

LA *VEHICULATIO* (OU *CURSUS PUBLICUS*) ET LES
MILITARES VIAE. LE CONTRÔLE POLITIQUE ET
ADMINISTRATIF DE L'EMPIRE PAR AUGUSTE

*The vehiculatio (or cursus publicus) and the
militares viae. The politic and administrative
control of Empire by Augustus*

*La vehiculatio (o cursus publicus) y las militares
viae. El control político y administrativo del
Imperio por Augusto*

Pierre SILLIÈRES
Ausonius, Bordeaux III
pierre.sillieres@orange.fr

Fecha de recepción: 11-6-2014; aceptación definitiva: 23-6-2014
BIBLD [0213-2052(2014)32;123-141

RÉSUMÉ : La poste de l'Etat romain, appelée d'abord la *vehiculatio*, puis le *cursus publicus*, a été organisée par Auguste, vraisemblablement entre 27 et 20 av. J.-C. Service de transmission des nouvelles et de correspondance entre les autorités locales et le pouvoir central, assuré par des messagers circulant en voitures, elle fut aussi, pour l'empereur, un organe de renseignement et de surveillance de l'ensemble de l'Empire. Si elle a bien fonctionné, malgré son poids supporté en grande partie par les municipalités et les abus dont elle a fait l'objet, c'est en raison de l'aménagement

et de l'entretien de quelques très bonnes voies, les *viae militares* empruntées par les voitures qui transportaient les courriers et les hauts fonctionnaires entre Rome et toutes les provinces.

Mots-clés : Auguste, *cursus publicus*, *diploma*, *mansio*, *mutatio*, *speculator*; Suétone, *vehiculatio*, *via militaris*.

ABSTRACT: The post system of the Roman State, initially called *vehiculatio*, and later *cursus publicus*, was most probably created by Augustus between 27 and 20 BC. This service, operated through couriers who drove vehicles, served both for the transmission of news and messages between local authorities and the central State, and as a means for the emperor to obtain information and supervise the whole Empire. In spite of frequent misuse of this system and the burden it placed on municipalities, its efficiency was guaranteed by the proper maintenance of certain good roads—the *viae militares*—used by couriers and high officials to travel between Rome and other provinces.

Keywords: Augustus, *cursus publicus*, *diploma*, *mansio*, *speculator*, Suetonius, *vehiculatio*, *via militaris*.

RESUMEN: El servicio de correos del Estado romano, denominado al principio *vehiculatio* y después *cursus publicus*, fue organizado con toda probabilidad por Augusto entre el 27 y el 20 a. C. Servicio de transmisión de noticias y de correspondencia entre las autoridades locales y el poder central, atendido por los mensajeros que circulaban en vehículos, le sirvió también al emperador como elemento de información y vigilancia del conjunto del Imperio. Pese a las cargas que supuso el sistema para las municipalidades y de los abusos de los que fue objeto, su buen funcionamiento se debió al acondicionamiento y mantenimiento de algunas buenas vías, las *viae militares* utilizadas por los vehículos que transportaban los correos y a los altos funcionarios entre Roma y el resto de provincias.

Palabras clave: Augusto, *cursus publicus*, *diploma*, *mansio*, *mutatio*, *speculator*, Suetonio, *vehiculatio*, *via militaris*.

Dans sa Vie d'Auguste, après le tableau de l'Empire romain qui occupe les chapitres 46, 47 et 48, Suétone présente successivement au chapitre 49 les deux institutions qui, à ses yeux d'historien des Césars, ont constitué les principaux fondements de la solidité du pouvoir impérial fondé par Octave-Auguste. En premier lieu, il met l'armée que le Prince s'est soucié de toujours satisfaire et pour laquelle il a créé une caisse spéciale, l'*aerarium militare*. Ensuite, immédiatement après, il place l'organisation d'un

service de transmission des nouvelles et de surveillance de l'ensemble de l'Empire. Cette poste de l'Etat romain est appelé la vehiculatio au I^{er} siècle de notre ère, encore sous Nerva comme on le lit sur la légende du revers d'une de ses monnaies : Vehiculatione Italiae remissa (fig. 1). Par la suite, surtout à partir du III^e siècle, elle sera généralement désignée par l'expression plus significative de cursus publicus.

Si l'historien du début du II^e siècle considérait cette institution comme le second pilier du pouvoir impérial, c'est sans doute parce que sa fonction de responsable du bureau ab epistolis d'Hadrien, l'Optimus Princeps, lui avait permis d'en mesurer l'utilité pour le gouvernement de l'Empire. De son temps, cette poste impériale fonctionnait très bien, comme le montre la correspondance entre Trajan et Pline le Jeune, gouverneur de Pont-Bithynie de 111 à 113, car l'ensemble du monde romain avait été doté, en un siècle, d'un excellent réseau routier. La régularité des courriers reposait en effet sur le bon état des grandes voies reliant toutes les provinces à Rome. Ces viae militares, indispensables pour la circulation des voitures de la poste, avaient été mises en chantier sans délais, en Italie dès les premiers temps du principat, dans toutes les régions du monde romain ensuite, comme l'attestent les nombreuses bornes augustéennes découvertes le long de leurs itinéraires.

1. LA POSTE CRÉÉE PAR AUGUSTE

Bien que ses possessions fussent déjà très étendues à la fin de l'époque républicaine, Rome ne disposait encore d'aucun véritable service d'État pour la transmission des ordres et des nouvelles, à la différence des autres grands empires de l'Antiquité qui s'en étaient tous dotés, déjà plusieurs siècles auparavant.

1.1. *Les précédents : la poste dans les grands empires de l'Antiquité*

Les cités-états de l'Antiquité n'ont jamais senti l'utilité d'un service de transmission des nouvelles, car l'espace de leur territoire était généralement franchi en une journée ; même pas Athènes dont les alliés étaient des cités de bord de mer, joignables très rapidement en bateaux. En revanche, tous les grands empires du monde antique en ont éprouvé la nécessité, en raison de l'immensité de leurs possessions. Aussi ont-ils tous organisé une poste.

L'exemple le plus précoce est sans doute celui de l'Égypte pharaonique qui semble avoir été pourvue, déjà dès le Nouvel Empire, d'un service postal par relais de courriers à cheval. Mais l'institution postale ancienne la mieux connue, grâce aux descriptions précises qu'en donnèrent Hérodote et Xénophon, est celle de la Perse : instaurée probablement dès le milieu du VI^e siècle av. J.-C. par Cyrus l'Ancien, elle fonctionnait par relais de messagers à cheval, chacun parcourant une étape d'une journée ; extrêmement rapide, elle comportait également des trajets de nuit. À l'autre extrémité du monde antique, la Chine des Han disposait aussi d'une véritable poste d'État à relais qui assurait le transport de la correspondance officielle et des fonctionnaires. Enfin, l'Égypte lagide améliora l'ancien dispositif pharaonique pour aboutir à un service parfaitement efficace : grâce à un registre des entrées et des départs des courriers du bureau de Hibet, en Haute-Égypte, nous savons qu'il s'agissait d'une poste par relais de messagers à cheval, circulant nuit et jour par étapes de six heures entre le pouvoir central d'Alexandrie et les fonctionnaires civils et militaires des nomes et des frontières, c'est-à-dire avec une régularité et une fréquence remarquables.

Partout, le système adopté semble similaire : il s'agit d'une course par relais de messagers qui se succèdent le long du trajet. L'avantage est la rapidité de la circulation des documents : il a été calculé que les courriers du Grand Roi pouvaient atteindre 130 km en 24 heures et ceux des Ptolémées 180 km.

1.2. *Les précédents : la situation à Rome à la fin de l'époque républicaine*

Et à Rome ? Comment était assuré l'échange d'ordres, de rapports et de nouvelles entre le centre du pouvoir et les provinces sous la République ? Puisqu'il n'existait aucun service officiel pour ce transport des messages, toute l'information circulait par des canaux privés, même les dépêches entre le sénat, les magistrats et les gouverneurs qui étaient acheminées par des messagers ordinaires. Il est probable que l'on utilisait toutes les possibilités offertes. La correspondance de Cicéron en fournit plusieurs exemples : on le voit utiliser des courriers privés et des messagers de sociétés de publicains. Les gouverneurs avaient cependant leurs propres courriers, les *tabellarii* et des *statores* qui faisaient partie du personnel subalterne de leurs services : par exemple les *tabellarii* d'Asinius Pollion, gouverneur d'Espagne Ulérieure en 43 av. J.-C. À la belle saison, ces messagers voyageaient probablement le plus souvent par mer et devaient s'embarquer sur des bateaux de naviculaires assurant des transports

commerciaux. Pour aller plus vite, ils partaient d'un grand port de mer comme ces deux *tabellarii* qu'Asinius Pollion envoya s'embarquer à Cadix au printemps de 43. Pour être sûr que ses lettres arriveraient, le propréteur les avaient rédigées en double et en avait confié une série à chaque messenger. Enfin, le gouverneur pouvait profiter d'autres occasions pour acheminer son courrier : par exemple, il confiait parfois ses lettres à des *tabellarii* de compagnies de publicains rencontrés sur la route, comme fit Cicéron en chemin pour son proconsulat en Cilicie en 51 av. J.-C.

Pourtant l'utilité de la connaissance des nouvelles et l'avantage de la rapidité des déplacements étaient bien connus des hommes politiques de la fin de la République. En particulier de César qui étonna souvent ses contemporains par la vitesse de ses voyages ; il savait aussi tirer profit de la célérité dans la transmission des nouvelles : ainsi, à la veille de la bataille de Pharsale, il avait installé le long des routes des relais de cavaliers qui devaient porter partout l'annonce de sa victoire et ainsi développer le mouvement des défections dans le parti sénatorial. Pour ses déplacements, il utilisait généralement des voitures de louage, ce qui lui permettait de travailler pendant le trajet, comme lors du voyage qui le mena de Rome à *Obulco* en décembre 46, durant lequel il composa le poème *Iter*.

1.3. La création de la poste impériale par Auguste

Il est donc probable que César avait senti la nécessité pour le maître de Rome de disposer d'un bon service de transmission des ordres et des nouvelles. E.J. Holmberg pense que, s'il avait vécu plus longtemps, il aurait créé une poste, imitée sans doute de l'institution existant en Egypte qu'il avait eu l'occasion d'apprécier lors de sa longue présence dans le pays en 48-47. Mais ce fut encore son fils adoptif qui réalisa ce projet et Suétone nous indique clairement le processus de cette création qui s'est effectuée en deux temps.

Vie d'Auguste, 49,5 : Et quo celerius ac sub manum adnuntiari cognoscique posset, quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per militares vias, debinc vehicula disposuit. Commodius id visum est, ut qui a loco idem perferunt litteras, interrogari quoque, si quid res exigant, possint.

La première formule : une poste par relais de messagers à cheval

L'historien révèle en quelques mots, mais très clairement, la première forme du service postal qui fut mis en place par Auguste pour la circulation de ses dépêches : *iuvenes primo modicis intervallis...disposuit*. Le transport du courrier fut donc d'abord assuré par des jeunes gens qui

se relayaient d'étape en étape. H. G. Pflaum a montré que ces *iuvenes* étaient les membres des associations de jeunes, les *sodalitates iuvenum* qui existaient dans les villes d'Italie et des provinces. Ils assurèrent pendant quelque temps le service du courrier en parcourant à cheval les *modica intervalla*, c'est-à-dire couvrant chacun une distance assez courte, similaire à celle que franchira plus tard chaque attelage de voiture, soit en moyenne une dizaine de milles. Il s'agit donc d'un système de poste similaire à ceux de la Perse et de l'Égypte ptolémaïque et il est probable que c'est celui auquel avait pensé César puisque, comme il vient d'être rappelé, il avait mis en place un relais similaire à la veille de la bataille de Pharsale.

La forme définitive : une poste de voitures pour un seul courrier effectuant la totalité du trajet.

Comme pour celle des Lagides, cette poste première formule avait le grand avantage de la rapidité. Pourtant, finalement, Auguste lui préféra un système différent et tout à fait original par rapport aux autres postes officielles de l'Antiquité, celui d'un unique courrier par mission et le transport de celui-ci qui effectuait tout le trajet en changeant seulement de voiture : *debinc vehicula disposuit*. Ce système à un seul et même messenger était, il est vrai, celui qu'employaient pour leur correspondance les magistrats et les gouverneurs de l'époque républicaine pour leurs missions, comme il a été indiqué ci-dessus. Et, si l'on se réfère encore à César, c'était aussi le mode de transport que celui-ci préférait pour ses longs déplacements qu'il effectuait en voitures de louage dont il changeait à chaque étape.

La date de la création par Auguste de cette forme définitive de la nouvelle institution est difficile à établir car Suétone n'apporte aucune indication à ce propos. Il nous avertit, d'ailleurs, que la *Vie d'Auguste* n'est pas ordonnée chronologiquement : « Je vais en détailler chaque partie, non pas en suivant l'ordre chronologique, mais en classant les différents objets, pour les présenter sous un point de vue plus net et plus distinct ». Aussi, pour chercher à connaître cette date, n'avons-nous d'autre recours que de faire appel à un certain nombre d'indications qui intéressent l'amélioration de la circulation routière à cette époque car il est évident que l'état du réseau routier et le fonctionnement de la poste impériale furent étroitement liés.

Assurément essentielle fut l'année 20 av. J.-C., durant laquelle Auguste a assumé la charge de la *cura viarum* et s'est occupé, à ses frais, des routes d'Italie. Il fit ériger à cette occasion, et au plus tard en 16 av. J.-C., le *milliarium aureum* sur le forum romain, près de temple de Saturne. Mais auparavant, l'année de son septième consulat, c'est-à-dire 27 av. J.-C., est aussi à prendre en compte car elle correspond à l'achèvement

de la restauration de la *Via Flaminia*, qu'il mentionne dans les *Res gestae* parmi ses grands travaux. L'inscription de l'arc de Rimini, érigé au même moment pour couronner l'œuvre routière, indique aussi des chantiers sur les autres voies d'Italie.

Suétone, qui mentionne également la restauration de la *Via Flaminia*, ajoute dans le même paragraphe, c'est-à-dire peut-être pour la même époque, qu'Auguste encourageait les citoyens honorés d'un triomphe à employer une portion de leur part du butin à la construction de routes. Enfin, les premiers milliaires, gravés du nom d'*Imp(erator) Caesar Augustus* qu'il porta à partir du 16 janvier 27 av. J.-C., furent érigés en 17-15 av. J.-C. Rappelons en outre que trois jours plus tôt, le 13 janvier, le Sénat lui a confié la gestion des grandes provinces militaires et que, dès lors, il fut le garant de la sécurité dans toute l'étendue des immenses territoires romains. Aussi, en raison de l'importance qu'eut la poste impériale pour le gouvernement de l'Empire, il paraît séduisant de situer assez tôt l'adoption de la forme définitive de l'institution, peut-être dès la prise en charge par l'empereur de la *cura viarum*, après l'essai d'une première organisation par relais de jeunes gens qui n'aura duré que quelques années, entre 27 et 20 av. J.-C. peut-être.

2. LE FONCTIONNEMENT DE LA POSTE IMPÉRIALE À L'ÉPOQUE JULIO-CLAUDIENNE

Suétone nous livre, dans ce texte bref et concis, toute l'organisation de ce service par Auguste. Presque chaque mot de ce passage est d'un extrême intérêt, non seulement pour connaître la forme de poste choisie par l'empereur, mais surtout pour comprendre la finalité de cette institution un peu particulière par rapport aux autres services postaux de l'Antiquité.

2.1. *Les courriers et les lettres*

A propos des messagers transportant des dépêches officielles, Suétone n'est guère plus disert : *qui a loco idem perferunt litteras*, dit-il seulement. Nous savons cependant, grâce à quelques indications glanées ailleurs, que ces missions étaient au I^{er} siècle surtout confiées à des militaires et que ceux-ci furent fréquemment choisis parmi les *speculatores*.

Nous connaissons quelques-uns de ces courriers que pour le milieu du I^{er} siècle. En 40, ce sont des *speculatores* qui portent aux consuls et au sénat les lettres de Caligula qui se glorifie d'exploits en Germanie. Ensuite, en 69, les messagers qui transmettent à Vitellius la nouvelle de sa

reconnaissance par les armées d'Orient sont aussi des *speculatores*. Ces soldats étaient des cavaliers de la garde prétorienne qui assuraient fréquemment la protection de l'empereur. Aussi celui-ci avait-il une grande confiance en eux.

Un de ces *speculatores* est figuré sur un bas-relief trouvé à *Viminacium* en Mésie supérieure. Sur cette stèle funéraire, vraisemblablement du II^e s., L. Blassius Nigellio, *speculator* de la Septième légion claudienne, s'est fait représenter dans sa voiture de fonction, accomplissant une de ses missions : il est assis le centre de la voiture, sur un siège élevé, entre le cocher et un jeune serviteur (fig. 2). Une autre stèle de *speculator*, beaucoup plus endommagée, a été découverte en Roumanie, à Constantza.

Dans le chapitre suivant, Suétone décrit, de façon un peu moins succincte, les missives de l'empereur et les précautions que celui-ci multipliait afin de sécuriser son courrier.

Vie d'Auguste, 50 : *In diplomatibus libellisque et epistulis signandis initio sp(h)inge usus est, mox imagine magni Alexandri, novissime sua, Dioscuridis manu sculpta, qua signare insecuti quoque principes perseverarunt. Ad episculas omnis horarum quoque momenta nec diei modo sed et noctis, quibus datae significarentur, addebat.*

Ces messagers de la poste impériale étaient pourvus d'une autorisation officielle, une sorte de passeport leur permettant d'utiliser les voitures publiques et d'être hébergés dans les stations de la route : c'est le *diploma* qui ne pouvait être délivré que par l'empereur ou par quelques fonctionnaires auxquels celui-ci avait délégué ce pouvoir, principalement le préfet du prétoire et les gouverneurs de provinces. Portant en en-tête le nom de l'empereur régnant, ce « diplôme » indiquait toujours aussi l'heure du jour ou de la nuit de son émission, précision très importante pour la surveillance du bon fonctionnement du service postal. On pouvait ainsi, à l'arrivée du messenger, connaître exactement le temps qui lui avait été nécessaire pour effectuer sa mission. Cette indication permettait aussi, après un certain nombre de voyages, évaluer d'assez près la durée moyenne de chaque parcours entre Rome et les capitales provinciales. Enfin, toutes les lettres étaient scellées par l'anneau impérial, dont Auguste avait changé trois fois au cours de son règne ; ce sceau garantissait l'authenticité des missives.

2.2. L'aménagement des itinéraires empruntés par la poste impériale

Suétone indique que les voitures furent placées sur les routes par Auguste (*vehicula disposuit*), ce qui semble signifier que les véhicules servant au transport des messagers étaient fournis par l'État. Pourtant,

de nombreux autres documents montrent que ce sont les villes qui ont, dès l'origine, supporté cette charge, avec en particulier la mise à disposition des voitures et des équipages. Aussi le poids financier de ce service devait être très lourd pour les cités dont le territoire était traversé par un grand axe de communication entre Rome et les provinces. Parmi ces textes, un des plus précoces est le décret promulgué par S. Sotidius Strabo Libuscidianus, légat de Galatie au début du règne de Tibère. Connue par une longue inscription bilingue découverte à Burdur (Turquie) et publiée en 1976, il fait obligation aux habitants de la cité de *Sagalassos* de fournir gratuitement les moyens de transport entre les stations de *Cormasa* et *Conana* sur la grande route qui traverse leur territoire, c'est-à-dire les voitures et les bêtes de trait, soit au maximum dix chariots et les mules correspondantes ; toutefois les usagers devront compenser financièrement cette livraison. Il s'agit donc d'un système de réquisition. L'édit de Claude, découvert à Tégée en Arcadie et daté de 49-50 fournit la même indication mais présente une portée générale puisqu'il concerne l'Italie et les provinces, c'est-à-dire l'ensemble de l'Empire. Il y apparaît que partout les voitures de la poste impériale sont livrées par les cités puisque l'empereur se soucie « d'alléger les charges de la fourniture des véhicules, pour les colonies et les municipes d'Italie aussi bien que des provinces, ainsi que pour les cités de chaque province ».

Il en était probablement de même pour les établissements de bord de route, les *stationes* indispensables au bon fonctionnement de la poste impériale. Des endroits pour changer d'attelage, sinon de voiture, les *mutiones*, étaient nécessaires, comme des lieux d'hébergement et de repos pour les messagers, les *mansiones*. Les fouilles et les prospections aériennes en ont fait connaître un assez grand nombre dans la plupart des régions du monde romain et, généralement, il s'agit d'édifices assez vastes, comme par exemple ceux d'*Ad Vaccanas* sur la Via Cassia ou du col du Petit Saint-Bernard. Parmi les stations routières qui ont fait l'objet de fouilles récentes, il faut mentionner la *mutatio d'Ambrussum* sur la *Via Domitia*, et celle de *Vanesia*, sur l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem entre les villes d'*Augusta Auscorum* et d'*Elusa*. Sur les sites les mieux conservés et les plus soigneusement fouillés, il est apparu que le premier état de ces stations remonte fréquemment à l'époque augustéenne, en particulier pour celle d'Ambrussum dont les plus anciennes constructions, appartenant vraisemblablement au relais postal, ont été datées vers 30 av. J.-C.

Sans doute, l'empereur en a-t-il lui-même fait construire quelques-uns, comme ces *tabernae* et *praetoria* édifiées par le procurateur de Thrace sur ordre de l'empereur Néron ou encore ces maisons d'étape avec aiguade sur la route d'Égypte menant d'*Antinoopolis* à *Bérénikè* par Hadrien. Mais,

au total, ces attestations restent rares et il est vraisemblable que l'édification de la plupart des bâtiments de la poste impériale était également à la charge des cités. Mais en existait-il à chaque relais ? On peut en douter car une simple auberge privée pouvait en faire office, pourvu qu'elle disposât d'un garage pour les voitures et d'une écurie pour les mules, équipages qui pouvaient être réquisitionnés par un messenger ou un voyageur muni d'un diplôme.

On ne connaît guère le fonctionnement de ces stations au cours des premiers temps de la poste impériale, mais il est assez probable que, comme la fourniture des voitures, le personnel qui en assurait le service était aussi à la charge des cités. Toutefois ce n'est assuré que bien plus tard avec la documentation concernant les *mancipes*, les gérants des relais qui étaient recrutés par les municipalités par adjudication.

2.3. Une poste lente mais sûre : « L'œil du maître »

La poste romaine était un service par voitures. Ces véhicules apparaissent parfois dans la documentation iconographique. Par exemple on en voit un, partiellement caché derrière les deux mules dételées, sur le revers de ce sesterce de Nerva déjà signalé (fig. 1). Ou encore sur la stèle funéraire, également examinée plus haut (fig. 2) : le *speculator* voyage sur une *carruca*, attelée de trois chevaux.

Même si, sur ce bas-relief de Viminacium, la voiture semble rouler à bonne allure, on sait que les courriers ne circulaient pas bien vite sur les itinéraires de la *vehiculatio*. Il ne faut pas, non plus, se laisser abuser par quelques records signalés par les historiens, comme celui de ce messenger qui ne mit que quatre jours pour porter à Rome la nouvelle du désastre des deux Maximin devant Aquilée, c'est-à-dire en parcourant journalièrement environ 130 à 140 milles. En réalité, les distances franchies habituellement en une journée étaient nettement plus courtes. Pour s'en rendre compte, il convient de s'intéresser à d'autres courriers qui ne paraissent pas avoir recherché l'extrême rapidité et qui ont effectué leur mission à moins vive allure. Ainsi la nouvelle de la mort du petit-fils d'Auguste, Caius César, fut connue à Pise seulement au bout de 36 jours, pour une distance de 1495 milles entre Limyra en Lycie et Pise, avec une traversée de l'Adriatique à Durazzo, ce qui donne une moyenne journalière de 50 milles. Un résultat similaire est obtenu pour la vitesse de ce courrier qui est allé annoncer à Alexandrie l'avènement de Pertinax, voyage effectué sans doute entièrement par la route car c'était durant l'hiver 193, entre janvier et mars : 63

jours pour environ 3200 milles font encore une moyenne journalière de l'ordre de 50 milles.

A ce propos, une autre indication est livrée par un passage de l'« Histoire secrète » de Procope de Césarée, le seul auteur ancien qui se soit intéressé à la vitesse des courriers du *cursum publicum*. Sans doute concerne-t-elle le VI^e siècle, mais les moyens de transports étaient restés les mêmes. D'après l'historien du règne de Justinien « on répartissait sur une journée de marche d'un bon courrier des stations, quelques fois huit, quelques fois moins que cela, mais, d'une manière générale, jamais moins de cinq environ ». Se fondant sur ces précisions, H.-G. Pflaum a calculé que les étapes journalières des messagers de Justinien étaient comprises entre 48 et 60 milles, distances encore similaires à celles que franchissaient les courriers du Haut-Empire. En conclusion on peut considérer, avec W. M. Ramsay et H. G. Pflaum, que les courriers de la poste impériale ne parcouraient guère plus d'une cinquantaine de milles par jour. Les postes des Perses et des Lagides étaient donc beaucoup plus rapides que celle de l'Empire romain.

Pourquoi donc Auguste a-t-il opté pour cette seconde forme de service postal, alors que la première, celle du relais par les *iuvenes*, était probablement plus rapide ? Sans doute, en premier lieu, l'empereur a-t-il voulu disposer d'une poste sûre pour sa correspondance avec tous les hauts fonctionnaires de l'ensemble de l'Empire. Et, malgré sa relative lenteur, le but fut atteint par ce système de messagers se déplaçant en voiture. La fréquence des lettres expédiées de part et d'autre, comme on le voit pour la correspondance entre Pline le Jeune et Trajan, faisait qu'il était convenablement renseigné, malgré le décalage de son information par rapport aux événements eux-mêmes, décalage de plusieurs semaines souvent et même de quelques mois pour les extrémités de l'Empire.

Mais la seconde raison de ce choix, peut-être la principale dans l'esprit de l'empereur, est clairement donnée par Suétone : *ut qui a loco idem perferunt litteras, interrogari quoque, si quid res exigant, possint*. Ainsi, outre se doter d'un bon service postal, Auguste voulut aussi, peut-être même davantage, disposer d'un organe de renseignement sur la situation politique et administrative des provinces. Afin d'être parfaitement informé sur tout ce qui s'y passait, sur des événements que les lettres officielles pouvaient insuffisamment décrire, mal expliquer sinon masquer parfois, le rapport oral d'une personne arrivant de la province lui parut extrêmement utile. D'autant plus que ce messenger que l'on pourrait interroger était généralement une personne de confiance, comme les militaires de sa garde personnelle. Ainsi, à partir du moment où Auguste a voulu que le porteur de dépêches puisse être questionné sur l'état de la région dont il arrivait,

le rôle d'observateur était créé. Il suffisait, ensuite, que le désir du Prince d'être renseigné augmentât, pour que la *vehiculatio* devienne un service de renseignement et les messagers des observateurs, « l'œil du maître », pour reprendre l'excellente expression de H.-G. Pflaum.

2.4. *Les déplacements des fonctionnaires de l'état romain : le poids et les abus du système*

Outre une poste, pour la correspondance entre l'empereur et les représentants du pouvoir romain dans les provinces, la *vehiculatio* augustéenne était un service de transport des grands fonctionnaires de l'Etat. Afin de bénéficier des voitures et de l'hébergement dans les établissements de bord de route, ceux-ci devaient, comme les courriers, être pourvus du diplôme. C'est l'empereur qui le délivrait, mais aussi parfois le préfet du prétoire et, pour un petit nombre, les gouverneurs provinciaux. Ces derniers recevaient pour une année et par avance un certain contingent de ces *diplomata*, pièces qui étaient laissées en blanc afin qu'ils puissent les attribuer selon les besoins de leur charge. En se fondant sur l'ensemble des lettres adressées par Pline le Jeune à Trajan, 59 en dix-huit mois, on a pensé que sa dotation annuelle pour son gouvernement de la Bithynie était de l'ordre d'une cinquantaine.

La plupart de ces diplômes délivrés aux gouverneurs sans indication du bénéficiaire servaient pour les missions des messagers transportant les lettres officielles destinées à l'empereur ou à sa chancellerie, comme on le voit pour ceux de Pline le Jeune : la quasi totalité fut employée pour sa correspondance avec Trajan. Toutefois, même ce gouverneur, si soucieux de satisfaire son empereur, a transgressé l'interdiction de remettre des diplômes à des particuliers quand il en a délivré un à sa femme pour un voyage de Nicomédie à Rome : dans les excuses qu'il présente à Trajan, il fait valoir que, jusqu'alors, il n'avait jamais utilisé ses diplômes autrement que pour le service impérial, *in rem tuam* comme il dit. Mais on sait que d'autres gouverneurs furent beaucoup moins scrupuleux avec ce règlement, puisque l'on connaît des cas d'utilisation de diplômes falsifiés ou périmés ou encore à en-tête de princes décédés. Les abus des réquisitions de voitures étaient d'ailleurs apparus si rapidement que, quelques décennies à peine après la création de la *vehiculatio*, les gouverneurs durent fréquemment fixer les droits des différentes catégories de fonctionnaires civils et militaires, comme le montre l'édit pris vers 15 ap. J.-C. par le gouverneur de Galatie, S. Sotidius Strabo Libuscidianus.

Ce poids de la *vehiculatio* était particulièrement lourd pour les villes d'Italie, surtout celles dont le territoire était traversé par les grandes voies venant de Rome ou y menant, principalement les *viae Flaminia*, *Appia* et *Traiana*. Aussi les « bons empereurs » prirent fréquemment des mesures pour l'alléger, depuis Claude avec son édit de 49 découvert à Tégée jusqu'à Nerva qui, sur le revers de la monnaie déjà été mentionnée, affirme qu'il en a libéré ces cités (*Vehiculatio Italiae remissa*) (fig. 1), et plus tard Trajan.

3. LES MILITARES VIAE, LES GRANDES ROUTES DE L'EMPIRE

Puisque Auguste a opté pour le transport des messagers en voitures, le bon fonctionnement de ce service de poste reposait en grande partie sur l'état des routes. Aussi les axes empruntés par la *vehiculatio* ont nécessité un bon empièrage et un revêtement soigné, des ponts pour le franchissement des cours d'eau et de nombreuses stations pour le changement de voiture et l'hébergement des voyageurs. La réfection des principales artères du réseau routier républicain et l'ouverture d'un certain nombre de chaussées nouvelles furent donc la conséquence directe de la création de ce service de circulation des courriers et de transport des fonctionnaires. Mais ces travaux extrêmement onéreux pour le fisc ont été réservés aux routes indispensables pour la *vehiculatio*, les *militares viae* dont parle Suétone.

3.1. *Les viae militares*

Suétone est très clair : Auguste a décidé que le service postal de l'Empire s'effectuerait sur les *militares viae*. Cette expression, *via militaris*, a fait l'objet de très nombreux commentaires. Mais, bien qu'elle soit souvent utilisée par les auteurs anciens et qu'elle apparaisse parfois sur des inscriptions, son interprétation n'est pas aussi simple qu'on pourrait le croire. Ce qui sépare les savants modernes est l'importance du terme *militaris*, la plupart d'entre eux ayant longtemps distingué ce type de routes du reste du réseau et considéré qu'il s'agissait de voies d'intérêt stratégique construites principalement dans les régions voisines des frontières, c'est-à-dire empruntées surtout par les armées.

Ce n'est qu'avec T. Pekary que le terme *militaris* passe un peu au second plan, le savant hongrois considérant que ces *viae militares* étaient simplement les grandes routes traversant tout l'Empire. Cette opinion est

aujourd'hui généralement retenue car elle a été confirmée par une série de travaux qui se fondent sur la révision de l'ensemble de la documentation littéraire et épigraphique. Ainsi le dossier des 22 textes portant cette expression a été entièrement révisé par R. Rebuffat qui conclut que les *viae militares* constituaient « le réseau non seulement de circulation, mais de commandement et d'administration de l'Empire ».

La découverte d'une nouvelle inscription de milliaire suffit, à mon avis, pour clore le débat. Il s'agit de la borne de Domitien, trouvée vers 1980 près de Cordoue, qui porte clairement inscrit, *viam augustam militarem* (fig. 3). Comme il est certain que la *Via Augusta* était la route de Bétique la plus fréquentée par la poste impériale, puisqu'elle menait de Cordoue à Rome, comme l'indiquent les gobelets de Vicarello, et joignait la capitale provinciale à *Astigis*, *Hispalis* et *Gades*, les chefs-lieux de conventus, cette inscription constitue la preuve indiscutable que les *viae militares* étaient les plus grandes chaussées de l'Empire. En outre, comme la Bétique, province sénatoriale, était *inermis*, c'est-à-dire dépourvue de force militaire, cette *via militaris* n'avait rien à voir avec l'armée qui ne l'entretenait ni ne la surveillait.

3.2. *Un petit nombre d'itinéraires dans l'ensemble des viae publicae : l'exemple de la péninsule Ibérique*

Cette certitude à propos de la *Via Augusta* de Bétique a constitué le fondement de notre recherche sur les *viae militares*, investigations qui ont commencé par une longue étude de cette grande route qui traversait d'ouest en est toute la province et, se poursuivant en Espagne Citérieure, en Gaule Transalpine et en Italie, menait à Rome. Ses caractères principaux sont progressivement apparus. En premier lieu, sa bonne chaussée, grâce à l'examen de ses vestiges repérés par des prospections, au sol et d'avion, et examinés par des fouilles. Ensuite, sa datation augustéenne, avec le corpus des milliaires découverts entre *Carthago Nova* et *Gades* qui a apporté de précieuses informations sur les travaux concernant son premier aménagement et son entretien (15 bornes augustéennes). Enfin, son équipement en ouvrages d'art, par l'identification des ponts réellement antiques et les propositions pour la localisation de plusieurs autres, soit totalement transformés soit entièrement détruits : une douzaine au total en Bétique et un, celui d'Alcantarillas, très probablement augustéen. Ainsi ont été mis en évidence les traits spécifiques de cette *via militaris*, qui fut un des grands axes de la *vehiculatio* dès le règne d'Auguste puisque les premiers milliaires y furent érigés en 8-7 et 2 av. J.C.

Ensuite l'étude de l'ensemble des voies de l'Hispanie méridionale a forcé de constater que les itinéraires similaires, c'est-à-dire pourvus d'une chaussée épaisse et jalonnés de nombreux milliaires, n'étaient pas nombreux dans cette région pourtant si active dès la fin de l'époque républicaine et si densément urbanisée. À notre avis, trois seulement ont appartenu à cette catégorie, les voies *Carthago Nova-Complutum*, *Castulo-Saetabis* ou *Camino de Anibal* et *Augusta Domitiana* entre *Corduba* et *Malaca*, alors que l'*Itinéraire d'Antonin* mentionne quatorze itinéraires auxquels il faut ajouter les trois de la *Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne, absents dans le recueil précédent.

Enfin, les autres travaux réalisés au cours de ces dernières décennies dans la péninsule Ibérique, en particulier l'édition de recueils de milliaires, paraissent confirmer nos observations sur la moitié sud du pays. La simple carte de répartition des milliaires connus suffit, semble-t-il, pour se convaincre de l'hétérogénéité du réseau routier, puisque le jalonnement régulier n'est attesté que pour environ un cinquième des routes antiques connues aujourd'hui en Hispanie (fig. 4). Aussi, à la différence de l'opinion formulée quelques fois, selon laquelle ces *viae militares* formaient un réseau extrêmement dense, les recherches qui ont été menées dans la péninsule Ibérique semblent montrer qu'elles n'étaient, en réalité, qu'une minorité par rapport à l'ensemble de *viae publicae* de ces trois provinces romaines. Et, à notre avis, des recherches que l'on effectuerait dans les autres régions du monde romain, en utilisant notamment la documentation réunie dans le CIL XVII, ne contrediraient pas cette conclusion.

3.3. Un équipement routier extrêmement onéreux

Si les *viae militares* étaient peu nombreuses par rapport à l'ensemble des routes de l'Empire, c'est en raison du coût très élevé des travaux routiers effectués pour leur construction et leur entretien. Grâce à des inscriptions d'Italie, il a pu être calculé que la restauration d'un mille de voie romaine coûtait entre 66 000 et 110 000 sesterces environ et supposé que l'ouverture d'une route nouvelle pouvait atteindre un demi-million de sesterces par mille. En conséquence, des travaux comme la grande restauration de la *Via Augusta* de Bétique, voie certes non dallée comme celles d'Italie mais à structure épaisse et petit pavage, représenta une dépense énorme qui dépassa peut-être les cinquante millions de sesterces, sans compter la construction des ponts.

Mais sur qui reposaient ces dépenses ? La majorité des textes des milliaires, jusqu'à la fin du III^e siècle tout au moins, se terminent par un verbe

dont le sujet est le Prince mentionné au début : celui-ci *a fait, a restauré* ou *a refait* la route. Il semble donc que la construction ou la réfection ait été décidée par le pouvoir central. Mais en assurait-il aussi le financement ? En fait, le doute naît de la comparaison de ces textes avec quelques inscriptions d'Italie ou d'Afrique sur lesquelles l'empereur assure qu'il a, non seulement fait ou restauré la voie, mais payé les travaux de sa bourse, de sua pecunia, en précisant même parfois le montant de sa contribution.

Dans l'Hispanie méridionale, rien de semblable ne nous est parvenu et il est donc légitime de se poser cette question de la charge financière des travaux. En outre, nous possédons plusieurs documents qui fournissent la preuve que des cités payèrent la construction ou la réparation de routes et de ponts : deux textes épigraphiques conservent le souvenir de travaux routiers réalisés par des évergètes pour les cités de *Castulo* et d'*Oreto*; de même, la construction de la route menant à Italica, qui a été jalonnée de milliaires d'Hadrien à l'intérieur du territoire de la cité, a très probablement été financée par celle-ci.

Toutefois, on ne peut manquer de remarquer que toutes ces routes sont de second ordre et de se demander s'il en était de même pour les *viae militares* comme la *Via Augusta*. À celle-ci se rapportent en effet plusieurs textes qui rappellent de grands chantiers, notamment cette inscription provenant probablement du pont sur le Guadalquivir, par laquelle Vespasien faisait savoir aux voyageurs qu'il avait fait construire de nouveaux ponts et restaurer les anciens sur tout le trajet de la voie en Bétique. De même, l'inscription du pont d'Alcantarillas célébrait probablement l'édification du pont par Auguste puisqu'elle commençait par *Augustus pontem*. En outre, la comparaison de ces inscriptions de la *Via Augusta* avec les textes des ponts de Chaves, d'Alcántara ou d'*Oreto* fait apparaître une grande différence : ceux-ci sont seulement dédiés au Prince ou à la *Domus Divina*, par des communautés qui indiquent clairement qu'elles ont fait la dépense (*de suo fjecerunt*, *stipe conlata*). Il serait donc assez étonnant que si les constructions de la *Via Augusta* avaient aussi été réalisées par des communautés locales, celles-ci ne l'aient pas fait savoir en l'indiquant sur les pierres. Soulignons enfin que les dépenses exigées par des travaux routiers sur les grandes voies dépassaient largement les capacités financières de la plupart des cités. Le prix de la réfection d'un seul mille romain, tel qu'il a été évalué en Italie, est en effet supérieur au montant de la majorité des évergésies municipales.



Quoiqu'il en soit, que le financement ait été entièrement à la charge de l'empereur ou que celui-ci l'ait partagé avec les communautés locales, il n'en reste pas moins que ces dépenses étaient énormes et que, nécessairement, elles ont été réservées aux plus grandes routes, les *viae militares*. D'ailleurs, à l'empereur, il suffisait que ces quelques axes soient convenablement entretenus, afin que les voitures de la poste puissent les parcourir sans encombres et atteindre ainsi toutes les capitales des provinces de l'Empire. Aussi, dès le début de son règne, Auguste leur réserva-t-il tous ses soins, car elles étaient indispensables à ce service de la *vehiculatio*, qui fut un des piliers du pouvoir impérial comme l'a parfaitement compris et si clairement exprimé Suétone en seulement quelques lignes de la *Vie* du premier César.



Fig. 1: Revers d'un sesterce de Nerva avec la légende *Vehiculazione Italiae remissa* (RIC II, 92) et la représentation de deux mules dételées qui cachent en partie une voiture, de laquelle sont seulement figurées deux roues et l'attelage, avec le timon, le joug et les guides.



Fig. 2: Partie supérieure de la stèle funéraire de L. Blassivs Nigellio, *speculator* de la VIIe légion claudienne stationnée à *Viminacium*, camp de la Mésie supérieure et grand carrefour routier (aujourd'hui *Kostolac*, Serbie). A la partie supérieure sous un fronton et entre deux colonnes, a été représenté le défunt effectuant une de ses missions : il est assis au centre, entre le cocher et un jeune serviteur qui tient une espèce de lance à large pointe, vraisemblablement l'emblème du *speculator* ; la voiture, tirée par trois chevaux, est une *carucca* formée d'une simple plate-forme.

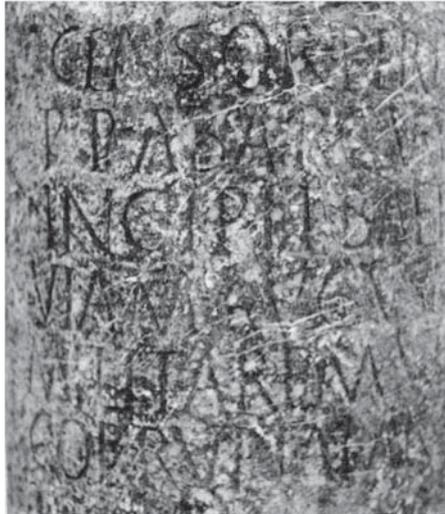


Fig. 3: Le milliaire de Domitien, trouvé près de Cordoue, dont l'inscription comporte l'indication *viam Augustam militarem* (Sillières, *Voies de communication*, n.° 41).

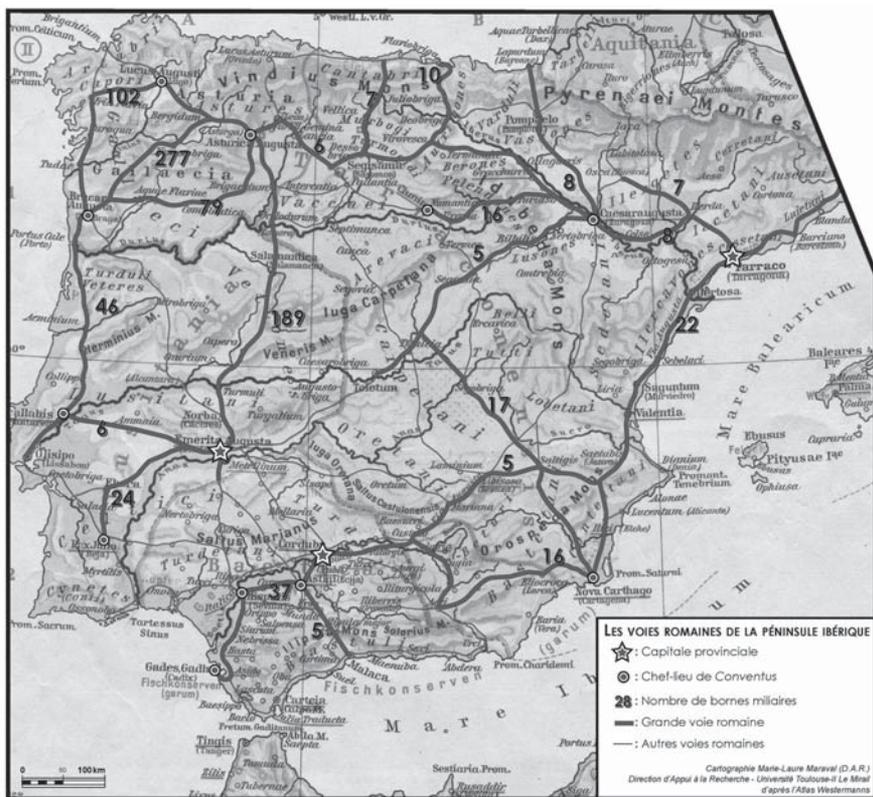


Fig. 4: Les *militares viae* de l'Hispanie.