majeure partie absolument inaccessible, au point que les indigènes qui tiennent les crêtes et vivent de brigandage, sont pires que les bêtes féroces. Quand les généraux romains font une incursion et tombent sur quelque fort, ils ramènent une grande quantité d'esclaves que l'on peut voir à Rome (...). Il existe cependant un certain nombre de sites d'habitats *-oikesima* et des sortes de cités-*polismata*, chez les *Blesinoi*, à Charax, Enikoniai et Ouapanes. Selon le Chorographe, elle mesure 160 milles en longueur, 70 en largeur. Selon d'autres son périmètre serait de 3 200 stades. "

**PTOLÉMÉE**, Guide Géographique,,III,2,1-7, IIe siècle, (trad. O.Jehasse)

“ L'île de Kurnos, appelée aussi Korsika ou Korsè est entourée au couchant et au nord par la mer ligustique, à l'orient par la mer tyrrhénienne, au sud par la mer qui la sépare de l'île de Sardo. Et la côte est décrite suivant l'ordre que voici : (...)

-Description des côtes méridionales :

<b>Cité de Palla</b>	<b>31°20'</b>	<b>39°10'</b>
Port Syracusain	31°20'	39°25'
Cité de Rhoubra	31°20'	39°30'
Promontoire Graniakon	31°30'	39°40'
Cité d'Alista	31°20'	39°55'
<b>Port Philonios</b>	<b>31°30'</b>	<b>39°55'</b>

- Description du côté oriental

Embouchure du Fleuve Sacré	31°30'	40°00'
<b>Colonie d'Aleria</b>	<b>31°30'</b>	<b>40°05'</b>
Embouchure du fleuve Rhotanos	31°30'	40°10'
Port d'Artemis	31°20'	40°35'
<b>Cité de Marianè</b>	<b>31°20'</b>	<b>40°40'</b>
Promontoire Ouagon	31°30'	40°45'

Cité de Mantinon	31°20'	41°00'
Cité de Klunion	31°20'	41°10'

N. B : la description est organisée du sud vers le nord avec l'apparition d'une côte méridionale où l'on retrouve le *Port Philonios/ Favonus*, et les deux cités d'Aleria et de Mariana, dont seule Aleria porte le titre de colonie.

## Seconde Partie : les acquis de la recherche contemporaine

### I/ Étude cadastrale, cartographique et toponymique :

Une occupation romaine de plusieurs siècles sur la plaine orientale a nécessairement laissé des traces dans les cadastres et les noms de lieux. Aussi, l'enquête se poursuit dans cette direction et explore plusieurs directions convergentes.

#### 1. Cadastrations et Centuriations :

Dans l'Antiquité, les Romains aménageaient leur territoire en établissant des cadastres. Le projet de colonisation s'établit d'abord par une confiscation de l'espace, puis une géométrisation suivant des axes relevant du sacré afin de contrôler tout un territoire. Il s'agit de la centuriation.

La cadastration met en place au sein de la centuriation les limites des propriétés ou des lots destinés à être accordés aux bénéficiaires. L'établissement des cadastres est un projet à la fois économique, social et religieux où Rome impose sa civilisation. Pour Roger Charre " cette technique d'aménagement cadastral... a une triple fonction : c'est une méthode d'exploration, de repérage et d'appropriation d'un territoire " <sup>1</sup>. Et c'est dans un territoire organisé et aménagé que l'on retrouve souvent les grands itinéraires.

Le plan cadastral s'organise généralement par rapport à deux tracés perpendiculaires, le *cardo maximus* ( axe nord-sud) et le *decumanus maximus* (axe est-ouest) et permet ainsi d'obtenir un quadrillage en parcelles carrées ou rectangulaires, dont l'unité classique est la centurie (= 50 ha).

Ce quadrillage servait à l'établissement des chemins ; les limites principales des centuriations sont constituées de routes et de chemins de liaison.

Il faut rechercher et étudier les paysages actuels pour mieux comprendre les aménagements du passé ; les marques des anciennes organisations perdurent à l'intérieur des parcellaires contemporains.

---

<sup>1</sup>R.Charre, Les cadastres antiques d'Aleria, Identification, Archeologia Corsa n°8-9, 1983-1984, p. 103.

a) la documentation scientifique.

Ce chapitre s'appuie essentiellement sur les travaux successifs de Roger Charre, Jean et Laurence Jehasse et Antoine Peretti. Les premières orientations cadastrales de la plaine orientale sont repérées par Roger Charre en 1983-1984 dans la revue *Archeologia Corsa* n° 8-9. Dans son article intitulé “Les cadastres antiques d’Aleria, Identification” ; Roger Charre met en évidence l’existence de cinq réseaux orthogonaux (réseaux N 15° Est, N 2° Est, N 82° Est, N 65° Est, N 27° Est ). Ces différents cadastres ont été identifiés après une analyse de la structure du parcellaire contemporain, du réseau des routes, des chemins et des vestiges archéologiques de la plaine d’Aleria ; l’étude montre que c’est à partir d’Aleria qu’ont été établies ces cadastrations. Dans la même revue, reprenant les travaux de R. Charre, Jean et Laurence Jehasse<sup>1</sup> proposent des hypothèses de datations pour ces orientations.

Enfin les recherches d’Antoine Peretti se révèlent également intéressantes. S’appuyant sur les résultats précédents, l’historien a tenté de retrouver les éventuels cadastres antiques dans le Fium’Orbu.<sup>2</sup> A. Peretti a reconnu lors de ses recherches deux “*Strade Romane*” dans sa région d’étude ; elles sont situées, l’une au sud de *Migliacciaru* et l’autre à l’ouest de l’étang de *Gradugine*. A quelle orientation cadastrale appartiennent elles ? Le parcellaire N 2° Est concentré entre le Fium’Orbu et l’Abbatessu, au sud de *Migliacciaru*, avec une légère extension à l’ouest semble être le réseau correspondant à l’orientation de ces vestiges routiers..D’après Jean et Laurence Jehasse ce cadastre daterait du milieu du I<sup>er</sup> siècle avant J.-C. La datation est proposée en fonction des monuments et de l’organisation de l’espace d’Aleria.

Les recherches cadastrales se sont poursuivies dans les années 1990. Jean et Laurence Jehasse proposent en 1991-1992 dans la revue *Archeologia Corsa* n° 16-17, “Trois cadastrations et centuriations en Corse orientale. La Plaine et le Piémont” il s’agit d’un travail d’analyse des cadastres N 27° Est, N 82° Est, N 2° Ouest.

Afin de compléter et d’approfondir l’analyse sur les cadastres il a été indispensable d’utiliser les cartes topographiques de l’I.G.N au 1/25000<sup>ème</sup>. Peu

---

<sup>1</sup> J et L. Jehasse, Les premières occupations du sol en plaine orientale, et les cadastrations antiques, *Archeologia Corsa* n°8-9, 1983-1984, p. 110-115.

<sup>2</sup> A. Peretti, Cadastres antiques dans le Fium’Orbu, *Archeologia Corsa* n°12-13, 1987-1988, p. 29-43. A. Peretti, L’occupation de l’espace au centre de la Corse orientale, de l’Antiquité au XVIII<sup>e</sup> siècle, Thèse, Université de Corse, 1989, p.71-95.

maniables, ces cartes permettent toutefois de repérer les grandes orientations conservées en relevant les routes et les chemins qui sont encore liés à des voies ou à des limites cadastrales de l'Antiquité.

Ces cartes donnent aussi un aspect général, le cadre géographique de la région étudiée et permettent d'inscrire dans le paysage les vestiges des occupations anciennes, et d'identifier les Itinéraires. Elles font naître une relecture de la tradition historique.

Par la suite, les tableaux d'assemblage des communes concernant l'étude ont été consultés également. Ne pouvant analyser toutes les communes de la plaine orientale, le choix s'est porté sur les communes les plus importantes, les plus riches en renseignements historiques. C'est ainsi qu'ont été étudiées les territoires côtiers des communes de Lucciana, Vescuvatu, Cervioni, Aleria, Ghisonaccia, Prunelli di Fium'Orbu, Serra di Fium'Orbu, Conca, et Lecci di Porti Vecchju ). Les tableaux d'assemblage ont ainsi permis de repérer des orientations, des routes et des chemins qui s'inscrivent dans le cadre défini par les premières recherches autour d'Aleria.

La recherche s'est enfin pratiquée au sein même des communes ; c'est souvent au cœur du terroir que l'on apprend des choses utiles à la connaissance du passé. Mais il est symptomatique de constater que souvent, ni les habitants des communes, ni les employés de mairie ont pu donner des renseignements sur les éventuelles voies romaines en Corse. Il est clair que les données scientifiques ne sont pas encore maîtrisées par les membres des communautés villageoises concernées. C'est pourquoi il a fallu faire appel à une autre science, celle de la toponymie.

#### b) La toponymie :

La toponymie est riche en informations, car elle exprime les rapports des hommes et de la nature et vient éclairer toute leur vie économique et sociale. François Melmoth dit que " les routes sont créatrices de mots. Partout où elles sont passées, elles ont laissé des noms aux villages ou aux lieux dits. Ainsi, les voies anciennes sont encore visibles sur nos cartes grâce aux toponymes qu'elles ont inspirés "1.

D'où l'intérêt d'étudier les toponymes en Corse où l'étude toponymique semble une aide indispensable car l'histoire de l'élaboration de la langue corse rend la

---

<sup>1</sup>F. Melmoth, Ces mots qui jalonnent nos routes, L'archéologue n°28, Février- Mars 1997, p 25.

recherche des toponymes latins, témoins de l'occupation romaine, plus facile<sup>1</sup>.

En l'état actuel de l'enquête qui ne porte que sur les traces écrites, il semble que les toponymes associés aux voies romaines ( *Croce, Migliari, Strada, Termini...*) soient peu recensés le long de la côte orientale de l'île. Toutefois, un toponyme reste intéressant à étudier :

C'est celui du hameau de *Migliacciaru* sur la commune de Prunelli-di-Fium'Orbu. D'après Antoine Peretti<sup>2</sup> au XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, " *Migliacciaru* ", situé au sud de Ghisonaccia, est un véritable nœud routier au cœur des grands domaines génois. " Une tradition orale persistante lui attribue le même rôle sous l'Antiquité ". *Migliacciaru* est ainsi considéré comme un centre important sous l'Empire.

La signification de ce toponyme pourrait dériver du terme " milliaire " voulant marquer une borne routière indiquant une halte ou un relais important. Pour les bornes et numérotations des bornes, Raymond Chevallier propose les toponymes suivant : *Migliari, Migliarinalo, Miglio dritto, Milliarino*<sup>3</sup>. Mais, l'absence de découvertes archéologiques conduisent A. Peretti à qualifier ce toponyme comme un terme relatif à la culture du mil ou du millet.

Une autre interrogation peut également se porter sur le lieu dit " *Migliarine* " situé sur la commune de Castellare di Casinca. Recensé sur la section A du cadastre de la commune, l'intérêt de ce toponyme proche du lexique recensé par Raymond Chevallier sera étudié ultérieurement<sup>4</sup>.

Ainsi, deux toponymes importants viennent souligner à deux endroits différents de la côte orientale, des traces linguistiques d'une structuration sans aucun doute d'origine romaine.

---

<sup>1</sup> Depuis le chapitre Toponymie d'Olivier Jehasse, dans *Corsica Classica*, de nombreuses études ont été réalisées à l'Université de Corse, tant en Histoire ancienne et en archéologie qu'en Dialectologie. C'est à travers ces travaux de recherche que la connaissance des réalités culturelles de la présence romaine sont aujourd'hui mieux connues. Bibliographie actualisée dans S.Medori, 1999, Les parlers du Cap Corse, étude linguistique et historique, Thèse de linguistique de l'Université de Corse.

<sup>2</sup> A. Peretti, op cit, 1989, p. 67-68.

<sup>3</sup> R. Chevallier, Les voies Romaines, Picard, Paris, 1997, p. 320.

<sup>4</sup> S. Orsini, La Casinca méridionale à l'époque médiévale, Tentative de restitution d'un terroir à travers une approche de l'occupation de l'espace, Mémoire de Maîtrise, Université de Corse, Octobre 1998, p. 27. Toutefois, " *Migliacciaru* " reste intéressant puisque la tradition orale met en relation *Migliacciaru* et les " *Strade Romane* ". A. Peretti a pu reconnaître deux de ces routes, situées l'une au sud de *Migliacciaru* et l'autre à l'ouest de l'étang de Gradugine. Sur la carte I.G.N au 1/25000<sup>ème</sup> la route à l'ouest de l'étang de Gradugine est représenté sous l'appellation de " Ancienne Voie Romaine ".



## II/ La documentation archéologique :

### A. La structure des voies :

- Quelles sont les données qui conditionnent l'établissement des voies ?

“ Les facteurs géographiques naturels, facteurs humains – répartition et densité de la population -, économiques, géopolitiques – importance stratégique des lieux traversés – moyens de circulation et niveau technologique... ”

“ L'étude d'un itinéraire routier doit donc comporter en premier lieu l'analyse des rapports avec l'environnement et des caractéristiques du milieu naturel, définies par la géomorphologie, la lithologie, la pédologie, le climat, la végétation et l'hydrographie. ”

- Quelles sont les principales caractéristiques des voies romaines ?

La plupart des voies romaines présentent des tronçons rectilignes ; sur une longue distance on observe une succession de segments de droite qui semblent se corriger et rattraper sans cesse la direction générale. Seule l'archéologie peut véritablement renseigner sur la structure, l'architecture interne du monument routier ; c'est en établissant une stratigraphie que l'on peut analyser les différents états : à la base un radier de grosses pierres posées à plat au hasard suivie d'une couche de terre pour égaliser la surface raboteuse ; puis, un *rudus* de cailloux concassés sur place calibrés et damés puis sablés et compactés. Les matériaux employés sont généralement de provenance locale en fonction de la nature du terrain.<sup>1</sup>

En Corse, vu l'état actuel des recherches archéologiques sur le monde romain, on ne peut connaître la structure physique des éventuelles voies romaines.

### B. Les rues urbaines :

Lorsque Rome crée une ville, ou un nouveau centre colonial, avant même de construire des monuments, ou des habitations, les arpenteurs viennent pour tracer la ville, prévoir son ordonnance générale, articuler ses différents quartiers, mettre en place ses organes essentiels. Le schéma classique de la fondation d'une ville romaine comporte des rites rigoureux :

---

<sup>1</sup> R.Chevallier,1997,op.cit.,p. 110-114

- L'observation de la direction du soleil levant, au jour de la fondation, à partir du point de station de l'appareil de visée, appelé *groma*. Cette direction est celle d'une des deux rues principales, le *decumanus maximus* (orientation est-ouest).

- La détermination de la direction perpendiculaire à la précédente et passant par le point de station de la *groma*, qui est celle de la seconde rue principale, le *cardo maximus*.

- Le tracé d'un réseau de rues parallèles aux deux rues principales et équidistantes les unes des autres, les *decumani* et les *cardines minores*. Ceci permet un découpage en îlots d'habitations plus ou moins réguliers, les *insulae*.

En général les rues principales étaient pavées, leurs sous-sol parcouru par des égouts, et bordées de trottoirs. La largeur moyenne des rues (sans trottoirs) variait de 4 à 7 mètres. Ainsi, la ville romaine apparaît comme une création de nature spirituelle selon un rite d'origine étrusque puisqu'elle représente, projetée sur le sol, une image du monde, du cosmos. C'est pourquoi il est apparu nécessaire de ne pas négliger dans cette étude l'étude de la voirie urbaine des deux principales villes de Corse, Aleria et Mariana, ce qui permet de conforter les indices recueillis jusqu'à présent.

### 1. La voirie urbaine de Mariana

D'après Jean Jehasse, "l'axe du *decumanus* de la dernière centuriation romaine est bien attesté d'est en ouest à Mariana: par le chemin bordé de tombeaux et l'ancien rempart de la colonie – l'ensemble paléochrétien – la ligne *Murotondu, Bagnoli, Penitelle* et la chapelle *San Silvestru*. L'orientation de N 20° est confirmée par celle de *San Parteu*, et par le *cardo* majeur qu'on peut établir à partir de San Giustu<sup>1</sup>".

Toujours visible sur le terrain, le *decumanus maximus* est l'axe fondateur de la ville de Mariana.<sup>2</sup> Cette voie structurant la ville antique semble se prolonger à l'ouest vers la montagne et à l'est vers la mer. Son existence et son importance ne font aucun doute, d'autres vestiges repérés dans la plaine laissant clairement entrevoir des parallèles à cet axe bien visible.

### 2. La voirie urbaine d'Aleria :

C'est, après une visite sur le terrain, l'analyse des plans, des cadastres et grâce aux travaux inédits de Jean et Olivier Jehasse que l'on peut intégrer l'organisation de la voirie urbaine d'Aleria à la question des voies romaines de

---

<sup>1</sup> J. Jehasse, 1987, op.cit., n°652, p. 384

<sup>2</sup> cf .Annexes Photos

Corse.

Le *decumanus maximus* de la ville d'Aleria apparaît d'après les dernières analyses faites par Jean et Olivier Jehasse, l'axe fondateur de la structuration de l'espace de la cité. C'est à partir de cet axe est-ouest que s'organise tout l'ensemble de la voirie de la ville.

On constate la présence de plusieurs voies nord-sud, coupant perpendiculairement l'axe majeur de la ville, (cartes p 116, 117 et 118). Et on peut également constater que le *decumanus maximus* de la ville d'Aleria structure et soude à la fois l'espace urbain mais aussi l'espace extérieur de la cité. Se prolongeant à l'ouest vers la montagne et à l'est vers le port de la ville, ce *decumanus* partage la plaine en deux parties<sup>1</sup>.

L'Itinéraire d'Antonin est donc une perpendiculaire à l'axe principal de la ville. Il semble, que malgré des modifications subies au cours des siècles au cœur de la ville, dans la campagne et la région alentour, l'axe fondateur a été maintenu, et c'est lui que l'on retrouve dans plusieurs routes et chemins construisant le paysage tout autour de la butte d'Aleria.

“ Il a été possible de vérifier sur photographies aériennes et sur le terrain que les rues de la cité se prolongent par des axes organisant le territoire ” écrit R. Charre dans l'étude évoquée plus haut.

### C. Les ouvrages d'arts :

Les ponts romains comptent parmi les monuments les plus célèbres ; il s'agit de points de passage obligés, leur construction est liée souvent à des considérations d'ordre stratégique et économique.

En Corse, entre Mariana et le sud de la côte orientale, le franchissement des cours d'eau est une nécessité, à cause de la présence de nombreux ruisseaux et de plus d'une dizaine de fleuves assez larges pour obliger à concevoir des moyens de franchissement à sec. Mais aujourd'hui, aucun vestige véritable n'a été recensé, bien qu'il faille retenir deux informations historiques intéressantes.

Un toponyme, “ *I Ponti* ”, situé à l'est de la ville antique de Mariana, laisse envisager la présence d'un ou de plusieurs ponts antiques à cet endroit ; d'autant plus que M. L. Leschi et A. Chauvel , dans leur travaux du début du siècle, signalent des restes de piles et des vestiges de pont. Ils les localisent à 500 mètres à l'est de la ville.

---

<sup>1</sup> J et L. Jehasse, 1991-1992, op. cit., p. 44-52.

D'autre part, certains vestiges antiques repérés dans le Fium'Altu ont été identifiés selon Laurent Casanova comme pouvant être les vestiges conservés de piles d'un pont romain<sup>1</sup>. Dans l'attente d'études complémentaires, on peut affirmer que ce pont, s'il a existé, jouait très certainement un rôle dans la structuration de l'Itinéraire d'Antonin, et que son existence est rendue encore plus probable par le nom du fleuve qui suggère une profondeur trop élevée pour ne pas obliger à construire un ouvrage de franchissement.

A l'époque romaine, le pont n'est pas l'unique moyen pour franchir les cours d'eau. On note l'existence de bacs, pontons ou rates, manœuvrés à la rame ou à la draille par des *ratiarii*.. Les gués naturels, endroit de moindre profondeur d'eau d'une rivière, étaient très utilisés. Il semble, d'après la tradition orale, qu'en Corse de nombreux gués étaient encore utilisés au début du XIX<sup>e</sup> siècle pour franchir les fleuves de la plaine. Leur recensement montre qu'hormis à Aleria, ils étaient souvent éloignés du tracé rectiligne supposé pour la voie, ce qui fait plutôt préférer l'hypothèse de bac pour le franchissement de certaines rivières.

Malgré tout même si cette question demande à être précisée, il ne paraît pas souhaitable d'éliminer l'hypothèse de l'existence de ponts d'époque romaine le long de l'Itinéraire, ponts qui ont aujourd'hui disparu, à cause de leur architecture en bois ou aussi à cause du changement des cours des fleuves insulaires, qui ont varié souvent au cours des siècles, comme le montrent les études de géomorphologie conduites le long des rivages orientaux de l'île<sup>2</sup>.

#### D. Les milliaires :

Monument emblématique des voies romaines, aucune borne milliaire n'a été retrouvée dans la plaine orientale à ce jour; contrairement à la Corse, on a retrouvé en Sardaigne près d'une centaine de milliaires. Les routes romaines sardes sont bien attestées et reconnues dans toute cette île<sup>3</sup>.

Les bornes milliaires indiquaient les distances à parcourir, mais elles étaient aussi la marque, le long des routes de la puissance romaine. Leur nom (*mil(l)iarim*) vient de celui du *mille*, le module qui sert à jalonner les voies, soit mille pas romains ou 1478,50 m. Le double pas (*passus* ; *gradus* = le pas) était en effet égal

---

<sup>1</sup> Cité par S. Orsini, op.cit., octobre 1998,

<sup>2</sup>R.Paskoff, P.Sanlaville,1983-1984, Esquisse géomorphologique de la région d'Aleria, Archeologia Corsa,8-9, p.3-14

<sup>3</sup> P.Meloni, 1953, I milliari sardi e le strade romane in Sardegna, dans Epigraphica, n°1-4, p. 20-50.

à 1,48m, soit 5 pieds ou perche<sup>1</sup>.

Les milliaires, le plus souvent, se présentent comme des colonnes cylindriques ou ovalisées, parfois parallélépipédiques, de calcaire, grès, granit ou basalte, dont la base est cubique et en saillie pour permettre un enracinement plus solide, et dont la hauteur varie de 2 à 4 m, le diamètre de 0,5 à 0,8 m. Mais, les milliaires peuvent également être accolés contre un rocher ou une construction ; ils peuvent aussi correspondre à un pilier d'une villa, à de simples poteaux indicateurs, à des pierres destinées à aider les cavaliers à se mettre en selle, à des troncs d'arbres... On retrouve pour les bornes modernes et contemporaines les mêmes utilisations.

On a pu voir que l'origine des milliaires peut être diverses ; aussi, l'absence de bornes milliaires en Corse, peut s'expliquer par l'utilisation de milliaires en bois. Ainsi, l'absence de vestiges devient compréhensible. René Rebuffat a proposé une série de réflexions sur la recherche des milliaires perdus : certains, en bois, étaient fragiles, munis d'inscriptions peintes, qu'on trouve aussi sur des milliaires palimpsestes ou corrigés<sup>2</sup>.

Dans la recherche des emplacements des milliaires, il est important de s'intéresser à tous les éléments du paysage. Car, même disparus, il subsiste une croix, un embranchement, un passage de limite, un toponyme... ou un fourré de buissons. Le long de la plaine orientale, un toponyme de milliaire a été conservé : *Migliarine*, situé sur la commune de Castellare di Casinca. Il serait intéressant d'entreprendre des recherches archéologiques sur ce lieu afin d'approfondir la connaissance sur les milliaires corses. D'autre part le toponyme *Migliacciaru*, sur la commune de Prunelli di Fium'Orbu peut, dans une acception de sa signification, faire référence lui aussi à un monument de ce type.

---

<sup>1</sup> R. Chevallier, 1997, op. cit., p 61.

<sup>2</sup> R.Rebuffat, 1995, A la recherche des milliaires perdus, Mélanges Chevalier,II, 2, Tours, p. 129-135.

### III/ Nouvelles propositions sur le tracé de l'Itinéraire d'Antonin

Cette route corse est attestée par un texte antique et l'on connaît les communes traversées, les sites d'étapes et les distances qui les séparent. Ces éléments sont autant de jalons qui permettent de restituer le tracé de la voie ou du moins la direction générale qu'elle empruntait. Afin de suivre sur le terrain le tracé de la voie, il faut dans cette partie rattacher entre elles les informations rassemblées et les données issues de la recherche.

#### 1. De Mariana à Aleria :

Au départ de Mariana différentes hypothèses sont à relever :

- Les fouilles de la nécropole *d'I Ponti* entreprises par G.Moracchini-Mazel, située à l'est du site archéologique de Mariana, en rive gauche du Golu, se sont révélées intéressantes. L'archéologue a découvert dans une tranchée d'environ 2,50 mètres à 3 mètres de profondeur l'existence d'une voie empierrée de galets sur 0,30 mètres. " C'est une voie qui venait du nord et franchissait le Golu en direction du sud " <sup>1</sup>. Cet empièchement en galets peut être considéré comme le départ d'une voie. Ainsi, grâce à l'archéologie on peut donner tout son sens au lieu dit "*I Ponti* " et y voir le départ d'un itinéraire en direction du sud.

Mais il existe la possibilité d'un autre départ de Mariana.

- D'après Geneviève Moracchini Mazel et d'après une étude cadastrale précise, on constate l'existence d'une seconde voie antique au sud de l'église de la Canonica en gardant toujours un axe nord-sud, cette dernière est parallèle à l'hypothétique voie partant du lieu dit *I Ponti*. ( carte p 109). Selon une tradition orale, il y a encore une cinquantaine d'années environ, on pouvait traverser le Golu à l'endroit même où, cette possible voie franchissait le fleuve. D'après les habitants il y aurait eu un gué au sud de la Canonica et pour eux cela expliquerait l'absence de vestiges de ponts.

D'après R. Chevallier, pour les villes importantes, on observe souvent le phénomène de patte d'oie aux portes (ou aux ponts) c'est à dire des voies disposées deux par deux en lignes parallèles à l'approche des villes ; cela permet souvent de distinguer des phases successives d'extension. Une patte d'oie suppose

---

<sup>1</sup> G. Moracchini -Mazel, 1974, La nécropole d'*I Ponti*, Fouilles de Mariana, VI, Cahiers Corsica, 37.

un écran antérieur ou contemporain : elle est donc postérieure aux remparts de la ville. M.Roblin a signalé que des voies antiques pouvaient atteindre indépendamment les unes des autres le centre de la cité, obligées parfois à un léger parallélisme en fin de parcours<sup>1</sup>. Ce phénomène semble se confirmer à Mariana, où on peut observer deux voies parallèles à la sortie sud de la ville.

Le départ de Mariana est maintenant connu ; la voie continue ensuite en direction du sud. (carte p 110) Elle passe par plusieurs communes et, franchit le Golu, le Fium'altu, la rivière d'Alesani, la Bravone jusqu'au Tavignanu.

La distance proposée par l'itinéraire entre Mariana et Aleria correspond à peu près à la distance actuelle. Seule différence, la route actuelle ne passe pas par Mariana, mais à 6 Km à l'ouest de la cité.

Plus précisément, de Mariana au Fium'altu on peut considérer une voie relativement droite, ce que confirme l'étude de la carte I.G.N de Vescovatu au 1/25000<sup>ème</sup>. (carte p 111). Cette voie passe par le lieu dit "Migliarine" sur la commune de Castellare-di-Casimica ( section A ) ; ce toponyme signifie, nous l'avons vu précédemment, une halte ou un relais.(carte p 112)

Vu le tronçon rectiligne de la route actuelle pour atteindre Aleria, on peut considérer la voie antique comme étant parallèle au tracé de la route moderne ; il y a pu avoir un mouvement de translation latérale, ce phénomène arrive encore de nos jours, où il arrive que l'on construise une nouvelle route parallèle à la première ; mais on peut penser également que les deux tracés n'en font qu'un.

L'examen des photographies aériennes semblent confirmer qu'il existait certainement dans l'antiquité un Itinéraire direct entre Mariana et Aleria.<sup>2</sup>. " La route moderne (entre Mariana et Aleria), au bas des collines, est probablement un tracé traditionnel, car elle suit tout naturellement la limite du terrain ferme et du terrain alluvial et l'itinéraire a pu choisir ce parcours : aussi son indication est-elle vraisemblable, et il faut la retenir provisoirement sans l'entourer de trop de conjectures dans l'attente de vérifications plus précises et de rapprochement probants "<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> R.Chevallier, 1997, op. cit., p 108.

<sup>2</sup> J.Soyer, interprétratrice de la 17<sup>e</sup> circonscription archéologique, a relevé des traces de cet itinéraire sur photos aériennes dans une étude inédite évoquée par R.Rebuffat,1967,op.cit..

<sup>3</sup> René Rebuffat, 1967, op. cit., p. 220.

## 2. D'Aleria à Praesidium :

L'arrivée à Aleria pose un certain nombre de problèmes (carte p 115) : la voie passe-t-elle par la ville d'Aleria, doit-on considérer les thermes de *Santa Laurina* comme la station d'Aleria, ou la voie contourne-t-elle la colline vers l'ouest pour continuer son cours vers le sud ? Les différentes orientations cadastrales retrouvées à Aleria ne nous permettent pas d'établir une proposition valable.

Toutefois, selon Olivier Jehasse les thermes de *Santa Laurina* situés hors les murs du site antique d'Aleria, à mi chemin entre le port et la cité, sont une *mansio* de l'Itinéraire. Avec l'existence de cette halte, les voyageurs pouvaient effectuer une pause, tout en évitant le centre de la cité. Car, “ quand les Itinéraires antiques nomment une cité, cela ne signifie pas toujours que la voie traverse la ville elle-même : elle ne fait parfois qu'en toucher le territoire : la *mansio* ou *mutatio* était au croisement d'un *diuerticulum* conduisant à la bourgade, elle même fréquemment en position défensive à quelque distance ”<sup>1</sup>.

Archéologiquement il s'agit d'un vaste ensemble thermal comprenant, un *frigidarium* (salle froide), composé de deux piscines au nord-est, l'une rectangulaire et l'autre demi-circulaire. Parallèlement à cette salle on trouve au sud le *tepidarium* (salle tiède), et le *caldarium* (salle chaude) ; au sud-ouest le *laconicum* permet, par l'étude de son hypocauste de constater le bon état des salles chaudes et d'apercevoir les canalisations souterraines et à l'est l'*apodyterium* (chambres de massages et des latrines). On distingue devant l'entrée de l'édifice une cour correspondant certainement à une palestine.

Lors des fouilles réalisées par Jean et Laurence Jehasse, “ les éléments païens caractéristiques abondent : monnaies, de Tibère à Numérien ; débris d'inscriptions du III<sup>e</sup> siècle ; poteries cisalpines et gauloises des I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> siècles ”<sup>2</sup>. Ce qui “ suppose une construction dans les dernières années du I<sup>er</sup> siècle avant J.-C. ”<sup>3</sup>, précise Olivier Jehasse. Jean et Laurence Jehasse pensent que ce monument est lié à un ensemble de constructions d'un quartier portuaire, et Jérôme Carcopino y voit la partie thermale d'une *mansio*, sorte de gîte d'étape rattaché à la vie portuaire.<sup>4</sup>

Il est intéressant de constater que cet édifice fait partie d'une structuration

---

<sup>1</sup> R.Chevallier, 1997, op. cit., p. 99 et 101.

<sup>2</sup> J. et L. Jehasse, 1997, Aleria ressuscitée, La Marge édition, p.25-26

<sup>3</sup> Olivier Jehasse, 1998, op. cit. p. 71-72

<sup>4</sup> J. et L. Jehasse, 1993, op.cit., p. 59. iid., 1997, op.cit, p. 26

d'un espace en relation avec d'autres aménagements de la cité. " Son orientation (N.82°E) est la même que celle du portique sud du forum, ainsi que celle de l'agrandissement et l'installation de cryptoportiques sous l'ensemble occidental qui accueille un des grands temples du centre urbain... " <sup>1</sup>. C'est tout cet ensemble qui rend ce monument extrêmement important dans l'histoire du fonctionnement de la voie orientale de la Corse.

Toujours à Aleria, un second site mérite attention. Il s'agit de celui de la nécropole pré romaine de Casabianda, organisée autour d'une voie de chaque côté de laquelle sont creusées les tombes archaïques des Ve – IIIe siècles av. J.-C<sup>2</sup>. Or il est intéressant de constater, qu'au sud de la nécropole, cette voie se sépare en deux directions différentes, l'une vers l'étang d'Urbinu, l'autre franchement vers l'ouest. Selon Olivier Jehasse, c'est là qu'on pourrait reconnaître la dérivation vers l'ouest en direction du *Praesidium* prochaine étape de l'Itinéraire d'Antonin. Ainsi, la dérivation vers le *Praesidium* ne se ferait pas à l'entrée d'Aleria, mais plutôt à la sortie de la nécropole de Casabianda, ce qui lie historiquement les deux sites et assure une preuve nouvelle de l'existence physique d'un axe nord sud durant toute l'époque de la *Corsica Classica*..

Plus au sud, et toujours pour éclairer cette question, c'est le territoire de la commune de Prunelli-Di-Fium'Orbu, limité au nord et au sud par le Fium'Orbu et l'Abbatessu, et à l'est par le rivage marin qui se révèle comme particulièrement significatif. (carte p. 119)

Tout d'abord, Antoine Peretti signale l'existence de deux éventuelles voies romaines sur cette commune, l'une située au sud de *Migliacciaru* <sup>3</sup> et l'autre à l'ouest de l'étang de *Gradugine*. D'après l'historien, une tradition orale évoque à proximité de l'embouchure du Fium'Orbu, la présence sous la mer à quelques mètres de profondeur d'une " strada romana ". Les recherches sous-marines ont permis de retrouver, sous le sable, un filon rocheux régulier d'une centaine de mètres, parallèle à la côte. Ce filon rocheux est d'origine naturelle, et " à notre connaissance, c'est bien le seul en Corse qui soit appelé " strada romana " précise Antoine Peretti <sup>4</sup>. Même si la réalité de cette seconde voie apparaît fort incertaine, la présence du double toponyme permet de penser à la conservation maladroite du

---

<sup>1</sup> O. Jehasse, 1998, op. cit., p. 72

<sup>2</sup> J. et L. Jehasse, 1973, la nécropole pré romaine d'Aleria, XXVe supplément à Gallia, CNRS, Paris

<sup>3</sup> cf. Annexes photos.

<sup>4</sup> A. Peretti, 1989, op. cit., p 61.

souvenir de deux chemins d'époque romaine bordant une propriété de cette époque. Ces voies probablement secondaires apparaissent alors comme des signes supplémentaires de l'existence d'un réseau viaire construit durant l'époque romaine, et renforcent, sur un nouveau territoire, les probabilités de l'existence d'un axe traversant ou organisant l'ensemble de la plaine orientale.

D'après Daniel Iстриa des vestiges antiques ont été localisés dans la plaine de Prunelli-di-Fium'Orbu. Il relève l'existence de deux établissements importants : " Le site de l'office de développement agricole et rural de la Corse, qu'il faut peut être interpréter comme un atelier de tuilier du IV<sup>e</sup> – V<sup>e</sup> siècles de notre ère et le site de *Sala*, un habitat occupé durant les I<sup>er</sup> et III<sup>e</sup> siècles de notre ère. A cette époque le terroir de plaine a été structuré par la mise en place d'un parcellaire orthonormé, repéré grâce à l'étude cartographique et la photographie aérienne, et des canaux semblent être creusés pour assécher certaines zones humides ”<sup>1</sup>. Ces vestiges antiques attestent une nouvelle fois d'une structuration romaine du paysage de la plaine.

Il apparaît ainsi que le *Praesidium* de l'Itinéraire d'Antonin pourrait se situer sur les premières collines de la plaine du Fium'Orbu en dominant les aménagements ainsi repérés. C'est ce qu'a confirmé un ensemble d'études et de vérifications sur les crêtes proches de ce terroir, et amène à proposer, avec l'appui de la toponymie, une localisation du site sur la commune de Serra di Fium'Orbu ; ainsi tout cet ensemble conduit à préciser pour la première fois l'implantation de l'étape entre Aleria et le *Portus Favonus*.

### 3. De *Praesidium* au Portus Favonus :

Après avoir passé le Travu, la voie devait continuer vers le sud, franchissant à nouveau un autre fleuve, la Solenzara, pour atteindre le Portus Favonus correspondant à la crique de Favona ; on constate ici un retour vers le bord de mer.

Les voies avaient pour but de relier les points importants de l'île afin de servir les objectifs impérialistes et militaires de Rome. Si, l'Itinéraire d'Antonin choisi comme étape un port, une structure côtière, c'est dans un but évidemment économique. Si la végétation et le relief montagneux de cette partie de la côte

---

<sup>1</sup>D. Iстриa, Prunelli-Di-Fium'Orbu, 1997, Bilan scientifique de la Corse, Drac de Corse, Ministère de la culture et de la communication, p. 55.

rendent moins aisée la reconnaissance exacte du tracé, il est certain que l'itinéraire reste un itinéraire terrestre, et qu'il s'installe en arrière des premières hauteurs de la côte découpée qui sépare Sari de Porti Vecchju et Conca.

#### 4. Du Portus Favonus à Pallas :

Toujours en direction du sud, l'itinéraire se poursuit ensuite pour atteindre *Pallas*, son point ultime. D'après l'étude comparée des textes antiques faite par Olivier Jehasse, *Pallas* correspond au *Blesinoi* de Strabon, que l'on doit situer dans les environs de *Santa Ghjulia* au sud de Porti Vecchju, lieu qui a probablement connu une occupation antique nous précise René Rebuffat<sup>1</sup>.

D'ailleurs la distance, *Portus Favonus / Pallas* (37 Km) correspond à la distance *Favona / Santa Ghjulia* (34 Km). La différence entre l'itinéraire d'Antonin et la distance réelle est insignifiante. On peut considérer la position de ces stations comme exacte. Mais une autre source archéologique mérite d'être signalée.

M.M Don Jacques Cucchi et Gianni Grimaldi ont permis d'établir un tracé d'une voie antique au nord de Porti Vecchju<sup>2</sup>. (carte p. 121). C'est la tradition orale qui leur a permis de localiser cette "Strada Romana" connue depuis très longtemps par les anciens. Les récentes plantations sur ce territoire ont confirmé ces dires par "la découverte d'un certain nombre de pierres et de caillasses variées" (sic). Malheureusement on ne peut identifier cette route romaine, ni sur la carte I.G.N, ni sur les cadastres (carte p 122) ; l'existence de cette route est essentiellement le fruit de la tradition orale. Il est sûr, que cette route semble correspondre à celles conservées dans le Fium'Orbu, et que sa localisation conduit à l'interpréter comme étant elle aussi une route secondaire d'un réseau viaire construit, comme le montrent les études réalisées par Jean Jehasse<sup>3</sup>

Reste une dernière question, pourquoi l'itinéraire s'arrête-t-il à Santa Ghjulia et ne poursuit pas jusqu'à Bonifaziu? La réponse est à chercher dans l'histoire administrative de la Corse ; Rattachée dès 205 av. J.-C. à la province de Sardaigne, c'est en analysant la structuration viaire de cette île que la réponse apparaît. La

---

<sup>1</sup> R.Rebuffat, 1967, op. cit., p 225. Ce lieu (le Golfe de *Santa Ghjulia*) mériterait d'être prospecté avec soin. Carte archéologique, n°43, p 12, " En 1933, découverte d'une urne funéraire ? "

<sup>2</sup> Don Jacques Cucchi, 1978, Tracé de la voie romaine près de Porti Vecchju, Découvertes archéologiques fortuites en Corse III, Cahiers Corsica, 79, Bastia.

<sup>3</sup> J.Jehasse, 1997, Le territoire ancien de Porti Vecchju, in Porti Vecchju Tempì fà, Cacel.

capitale de la province est Cagliari, à l'extrême sud des deux îles et les voies qui parcourent la Sardaigne se séparent vers le nord en deux branches, l'une vers Porto Torres –*Turris Lisibonis*, l'autre vers Olbia, port d'embarquement pour Rome et pour la Corse. En outre pour des raisons de sécurité, il est plus facile d'embarquer à Santa Ghjulia pour rejoindre Olbia, que de franchir le détroit, très souvent rendu dangereux par des vents et des tempêtes fortes ; Le passage au large de l'archipel des Lavezzi et au large de celui des îles de la Maddalena rend la communication plus aisée et surtout plus régulière ; C'est pourquoi, l'Itinéraire devient maritime bien avant la terminaison physique de l'île de Corse, et cela est lié à une connaissance précise des réalités maritimes et des données de la navigation dans les bouches de Bonifaziu. C'est ce que remarque Antoine Peretti, qui écrit que “ militairement, longer la côte orientale par mer est beaucoup plus sûr et rapide que de la traverser à pied... Les routes romaines sardes, bien attestées et reconnues, s'arrêtaient à Olbia, grand port d'exportation céréalière vers l'Italie, et ne remontaient pas au nord vers Santa Teresa di Gallura et Bonifaziu... L'Itinéraire d'Antonin semble plutôt s'intégrer dans un circuit spécifique à la côte orientale, dont Mariana et *Pallas* constitueraient les ports d'arrivée et de départ, d'abord vers l'Italie, ensuite vers la Sardaigne et ensuite l'Afrique ”<sup>1</sup>.

#### Conclusion de la seconde partie :

Les enquêtes sur les cadastres, les cartes, la toponymie et l'archéologie livrent donc un grand nombre de renseignements. Ce travail de vérification et d'analyse a ainsi permis de rassembler de nombreuses informations sur l'existence du réseau routier corse durant l'Antiquité romaine. L'Itinéraire d'Antonin rappelle visiblement l'axe le plus construit pour traverser l'île du nord au sud. Cette structure linéaire est aujourd'hui reconstituée presque dans sa totalité.

Le point de départ, à Mariana, est enfin localisé ; une première halte correspond au lieu dit “ *Migliarine* ” sur la commune de Castellare di Casinca ; l'étude cadastrale et archéologique a permis de répondre aux interrogations concernant la station d'Aleria ; le Fium'Orbu s'est révélé une région très intéressante avec la présence de deux “ *strade romane* ” et les problèmes pour la localisation de *Praesidium*, du *Portus Favonus* et de *Pallas* sont résolus<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> A. Peretti, 1989, op. cit., p 66.

<sup>2</sup> cf. Annexes, Proposition d'un tracé de l'Itinéraire d'Antonin, Carte p 123.

Toutefois, restent quelques hypothèses pour présenter des résultats définitifs.. Seules de nouvelles campagnes de fouilles apporteront une meilleure connaissance du tracé de la voie de communication la plus importante de Corse durant l'Antiquité et des réponses décisives aux interrogations restantes.

Il est également important de signaler que l'absence de ponts ou de milliaires n'exclut pas la présence de voies romaines en Corse. On retrouve, dans le sud de l'Espagne, les mêmes difficultés pour reconstituer le réseau routier.

Dans la revue, Histoire et Archéologie, d'octobre 1982, n°67, sur les “ Voies romaines ”, Pierre Sillieres explique, dans un chapitre concernant *La colonisation du Sud de l'Espagne*, que la plupart des routes antiques n'ont pas le même aspect.

“ Le plus souvent, il ne s'agissait que de chemins à peine empierrés qui ont perdu aujourd'hui tout trait spécifique : pas d'*agger*, pas de pont, très rarement quelques milliaires et à proximité des villes seulement. Aussi est-il aujourd'hui difficile d'en dresser la carte. Même bien des routes mentionnées dans l'Itinéraire d'Antonin ou la Cosmographie sont de ce type et on ne peut donc en établir que des trajets approximatifs grâce à l'identification des *mansiones*. ”.

La Corse n'est donc pas un cas unique et isolé et voir sa situation ressembler à celle de l'Espagne antique apparaît comme logique, pour qui pense à Sénèque et à son texte sur l'histoire de l'île<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> O.Jehasse, 1986,op.cit.

## Conclusion

La recherche sur la documentation existante a donc donné un grand nombre de renseignements : les écrits de Strabon, les mentions du texte de Ptolémée et l'Itinéraire d'Antonin ont été les points d'appui de cette recherche. A cela se sont ajoutées une attention aux cadastrations et à la toponymie, quelques traditions orales et une recherche archéologique apportant des éléments inédits. A partir de tout cela on peut donc conclure, sans aucune hésitation, que la Corse possède un réseau routier organisé durant l'époque romaine.

Le tracé et l'environnement de l'axe routier majeur de l'île reliant Mariana à *Pallas* est désormais mieux connu ; on peut attester de son existence.

L'Itinéraire d'Antonin constitue un document irremplaçable et très précieux ; il dégage l'axe routier le plus fréquenté de Corse rejoignant le long de la côte orientale les points stratégiques de l'île : deux cités, Mariana et *Pallas*, constituant le point de départ et d'arrivée de l'Itinéraire ; une colonie, Aleria, centre organisateur de l'espace corse ; un fort, *Praesidium*, à vocation sécuritaire et un port, le Portus Favonus, à vocation économique.

Mais, on ne peut le retrouver facilement, on constate quelques divergences dans les distances ; et, ces erreurs qui ne sont pas propres à la Corse n'empêchent pas d'en proposer un tracé conforme à l'histoire ancienne de l'île.

L'Itinéraire d'Antonin rejoint des points déjà existants pour la plupart au moins depuis le I<sup>er</sup> siècle avant J.-C. C'est la voie qui structure la Corse orientale ; c'est un aboutissement de l'installation romaine en Corse, c'est le résultat d'une " politique géographique " maîtrisée.

Le côté oriental de l'île reste le lieu privilégié ; celui qui permet de traverser la Corse du nord au sud, avec des haltes aménagées comme par exemple les thermes de *Santa Laurina*.

A côté de cet Itinéraire, la Corse était également dotée de plusieurs routes, des sentiers secondaires, et des voies de pénétration vers l'intérieur ; ceux-ci feront l'objet d'une autre étude. Avec 250 sites romains, détectés par Geneviève Moracchini Mazel, datables du début de l'époque impériale pour la plupart d'entre eux et remontant le plus souvent à Auguste, soit le début du I<sup>er</sup> siècle après J.-C.,

comment peut on prétendre que la Corse antique ne possédait aucune voie romaine ?

Certes, il subsiste encore des interrogations, mais les résultats obtenus sont nombreux et, ils permettent d'ouvrir des perspectives nouvelles à la recherche.

Les études à venir sont primordiales : il sera intéressant de connaître la structure physique des voies romaines en Corse ; d'entreprendre des campagnes de fouilles à *Migliarine*, sur les premières hauteurs de la commune de Serra di Fium'Orbu, à Favona et à *Santa Ghjulia* ; de consacrer une étude particulière aux ouvrages d'art, les ponts aujourd'hui disparus et aux milliaires et de cerner d'avantage le rôle et l'apport de cette route antique dans l'organisation du paysage et dans l'aménagement du territoire.

Il est sûr en effet que l'archéologie et l'étude de l'histoire des paysages anciens peuvent désormais éclairer davantage sur ce sujet. La recherche sur les voies romaines en Corse ne fait que commencer et ce travail s'est proposé d'en être la première étape.

Olivier Jehasse<sup>1</sup> - Frédérique Nucci<sup>2</sup>

Corte Septembre 2000

---

<sup>1</sup> Maître de conférences en Histoire ancienne et archéologie, Labiana/Idim de l'Université de Corse

<sup>2</sup> Doctorante en Histoire ancienne, Labiana/Idim de l'Université de Corse

## ANNEXES

### TEXTES DE RÉFÉRENCE

#### I

#### Les Stations corses de l'Itinéraire Antonin

#### RENÉ REBUFFAT

(Extrait des Annales de la faculté des Lettres d'Aix, Tome XLIII, 1967, pp 228 à 231)

L'Itinéraire Antonin mentionne en Corse cinq stations qu'il dispose sur un seul itinéraire :

85,5	A Mariana <i>Palmas</i>	m.p CXXVI
	Aleria	m.p XL
	Praesidio	m.p XXX
	Portu Favoni	m.p XXX
86,1	<i>Plalas – Pallas</i>	m.p XXV

Les deux premières de ces stations sont actuellement identifiées. On note que les XL de l'Itinéraire, soit 59 Km correspondent à peu près à la distance qu'il faut parcourir aujourd'hui pour aller d'une ville à l'autre. Or, la route moderne, au moment où elle débouche par le Sud dans la plaine du Golu, suit la limite de la plaine et des collines pour passer le Golu à 6 Km en amont de Mariana. Il existait certainement dans l'antiquité un itinéraire direct – comme l'examen des photographies aériennes semble bien le confirmer – qui aurait mis Aleria à seulement 48 ou 50 Km de Mariana. Mais la route moderne, au bas des collines, est probablement un tracé traditionnel, car elle suit tout naturellement la limite du terrain ferme et du terrain alluvial et l'Itinéraire a pu choisir ce parcours : aussi son indication est-elle vraisemblable, et il faut la retenir provisoirement sans l'entourer de trop de conjectures, dans l'attente de vérifications plus précises et de rapprochements probants.

L'identification des trois autres stations pose un problème plus délicat. Au Sud d'Aleria, l'Itinéraire indique 85 mp soit près de 126 Km. Or 100 Km suffisent à la route moderne pour gagner Bonifacio, et on se voit alors contraint de supposer soit que la dernière station de l'Itinéraire n'est pas dans le voisinage de cette ville, soit qu'il décrit pour arriver au sud de l'île un détour important, mais bien difficile à expliquer, compte tenu du relief qui impose de ne jamais s'enfoncer trop dans l'intérieur.

C'est pourtant dans cette seconde direction qu'il faut à priori chercher, car la carte de Ptolémée localise avec beaucoup de précision au voisinage du Sperone

une ville de Palla (Palla) où il est bien tentant de reconnaître la *Palmas / Plalas / Pallas* de l'itinéraire, d'autant que la forme *Palmas* s'explique aisément comme une *lectio facilior*, et la forme *Plalas* comme une inadvertance à partir de la forme *Pallas*. Or d'Aleria au Sperone, par les routes modernes, on parcourt 103 ou 104 Km, et l'itinéraire romain était a priori plus court.

Pour progresser dans la solution du problème, il faut s'interroger sur l'emplacement de Portu Favoni. La carte de Ptolémée indique au Sud d'Aleria l'embouchure d'un fleuve important, Ierou potamou ekbolai (hierou potamou ekbolai) et au sud, le filoniou limen (Philoniou limen) qui pourrait être une traduction grecque de Favonius. Or, au Sud d'Aleria, le seul fleuve important est le Fium'Orbo, à l'embouchure duquel se trouvait jadis la Pieve di Sacri ou Sagri, et au Sud du Fium'Orbo, nous trouvons le village et la rivière de Favona. Ce toponyme fixé à un cours d'eau inviterait à lui seul à placer là le Portu Favoni de l'itinéraire, d'autant plus que des prospections sous-marines ont découverts à Favone divers vestiges antiques.

Comparons donc sa situation avec les chiffres de l'itinéraire : de Favona au Sperone, nous avons, en mesurant un itinéraire rectiligne tenant seulement compte des indentations de la côte, 48 km. C'est donc au moins 11 km de trop pour les XXV mp. de l'itinéraire. De Favona à Aleria, nous avons, en suivant la route moderne qui est aussi directe que possible, 43 km : c'est beaucoup trop peu, en regard des LX mp. De l'itinéraire, qui font 89 kilomètres, le double de ce qu'on attendait.

Mais c'est précisément le fait que cette distance soit *deux fois* trop longue qui peut nous indiquer une solution : car constater qu'entre Aleria et la Favona, il y a non pas 89 km qui font LX mp., mais 43 qui font, ou peu s'en faut, XXX mp. (44,3 km), c'est à dire que le texte de l'itinéraire deviendrait entièrement satisfaisant si la station de Praesidio était non pas sur la route d'Aleria à Favone, mais en dehors. On compterait dans ce cas XXX mp. d'Aleria à Praesidio dans une autre direction que la côte sud, puis *de nouveau à partir d'Aleria* XXX mp. qui nous conduiraient exactement à l'embouchure de la Favona.

Où situeront-nous donc Praesidio ? Aleria n'est pas seulement un port et une station sur un itinéraire côtier : c'est aussi, comme Mariana à l'embouchure du Golu, l'endroit où une route naturelle venant de l'intérieur débouche sur la côte. La vallée du Tavignano, entre toutes celles qu'on trouve sur le versant oriental des montagnes, est de beaucoup la plus aisée à parcourir, la plus accessible par la principale route moderne.

Or, lorsqu'on remonte la vallée à partir d'Aleria, peu de temps après qu'on ait perdu la mer de vue, on débouche sur une section du fleuve quasi rectiligne. Du pont actuel d'Altiani sur le Tavignano, à trente kilomètres d'Aleria, on découvre dans l'axe supérieur de la vallée un belvédère naturel, formé par les hauteurs du Poggio di Venaco et de la colline voisine de Riventosa. De là-haut, on commande toute la haute vallée sur plus de vingt kilomètres, et comme les hauteurs sont

passablement isolées, on jouit aussi d'un panorama circulaire de premier ordre. Or cette sentinelle naturelle du Tavignano se trouve par la route moderne la plus directe à 42 km d'Aleria. Un itinéraire antique, plus direct et , plus long en d'autres endroits, devait être sensiblement équivalent : c'est-à-dire que le Poggio di Venaco est à XXX mp. d'Aleria.

C'est précisément un des rares sites de l'intérieur de la Corse qui ait fourni des vestiges romains en quantité appréciable, notamment des monnaies. Le toponyme, d'autre part, est probablement noté par Ptolémée sous la forme Ouenikion (ouenikion) : même si l'héritage de ce dernier mot peut se partager de nos jours entre un Venaco, un Saint-Pierre de Venaco et le Poggio di Venaco, qui reste, à cause de sa situation et des trouvailles qu'on y a faites, le point le plus digne d'attention, l'existence possible d'une bourgade ancienne dans les parages reste intéressante à noter. Enfin, l'existence de la moderne Corte semble bien indiquer que cette région de la haute vallée du Tavignano, qui reçoit sur quelques kilomètres de nombreux affluents importants – Manganello, Restonica, Zincajo – est favorable au développement d'un centre urbain, marché et carrefour des hautes vallées. L'ancienne Ouenikion (ouenikion) jouait peut-être ce rôle, et le Praesidio établi à son voisinage à une époque que nous ignorons pouvait surveiller une vaste région tout en déterminant les clés de la route d'Aleria.

Il reste à expliquer pourquoi on lit dans l'Itinéraire que Favona est à XXXV mp. de *Pallas*. On peut évidemment révoquer en doute le témoignage de Ptolémée, et chercher *Pallas* à 37 km d'Aleria, dans une zone comprise entre le golfe de Porti Vecchju et la pointe de Rondinara, zone au milieu de laquelle le Golfe de *Santa Ghjulia* – qui a probablement connu une occupation antique, - méritait de toute façon d'être prospecté avec soin. Mais il faut aussi remarquer que les quelques cinquante kilomètres (48 à vol d'oiseau, comptés comme nous l'avons dit plus haut) qui séparent Favona du Sperone correspondent à XXXV mp. (51,7 km). A récuser un de nos deux témoignages antiques, peut être vaut-il mieux respecter la donnée de Ptolémée et apporter au texte de l'Itinéraire une correction, XXXV au lieu de XXV, qui a d'ailleurs déjà été proposée.

On prendra cependant la précaution de noter que cette correction ne doit pas porter sur le manuscrit, auquel on ne peut rien modifier puisqu'il donne un total qui n'est juste que si on ne change aucun chiffre ; mais bien sur le texte lui-même, en tant qu'interprétation de la réalité. Cette correction – et c'est un encouragement à l'accepter – est donc du même type que celle que nous proposons au sujet de la situation de Praesidio.

Nous pensons donc que l'auteur du texte aurait dû écrire :

A Mariana <i>Palmas</i>	m.p. CV	145 km 2
Aleria	m.p. XL	59 km 1
(Ab Aleria Praesidio	m.p. XXX)	(44 km 3)
Portu Favoni	m.p. XXX	44 km 3
<i>Plalas</i>	m.p. XXXV	51 km 7

Il va de soi que nos parenthèses, moyen typographique moderne, ne sont là que

pour indiquer que le diverticule Aleria-Praesidio aurait dû indiqué, d'une façon ou d'une autre, comme ne faisant pas compte dans l'itinéraire principal.

On entrera, bien sûr, dans le domaine des conjectures, en se demandant comment une telle erreur a pu se produire. Cependant, on peut penser qu'à la source du texte que nous lisons a pu se trouver une représentation graphique comparable à celle de la table de Peutinger. Dans ce cas, l'itinéraire Aleria-Praesidio pouvait être présenté par un trait parallèle et assez proche de celui qui symbolisait l'itinéraire Aleria-Praesidio. La confusion, on le voit, était alors facile à commettre.

Au Poggio di Venaco et dans sa région, à Favona, à Santa Iulia, et au Sperone, de nouvelles recherches sont nécessaires ; le tracé même des voies doit lui aussi être recherché. Cependant, notre hypothèse de travail nous semble réconcilier avec les données de la topographie les deux textes géographiques les plus précieux de l'Antiquité.

Il ne serait pas non plus indifférent à l'histoire d'Aleria, et à celle de la Corse, qu'une voie de pénétration vers l'intérieur ait été notée dans l'Itinéraire Antonin : l'extension de la Corse "utile" aurait pu être alors sensiblement plus importante qu'on ne le croirait autrement. Car si le Tavignano est la plus belle vallée de la Corse, d'autres n'ont pas dû être négligées : et l'étude ou le recherche des agglomérations côtières antiques doit tenir compte entre autres facteurs de cet arrière-plan.

## II

### La Corsica nell'antichità Mario ASCARI

Extrait de l'avant-propos de l'ouvrage, chapitre : La Corse dans les cartes géographiques de Ptolémée, Roma, 1942. (Traduction F. Nucci).

Très grande, entre outre, soit comme œuvre de synthèse, soit pour des détails, se présente, au II<sup>e</sup> s. ap. J.-C. la *Géographie...* de Ptolémée. Cet astronome égyptien, faisait sien le patrimoine scientifique de ses prédécesseurs ; et en l'organisant dans un tout harmonique et en déterminant les longitudes et les latitudes de très nombreuses localités, il rendit possible la construction de cartes pour tout l'*oikumenè*, uniques cartes conservées de l'Antiquité classique – sauf cartes partielles ou itinéraires. Ptolémée accepte les données Posidoniennes de 180.000 stades pour le méridien terrestre et de là s'ensuit l'erreur d'estimer le grade avec une valeur trop inférieure à la réalité. En outre, il utilise le stade itinéraire dans la construction des cartes, devenu classique pour toute la

cartographie. Aussi le grade a une valeur de 78.750 km (157,5 x 500), au lieu de notre valeur qui est de 111 km.

En conséquence, comme nous le verrons mieux par la suite, il diminue les coordonnées, mais fera plus grandes les figures. Le but de toute l'œuvre ptolémaïque est de construire des index de coordonnées, qui puissent servir à réaliser la carte géographique. La principale critique faite par Ptolémée à Marin est précisément de n'avoir pas mis les deux faits en corrélation, d'où la source des erreurs. Dans l'esprit de Ptolémée, il est donc évident que ce qu'il expose est suffisant pour construire la carte.

L'œuvre géographique de Ptolémée est arrivée jusqu'à nous au moyen de très nombreux manuscrits ; l'un attribuable au XII<sup>e</sup> s., les autres postérieurs. Les plus antiques *codex* sont aujourd'hui ou bien privés de cartes, ou bien accompagnés de 27 cartes (une générale du monde, et 26 régionales), type appelé rédaction A, soit encore 64 cartes (une régionale et 63 provinciales), type appelé rédaction B. C'est une question fondamentale de savoir si Ptolémée lui-même a dessiné les cartes ou si au contraire, celles-ci ont été reconstruites sur la base du texte, postérieurement. Que Ptolémée n'ait pas lui-même dessiné les cartes, il est difficile de l'admettre. On a déjà dit que le but fondamental de l'auteur était de *Katagrafein* (I, 22) ce qui veut dire construire des cartes et à cette conclusion sont arrivés des auteurs comme Dinse, Schutte, Cuntz, Mzik et Fischer. Toutefois d'autres objectent que les vraies cartes dessinées par Ptolémée ne sont pas arrivées jusqu'à nous et que celles qui sont fournies par les différents *codex* ont été reconstruites sur la base du texte. Deux courants de savants se sont formés à ce sujet, au milieu desquels Almagia est venu proposer une solution de rechange selon laquelle ; une partie des cartes, œuvre de Ptolémée, aurait été abîmée par le temps, ce qui a contraint à reconstruire celles-ci en partant des données du texte.

Quoiqu'il en soit, nous pouvons donner des arguments forts sur les rapports entre le texte et les cartes de Ptolémée : 1) Il est possible de s'opposer au fait que le texte ait l'unique intention de donner les index de chaque localité essentielle, pour pouvoir servir à la construction de cartes de toute la terre connue. Dans son livre I et dans le dernier, l'auteur s'exprime suffisamment clairement pour qu'il n'y ait pas de doute, et l'œuvre ptolémaïque ne peut se concevoir sans cartes ; 2) La réalisation du texte dans une carte est donc cette carte que Ptolémée voulait établir, qu'il l'ait ou non faite lui-même, œuvre du reste très facile à réaliser. De fait, si depuis le Moyen Age, il ne nous était parvenu aucune carte, chacun aujourd'hui serait capable, avec le seul texte, de construire la carte ; 3) il est donc naturel que cette carte, pareille au texte, est celle voulue par Ptolémée et lorsque la carte présente des variantes, on doit retenir qu'elle a été remaniée postérieurement, hors des intentions de Ptolémée ; 4) Ainsi, pour retrouver le type de texte écrit par Ptolémée, non remanié, on ne peut se fier à cette carte qui peut être souvent considérée comme un guide parce que, pour diverses raisons, elle montre qu'elle est bien en corrélation avec la pensée de Ptolémée.

Par exemple, si nous considérons la figuration de la Corse dans les deux *codex* grecs fondamentaux *l'Urbina graecus* (82) et *l'Athos* (monastère de Vatopedi)

nous pouvons voir que le texte des deux codex est presque identique, mais que les deux cartes sont très différentes. Celle de l'*Urbinas* ne fait que réaliser le texte... tandis que celle de l'*Athos* n'a aucun rapport avec le texte. Et l'on peut conclure, de ce que l'on vient de dire, que, puisque les deux cartes ont le même texte, qui est la vraie doctrine de Ptolémée, la carte de l'*Urbinas* est celle qu'a voulue le géographe égyptien. Ce sera donc sur ce codex et sur cette carte, appartenant à la susdite Redazione A la plus sûre et la plus antique qui nous soit parvenue, attribuable à la fin du XII<sup>e</sup> ou au début du XIII<sup>e</sup> s., que l'on doit opérer une recherche complète des détails : les autres cartes qui se détachent de ce type sortent de la vraie doctrine de Ptolémée, en raison de l'introduction d'éléments nouveaux, souvent aussi dans le texte, tendant à corriger l'antique, que l'on pensait loin de la vérité, ou bien au moyen de construction approximative, au jugé, sans considérer dans leur valeur exacte, les données déterminées par les longitudes et les latitudes.

La liste des manuscrits de Ptolémée connus de nous, fut offerte initialement par Müller, dans son édition de Ptolémée en 1883, pour les types de Firmin Didot, successivement Cuntz en 1923 a ajouté d'autres manuscrits et enfin Fischer offrit, dans ses derniers travaux, un examen attentif du matériel...

...Se référant aux données de Posidonius qui avait estimé le grade de longitude sur le parallèle de Rhodes à 400 stades, Ptolémée dans le codex urbinus 82 adopta exactement le grade de 45/60 (longitude/latitude)...

En conséquence de l'adoption de la valeur de Posidonius, Ptolémée a donc une altération soit dans les grades de latitude soit dans ceux de longitude, calculés en fonction des premiers, et ainsi la Corse, comme toutes les autres parties du monde, possède un canevas de coordonnées avec des valeurs irréelles. Le grade de latitude de cette carte de Ptolémée est de 78.750 M (157,5 x 500) alors qu'en réalité il est de 111.070 m (entre les parallèles 42°-43° lat.N.) et celui de longitude (45/60 de l'autre) est considéré uniformément égal à 59.062,5 m (157,5 x 375), alors qu'il est de 81.532 m, au parallèle 43° lat.N., près de l'extrémité N. de la Corse et de 83.486 m au parallèle 41°30' lat.N. dans la portion Sud de l'île. Il s'agit donc d'un schéma très différent, inférieur à la vérité et de là l'œuvre du géographe égyptien, devra être corrigée des erreurs que l'hérédité de Posidonius y avaient introduites.

...En ce qui concerne les distances de l'île avec le littoral italien, les données de Ptolémée ont des valeurs tantôt très voisines, tantôt très lointaines de la vérité...

...La Corse de Ptolémée a été conçue beaucoup plus grande qu'en réalité.

Voyons la latitude. Si les 2°20' étaient traduits en stades on aurait 1166,6 soit 183.750 m. Ceci était donc la longueur attribuée par Ptolémée à la Corse. Si maintenant nous travaillons sur l'évaluation actuelle de 1°38'55' et nous la

traduisons en mètres, nous obtenons 183.101. En conclusion, donc, l'auteur antique connaissait presque exactement la distance entre le Cap Sacré et le Pertusato avec une erreur en plus d'à peine 649 m, c'est-à-dire pas même 5 stades. Et comme il est vrai que selon toute probabilité, comme nous le verrons, le Cap Marianon n'est pas le Cap Pertusato mais le Cap de Feno, de toute façon il s'agit toujours d'une très petite différence. Une telle connaissance montre que les itinéraires maritimes, les périple et les observations astronomiques relatives à la Corse avaient atteint un tel degré de perfection qu'ils n'avaient rien à envier aux moyens d'aujourd'hui...

### III

#### Les cadastres antiques d'Aleria, Identification.

Roger CHARRE.

( Archeologia Corsa, n°8-9, 1983-1984, pp 103 à 109)

...L'analyse détaillée du parcellaire et des chemins de la région de l'embouchure du Tavignano, proche campagne de la cité antique d'Aleria, fait apparaître les cinq réseaux de cadastration à l'origine actuel.

C'est le réseau orienté **N 15°E** qui domine. Il structure fortement le parcellaire, sauf dans la plaine alluviale du Tavignano et aux abords de l'étang del Sale. S'agit-il d'une absence de cadastration originelle, ou de son effacement dû, par exemple, aux crues du Tavignano ou aux aménagements d'assèchement de l'étang del Sale, aménagements dont la structure est indépendante des réseaux cadastraux ? Quelques chemins actuels se rattachent à ce cadastre : une petite portion de la route départementale n°43 et de la route de Corte (nationale 200) ainsi que le chemin du cimetière d'Aleria qui s'oriente lui aussi selon ce cadastre. Des alignements parcellaires très continus constituent un maillage carré semble-t-il. Il s'agit vraisemblablement d'anciennes voies principales, mais leur étude : continuité, espacement, reste à faire. Il semble bien que ce cadastre ait eu un rôle d'organisation culturelle, puisque c'est sous cet aspect d'organisation du parcellaire qu'il est parvenu jusqu'à nous.

L'organisation du parcellaire par les quatre autres cadastres est moins systématique. Ils paraissent plutôt liés à des chemins dont beaucoup sont encore fonctionnels et à un aménagement du parcellaire à proximité de ceux-ci.

Ainsi le réseau orienté **N 82°E** sous-tend la route nationale n°198 à la hauteur de Catergol, et des orientations parcellaires suivant des axes parallèles vers Catergol, Casabianda et perpendiculaires à la hauteur de Listériose et surtout d'Aleria.

Le réseau **N 2°** oriente la nationale 198 au Nord de Listériose et à l'Est d'Aleria ainsi que la route nationale n°200 entre Cateragio et la mer. Les orientations parcellaires qui s'y rapportent se cantonnent à l'Est, entre Aleria et la mer.

Il en est de même pour la cadastration **N 27°E** dont un axe est constitué par la route départementale n°43 à l'Ouest de Casanova, cet axe rejoignant l'étang del Sale en franchissant le col au Sud d'Aleria.

La cadastration **N 65°E** marque peu le parcellaire, ses axes paraissant

constitués par la route nationale 198 au Sud-Est d'Aleria et par l'ancienne voie ferrée entre la Gare et le réservoir de Tepe Rosse.

Il est remarquable de constater que toutes les cadastrations, sauf cette dernière ont des axes principaux qui convergent sur la Cité antique d'Aleria...

#### IV

#### Les premières occupations du sol en plaine orientale, et les cadastrations antiques.

Jean et Laurence JEHASSE.

(Archeologia Corsa, n°8-9, 1983-1984, pp 110 à 115)

#### Les cadastrations :

Les recherches de Roger Charre sur le tracé des anciens chemins et les limites des vieilles propriétés apportent deux données d'importance pour l'histoire de la Corse antique :

1 – Elles établissent l'unité de cadastration entre la plaine et le piémont, et par là ruinent l'hypothèse tenace d'une implantation romaine limitée aux côtes.

2 – Elles confirment le rôle éminent d'Aleria, "ville principale" et capitale, dans la mesure où l'organisation de son domaine se rattache directement aux successives politiques d'urbanisation.

... Or l'étude du site occupé par la colonie romaine offre déjà un certain nombre de repères chronologiques assurés, auxquels l'on peut raccorder ces successives cadastrations. Sous réserve d'ultérieures précisions et des confirmations, l'on peut ainsi proposer des hypothèses de datations.

La *cadastration N°15<sup>E</sup>* n'a pas seulement une large extension. C'est assurément la plus ancienne. Mais de quelle date ? Elle remonte sans conteste à l'Aleria pré romaine, dans la mesure où c'est l'orientation de la voie funéraire, qui de la nécropole de Casabianda se dirige, au nord, vers le Fort d'Aleria, au sud vers l'étang d'Urbino. Elle s'applique au rempart archaïque méridional, et à la tour d'angle en appareil à bossage qui, au sud-est, commande l'accès à l'étang del Salé.

On l'a retrouvée sur des tracés traditionnels, comme de Migliacciaru à la mer, ainsi que sur des tronçons de la route d'Aleria à Antisanti (D.343), et à Corte ou Pancheraccia (N.200). Plus nettes sont autour d'Aleria les limites des latifundia du XVIII<sup>e</sup> siècle, propriétés Franceschetti (Casabianda), Piccioni (Pietri-Gavini), Matra.

Mais dans la ville, elle se laisse encore mal repérer. Aussi peut-on supposer que les conquérants romains se sont contentés de l'implantation préexistante, sans retailer à neuf comme se sera le cas au I<sup>er</sup> siècle avant J.C.

La *cadastration N°2* est mieux déterminée. Des monuments bien datés la font placer peu après 50 avant J.C. C'est le cas de l'Arc monumental en *opus reticulatum* au nord-ouest du Forum, et du premier état de l'Arc au sud-ouest.

C'est l'orientation première de la Domus au dolium marquée par un pavement en *lithostroton*, et au nord d'un gros mur est-ouest, celui sans doute que Mérimée voyait couper le site archéologique en deux. De façon caractéristique cette orientation est conservée au sud-est par le rattrapage du Portique méridional, en direction du sommet de la colline est, occupée par les soubassements d'un monument ancien, probablement un temple.

A ce remodelage du site urbain correspond celui du domaine, notamment à hauteur de l'étang de Diane, dans des tracés de parcellaires parallèles à la route de Bastia (N.198), et davantage entre Cateraggio et la mer. Mais à part des relevés dans la région de Cervione, cette cadastration n'est pas conservée sur de larges secteurs. On ne peut se demander si l'établissement de la colonisation n'a pas été interrompu par des circonstances difficiles, qui ont empêché de mener partout à bien l'opération de la cadastration, et ont laissé place à d'autres opérations ultérieures.

On peut donc envisager une *Colonia Iulia* déduite sous César, à laquelle les circonstances difficiles de la Corse consécutives aux Ides de mars 41, auraient porté obstacle, notamment lors des entreprises de Sextus Pompée, bien connues par les textes, et attestées par un trésor monétaire découvert au XIX<sup>e</sup> siècle. L'on peut songer à l'année 46, où César passe en personne en Corse, et peut-être déjà en 49, quand César après avoir récupéré toute l'Italie démobilise des vétérans, et envoie en Corse son lieutenant Q. Valerius : traditionnellement les Valerii semblent avoir joué dans l'île un rôle important, et Zonaras confondra encore Aleria et Valeria.

La *cadastration N.27 E* indique en revanche une reprise d'importance, propre à justifier le titre de *Restituta* que deux inscriptions semblent attribuer à la colonie d'Aleria, CVR..., et CVIRT. Sur le site urbain, c'est le réaménagement d'ensemble qui affecte la colline nord-ouest, ultérieurement reprise pour un Balneum et des Thermes. Les fours à fer d'époque pré romaine qu'on vient de dégager au pied de cette colline, vers le nord, sont alors englobés dans la ville et feront place à un château d'eau et une fontaine. Une partie des remparts, notamment au nord-est suivent encore cette orientation.

Plaine et piémont en portent également trace, au nord jusqu'à Cervione, et au sud, jusqu'à Travon. On trouve même la raison géométrique de cette cadastration dans un axe bien conservé, Alzitone-Vergaiola-Maison Pieraggi (au XVIII<sup>e</sup> s. "Pietriggine") et *Quinzena*, dont le nom typique indique le "cinquième" *cardo*.

Or l'on sait par la grande inscription aujourd'hui déposée au Musée de Bastia, et datée de 9 environ avant J.C., qu'Auguste et ses petits-fils Caius et Lucius sont précisément – honneur exceptionnel –, "patrons" d'Aleria. Plus ancien, et moins solennel un autre fragment d'inscription évoque "fils du divin Jules", c'est à dire Auguste, *imperator* pour "la huitième fois", *octavom*, soit environ 24 avant J.C. On peut donc penser qu'alors Auguste a donné des remparts à la ville, comme il l'a fait pour Nîmes, voire ces compléments que sont les propugnacula étudiés par René Rebuffat. Mais une datation plus haute n'est pas à écarter, et faute de témoignages décisif nous pencherions pour 36 avant J.C., quand après la victoire de Nauloque remportée sur la flotte de Sextus Pompée, Octave démobilise des vétérans, et peut-être précisément des soldats ou équipages

de la flotte. Or Aleria sera une des bases de la flotte de Misène, soit corses, soit ensevelis en Corse. Aleria a pu être ainsi, au moins partiellement, colonie maritime.

Mais la cadastration qui pour des siècles a le plus largement marqué la ville d'Aleria et son domaine est la *cadastration N.82 E*.

On la reconnaît dans le Portique méridional et les boutiques qui la bordent ; dans la nouvelle orientation du temple bordant à l'est le forum, dont un fragment d'inscription désigne l'empereur Hadrien ; dans le nouvel équilibre enfin d'un forum en trapèze, avec le renforcement de l'Arc méridional. Prolongé vers le sud, le *cardo* mène désormais à un petit amphithéâtre construit sur l'angle sud-est du rempart pré romain, et les deux accès principaux, décentrés, soulignent cette nouvelle orientation.

Le parcellaire des alentours confirme cette reprise d'ensemble de la ville selon une ordonnance plus imposante, plus équilibrée et plus digne de son passé. Quant au réseau des routes et chemins, il en porte encore aujourd'hui largement trace.

On peut fixer la datation aux débuts d'Hadrien, qui comme nous l'avons suggéré, a pu passer en Corse vers 123, mais qui semble avoir longtemps donné ses soins à la colonie.

La *cadastration N.65 E* nous retiendra provisoirement moins longtemps. On la rencontre au nord d'Aleria dans la grande plaine de Pianiccia, et au sud aux environs de Ghisonaccia. Sa connexion avec les routes médiévales suggère peut-être un plan d'occupation du sol d'époque génoise, bien entendu sous bénéfice d'inventaire.

N'insistons pas sur les difficultés dues au morcellement de ces successifs cadastres qui se sont superposés, ainsi qu'à la nature géographique qui par des falaises ou des ravins peut imposer un schéma. Notons cependant que si l'ensemble des fleuves côtiers se dirige au sud-est, les cadastrations, loin de les suivre, les recourent systématiquement.

De longues vérifications s'imposent. Mais l'intérêt de ce bilan provisoire est d'ouvrir de nouvelles perspectives à la recherche, aussi bien sur le site urbain que dans le domaine, où l'intersection des *cardo* invite à retrouver des villas.

## Bibliographie

- Livres :

Albitreccia, A., “ La Corse dans l’histoire ”, édition Archat, 1939.

Antonetti, P., “ Histoire de la Corse ”, édition R. Laffont, 1973.

Ascari, M., “ La Corsica nelle carte geografiche di Toloméo ”, Archivio storico di Corsica, 1938.

Ascari, M., “ La Corsica nell’antichità ”, Roma, 1942.

Aujac, G., “ Strabon et la science de son temps ”, Les Belles Lettres, Paris, 1967.

Berthelot, A., Ceccaldi, F., “ Les cartes de Corse de Ptolémée au XIX<sup>e</sup> siècle ”, Paris, 1939.

Cabrol, F., Lecler, H., “ Itinéraires ”, dans Dictionnaire d’archéologie chrétienne, Tome 7, vol 2, 1927.

Chevallier, R., “ Les voies Romaines ”, Paris, Picard, 1997.

Duval, P.M., “ Les sources de l’histoire de France ”, ed Picard, 1971.

Fredouille, J.C., “ Dictionnaire de la civilisation romaine ”, Larousse, Paris, 1996.

Jehasse, J et L., “ Corse romaine ”, Histoire de la Corse, dir P. Arrighi, Toulouse, 1971.

Jehasse, J et L., “ La Corse antique ”, Le Mémorial des Corses, dir F. Pomponi, Ajaccio, 1981.

Jehasse, J et L., “ La Corse Antique ”, CRDP de Corse, 1993.

Jehasse, J et L., “ Aleria ressuscitée ”, La Marge Edition, 1997.

Jehasse, O., “ Corsica Classica ”, La Marge, 1986.

Poli, X., “ La Corse dans l’antiquité et le haut Moyen Age ”, Paris, 1907.

Pais, E., “ Storia della Sardegna e della Corsica durante il dominio Romano ”,

Rome, 1923.

Reverdy, G., “Histoire des routes de France”, collection Que sais-je ?, n°296, ed PUF, Paris, 1995.

Zucca, R., “La Corsica Romano”, editrice s'Alvoro Gristana, 1996.

- Revue, documents, articles :

L'Archéologue / L'Archéologie nouvelle, “Les voies romaines en Gaule”, n°28, Février- Mars 1997.

Charre, R., “Les cadastres antiques d'Aleria, identification”, Archeologia Corsa, n°8-9, 1983-1984, p 103-109.

Cucchi, DJ., “Tracé de la voie romaine près de Porti Vecchju”, Découvertes Archéologiques Fortuites en Corse III, Cahiers Corsica, 79, Bastia, 1978.

Dossiers Histoire et Archéologie, “Les voies Romaines”, n°67, Octobre 1982.

Fontanilles Laurelli, A., “Vestiges historiques dans le Fium'Orbu”, Revue d'études corse, n°4, 1961.

Jehasse, J., “La Corse antique d'après Ptolémée”, Archeologia Corsa, 1, 1976, p143-170.

Jehasse, J., “L'occupation du sol durant l'antiquité”, BSSHNC, n°652, 1987, p379-389.

Jehasse, J., “Le Grand Porti Vecchju dans l'antiquité”, in Porti Vecchju, tempi fê, ed Porti Vecchju, 1992, p 19-23.

Jehasse, J et L., “Les premières occupations du sol en plaine orientale et les cadastrations antiques”, Archeologia Corsa, n°8-9, 1983-1984, p110-115.

Jehasse, J et L., “L'évolution du forum d'Aleria et la centuriation N82°E”, Archeologia Corsa, n°12-13, 1987-1988, p 22-27.

Jehasse, J et L., “Trois cadastrations et centuriations en Corse orientale, La plaine et le piémont”, Archeologia Corsa, n°16-17, 1991-1992, p44-52.

Jehasse, O., “Problèmes de romanisation dans le sud de la Corse”, BSSHNC, n°652, 1987, p409-422.

Jehasse, O., “La romanisation de la Corse, une approche linguistique et archéologique”, Bulletin du Centre de Romanisation, n°9, Université de Nice, 1996, p9-23.

Jehasse, O., “ Géographie et linguistique, deux éléments de la romanité corse ”, Archeologia Corsa, n°18-19, 1993-1997, p53-58.

Jehasse, O., “ Les suburbia d’Aleria ”, Dossiers d’Archéologie, n°237, Octobre 1998, p70-75.

Jehasse, O., “ La pensée romaine de l’espace, L’exemple de la Corse ”, l’Ile laboratoire, ed Piazzola, 1999.

Leandri, P., “ A propos de la géographie historique de la Corse dans l’Antiquité ”, BSSHNC, n°682-683-684, 1998.

Meloni, P., “ I milliari sardi e le strade romane in Sardegna ”, dans Epigraphica, n°1-4, 1953.

Moracchini Mazel, G., Boinard, R., “ La Corse selon Ptolémée ”, Cahiers Corsica, 128-129-130, Bastia, 1989.

Peretti, A., “ Cadastres Antiques dans le Fium’Orbu ”, Archeologia Corsa, n°12-13, 1987-1988, p29-43.

Rebuffat, R., “ Les stations corses de l’Itinéraire Antonin ”, Extrait des Annales de la Faculté des Lettres d’Aix, Tome XLIII, 1967, p217-227.

Rebuffat, R., Soyer, J., “ Une enceinte ancienne dans la région de Poggio di Venaco ? ”, Extrait des Annales de la Faculté des Lettres d’Aix, Tome XLIII, 1967, p 228-231.

- Mémoires et Thèses :

Nucci F,1998, La connaissance historique du site de Mariana (Haute-Corse), Mémoire de Maîtrise d’Histoire ancienne, Université de Corse

Orsini, S., “ La Casinca méridionale à l’époque médiévale ”, Tentative de restitution d’un terroir à travers une approche de l’occupation de l’espace, Mémoire de Maîtrise d’Histoire médiévale, Université de Corse, Octobre 1998.

Peretti, A., “ L’occupation de l’espace au centre de la Corse orientale, de l’Antiquité au XVIII<sup>e</sup> siècle ”, Doctorat de 3<sup>e</sup> Cycle, Université de Corse, 1998

## Table des Illustrations

### Première partie

- L'Itinéraire d'Antonin. Hypothèse d'Olivier Jehasse p. 3
- Reconstitution hypothétique d'une source possible de l'Itinéraire Antonin d'après René Rebuffat p. 5
- La Corse de Ptolémée. Région d'Aleria et du Fium'Orbu, avec Praesidium. Hypothèse Mario Ascari p. 5
- La Corse de Strabon. Reconstitution d'Olivier Jehasse p. 9
- La Corse d'après Ptolémée. Cités ports et plages. Reconstitution d'Olivier Jehasse p. 9
- La Corse de Ptolémée. Les peuples de l'intérieur Reconstitution d'Olivier Jehasse p. 9

### Deuxième partie

#### Études cadastrales

- Vestiges des cadastrations antiques dans le parcellaire de 1950 (R.Charre) p. 13
- Plaine d'Aleria, Analyse de la structure du réseau des routes et chemins (R.Charre) p. 13
- Relations ville antique-cadastration (Roger Charre) p. 13
- Les quatre zones cadastrales du Fium'Orbu (A. Peretti) p. 13
- Répartition des cadastres antiques dans le Fium'Orbu (A. Peretti) p. 13

#### Les voiries urbaines

- Les voies urbaines de Mariana p. 14
- Structure urbaine d'Aleria antique d'après J. Jehasse p. 15
- Les fonctions urbaines du centre de la colonie romaine (CAUE de Haute-

Corse) p. 15

Les réseaux viaires

- Carte I.G.N au 1/25000 Vescovatu – Les environs méridionaux du site de Mariana p. 19

- Hypothétique voie antique au sud de la Canonica p. 19

- Carte I.G.N au 1/25000 Vescovatu- Castellare di Casinca : Migliarine p. 19

- Carte I.G.N au 1/25000 Ghisonaccia- les sites d'Aleria et de Casabianda p. 20

- Carte I.G.N. au 1/25000 Ghisonaccia- Migliacciaru p. 22

- Proposition du tracé de l'Itinéraire d'Antonin p. 26

## Table des matières

Introduction	p. 1
Première partie : Enquête sur les sources historiques	p. 2
Annexes : les textes antiques	p. 7
Seconde partie : Les acquis de la recherche contemporaine	p. 9
I/ étude cadastrale, cartographique et toponymique	p. 9
II/ la documentation archéologique	p. 13
III/ Propositions actualisées sur le Tracé de l'Itinéraire d'Antonin	p. 17
Conclusion	p. 26