## CONCERNANT LA STRUCTURE DES VOIES ROMAINES EN DACIE

Dans la partie central et Est de la commune de Micăsasa (dép. de Sibiu), sur envoiron 20 héctares, se trouvent les vestiges d'un important établissement romain. Les recherches archéologiques entreprises ici ont mis en lumière le plus grand centre de production céramique romaine connu jusqu'à présent en Dacie (*Mitrofan 1995, passim*) et, semble-t-il, de toutes les provinces du Bas-Danube. L'établissement etait situé dans la méandre le plus méridional de la rivière de Târnava Mare (*fig. 1*), non loin du point où la voie imperiale de la Vallée de l'Olt débouchait de la montagne. Ici, parmi d'autres trouvailles archéologiques, nombreuses et importantes, on a remarqué les traces de certaines-voies empierrées, datant du dernier niveau de construction (dans la périmètre de l'établissment, aux endroits fouillés, en plusieurs points, on a remarqué trois niveaux de constructions); leur présentations est l'objet des lignes suivantes.

En 1983, pendant la deuxième campagne de fouilles (juillet-août; une première campagne des fouilles fut executée dans le mois d'avril), les fouilles se sont concentrées dans la partie Sud-Ouest de l'établissement romain (*fig. 2*). Dans ces parages on avait remarqués sur le terrain, pendant le labourage, dans une portion d'environ 100 m de longeur et 7 m d'épaisseur, orientée Ouest-Est, beaucoup de petits cailloux. Cette bande semble indiquer la voie romaine, signalée il y a plus de 100 ans dans la littérature de specialité (*Ackner 1856*, p. 20, no. 13; *Goos 1875, passim*).

D'après les données recueillies pendant l'exécution de la coupe a travers la voie, et du moins dans la portion tranchée et etudiée par nous, on peut affirmer que cette voie (appartenant au troisième niveau de construction l'a dit déjà) était large d'environ 7 m et épaisse de 0,30 m au maximum dans son axe médian. Nous en avons étudié la structure également; à base-mains non partout-elle était munie de cailloux, blocs en pierre ou fragments de briques même (*fig. 3/1—2*); puis, jusqu'à la surface du terrain, il y avait une couche de petits caillaux mélangés de terre et de fragments céramiques. Certains détails (telle la couleur du gravier utilisé, la stratification des couches, ainsi que les dimensions de ces structures diverses) semblent indiquer une construction en deux phases. Dans ce cas là, la voie doit avoir en durant le première phase une largeur d'environ 4 m et une forme bombée specifique, tandis que dans la deuxième phase elle fut élargie, en y ajoutant sur la côté Sud encore 4 m d'élargeur. Mais elle n'a reçu effectivement que 3 m encore, car 1 m ne faisait que se superposer au côté Nord de l'ancienne voie et ainsi est venue constituer la partie centrale, bombée,

de la nouvelle route. Pourtant, il reste toutjours la possibilité d'avoir une seule phase constructrice, les lentilles de gravier de couleur et composition diffèrente refletant uniquement leurs sources différentes (des situations similaires, parfois difficilement decelables, sont à rencontrer pour *l'agger* d'un camp fortifié). En tout cas, la largeur de seulement 4 m pour une voie semble tout a fait normale et se rapproche mieux des précepts antiques (*Besnier* pp. 782—786), même si les routes ayant une largeur de 7 m ne sont pas impossibles (*Chapot*, p. 812), elles étant attestées en Dacie aussi (*Macrea 1969*, p. 155).

Si les éléments relatés ci-dessus concernant les phases de construction ne sont pas complètament tirés au clair, il y a quelque chose qui complique encore le problème: les fondations de certains édifices emplacés sur le côté Sud de la voie investiquée par nous ne sont pas parallèles à celle-ci, elle aurait fallu être habituellement. Elles sont situées obliquement à la route, faisant un angle avec elle, ce qui nous oblige de les considérer antérieures à la voie. Dans l'une de ces maisons on à trouvé une monnaie en bronze de Phillipe l'Arabe (un sesterce daté 246—247 ap. J.-C., ayant sur l'avers l'effigie de Phillippe l'Arabe, et le revers la représentation de la province de Dacie entourée par la légende PROVINCIA DACIA), ce qui prouve leur utilisation dans l'étape finale de l'établissement aussi, c'est-à-dire durant la „modernisation" de voie. A ce moment-là, l'ancienne route en terre battue *(via terrena)* (*Besnier* pp. 784—785) fut élargie et consolidée sur certains portion avec des dalles et des cailloux, sur lesquels on avait mis du gravier, la voie devenant ainsi un *via glarea strata* (*Besnier* pp. 784—785).

Dans l'année 1984 toutjours durant la seconde campagne de fouilles (juillet—août), les recherches se sont deroullées vers la marge Est de l'établissement, dans deux endroits. Dans le premier, situé sur la rivie droite de la rivière de Târnava Mare et toujours dans le troisième niveau de construction, on a sectionné le ségment d'une voie. Celle-ci au moins dans la coupe, présente cette fois-ci une structure uniquement en gravier. Elle atteint 6,70 m de largeur et, dans le centre bombé, 0,30 m d'épaisseur (*fig. 4/1—2*). Sur la côté Est on a deniché les massives fondations d'un édifice de grandes dimensions, qui-lui aussi-faisait un angle avec l'axe de la voie. Mais sur la côte Ouest se trouve un autre edifice à plusieures chambres bien alligné a l'axe de la voie à environ 4 m de la bordure de la route et s'ouvrant vers celle-ci (*fig.* 5) (edifice contemporain à la voie, au érigé ulterieurement). Sur cette voie furent découverts des fragments de briques, de tuiles et des imbrices, ainsi qu'on denier de Iulia Maesa (218—222 ap. J.-C.).

Le troisième segment de voie se trouvant à environ 35 m Nord-Ouest de la route fouillée en 1983, est orienté Nord-Nord-Ouest. Il fut sectionné et etudié en juillet 1995. A cette occasion on a remarqué que la voie, d'environ, 7,50—8 de largeur, a une structure uniquement en gravier mélangé de terre; elle présente une épaisseur maximale de 0,20 m dans son axe median. Dans sa partie supérieure, tout comme d'autres voies, elle touche la surface du terrain d'aujourd'hui (*fig. 6*) (il est assez difficile d'accepter que cette voie, ainsi que les autes, aient eu dans leur partie supérieure des dalles en pierre; durant nos fouilles ainsi que

nos recherches de surface, nou n'avons observé aucun indice en ce sens). Cette voie appartinet également, du point de rue stratigraphique, au dernier niveau romain, tant comme les autres voies présentés ci-dessus. Cette fois on ne trouve plus dans sa proximité de fondations d'édifices plus anciens ou contemporains à elle, mais uniquement de faibles traces archéologiques (fragments de vases, de briques ou d'imbrices), parfois ayant pénétré (foulés par les passants) plus profondément dans la terre environante, et datant toutjours de ce dernier niveau.

Contemporaines de cettes voies, dans la première phase, ayant la même structure, sont deux voies signalées entre Romula et la Danube (*Tudor 1968*, p. 327; *Tudor 1978*, p. 52).

Un portion similaire d'une telle voie empierrée a été signalée par nos colléques I. Glodariu et E. Iaroslavschi également. Elle fut remarquée le long du ruisseau Pârâul Strâmb (affluent du Cibin, qui se deverse dans l'Olt au point au celui-ci pénètre dans les Carpathes Méridionales), sur lequel passoit une route accessible vers Valea Vișei au Nord vers la vallée Târnava Mare (où à environ 10 km Est de Micăsasa il se deverse la rivière. Mais cette route ausait pu quitter, à un certain moment, dans la zone du Hașag, la Vallée de Valea Vișei pour passer — à travers des collines un peu plus douces — dans la vallée de Șarostin, qui débouche dans Târnava Mare aussi, tout près de son méandre le plus meridional).

Tout ce qu'on a constaté concernant les voies étudiées dans l'établissement romain de Micăsasa semble prouver leur empierre „modernisation" après la règne de Caracalla; l'archéologie ne fait que confirmer les données epigraphiques fournies par les bornes milliaires (*Macrea 1969*, p. 153). Ces assertions sont à appliquer pour toute la voie qui longeait la Târnava Mare jusqu'aux camps romaines de la frontière Est de la province et encore plus loin. Dans ce cas il faut remarquer que la „modernisation" de ces routes s'est accomplie après la rédaction de *l'Itinéraire d'Antonin* (*Besnier* p. 792) et qu'elle resta inconnue a celui (ou à ceux) qui a (ont) rédigé cet ouvrage. De la même manière s'explique à notre avis, leur manque de la *Tabula Peutingeriana* également.

En fait, des voies similaires ayant la même structure, ont existé dans la période antérieure aussi. On cite quelques portions investiguées sur la route Potaissa—Napoca (*Russu 1974*, p. 1478; *Winkler 1980*, p. 67) dans Banat (*Răuț 1977*, pp. 153—154) et Sarmizegetusa — Ulpia Traiana (*Daicoviciu 1932—1938*, p. 360, *fig. 5*, pp. 376—377).

La structure des vaies romaines empierrées en Dacie, à l'exception de certaines portions spéciales, tel le pasage par une zone marécageuse (*Răuț 1977*, p. 152—153) au celle conduisant dans les camps, ainssi qu'à l'entrée dans le camp de Porolissum (*Ghergariu 1980*, p. 77), est généralement similaire dans toute la province.

*IOAN MITROFAN*

## ABBREVIATIONS ET BIBLIOGRAPHIE

Ackner 1856 *M. J. Ackner, dans Jahrbuch der k.k. Central — Commission zur Erjorschung und Erhaltung der Baudenkmale*, Wien, 1856, p. 20, no. 13.
Besnier M. Besnier, dans Ch. Daremberg, E. Saglio, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, Paris, V, 1, p. 782—786.
Chapot V. Chapot, dans Ch. Daremberg, E. Saglio, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, Paris, V, 1, p. 812.
Daicoviciu 1932—1938 C. Daicoviciu, dans *Anuarul Comisiunii Monumentelor Istorice. Secțiunea pentru Transilvania*, IV, 1932—1938, p. 36, fig. 5, pp. 370—377.
Ghergariu 1980 L. Ghergariu, dans *Acta Musei Porolissensis*, IV, 1980, p. 77.
Goos 1875 C. Goos, *Programm des Evangelischen Gymnasium Schässburg*, 1873—1874, Schässburg, 1875.
Macrea 1969 M. Macrea, *Viața în Dacia romană*, București, 1969, pp. 153, 155.
Mitrofan 1995 I. Mitrofan, dans *Bulletin of the Center for Transylvanian Studies*, IV, 4, Cluj-Napoca, 1955.
Răuț 1977 O. Răuț, O. Bozu, R. Petrovszky, dans *Banatica*, IV, 1977, pp. 152—154.
Russu 1974 I. I. Russu, dans *Revista de istorie*, 10, V, 27, 1974, p. 1478.
Tudor 1968 D. Tudor, *Orașe târguri și sate în Dacia romană*, București, 1968, p. 327.
Tudor 1978 D. Tudor, *Oltenia romană*, ed. III-ème, București, 1978, p. 52.
Winkler 1980 I. Winkler, M. Blăjan, T. Cerghi, dans *Potaissa*, II, Turda, 1980, p. 67.

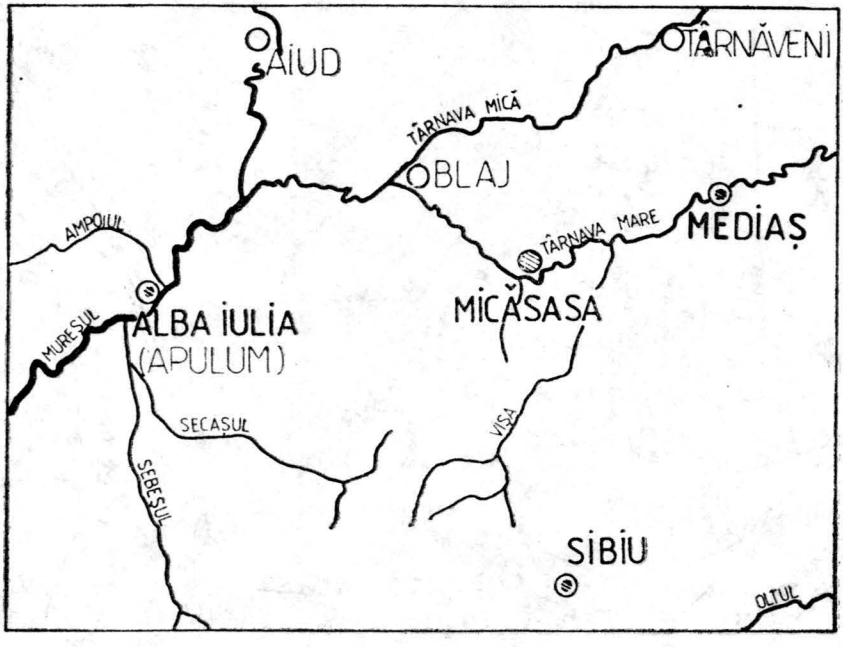



*Fig. 1.* Croquis de la zone geographique.

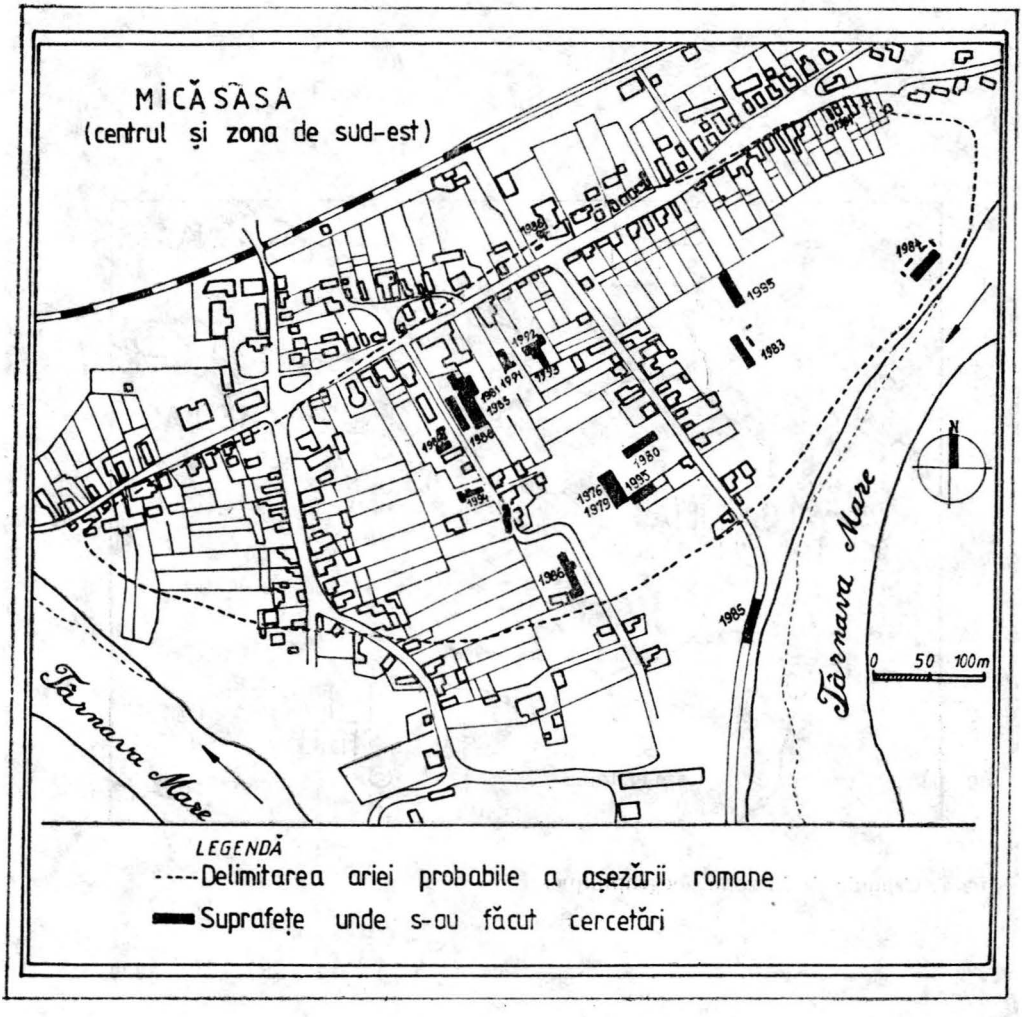



*Fig.* 2. Croquis de l'établissement contemporain consignant l'arie probable du site romain et les endroits investigués dans l'établissement romain.

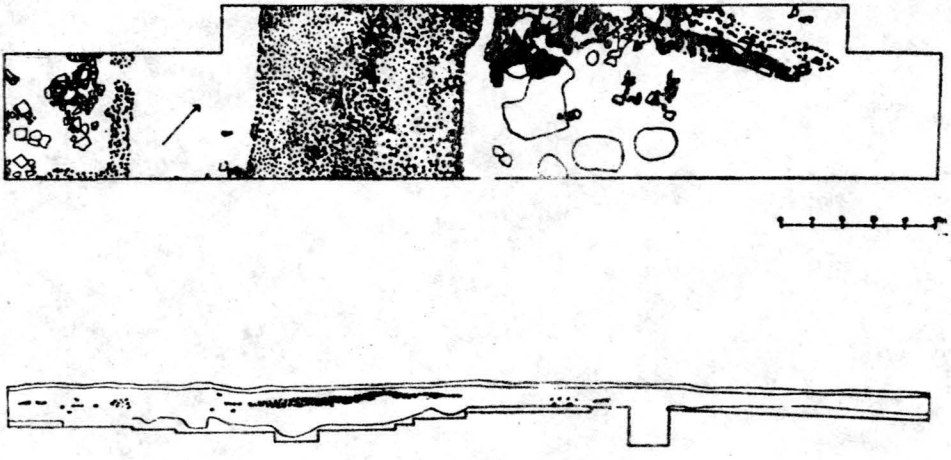


*Fig. 4.* Plain et profils de la voie fouillée en 1984.

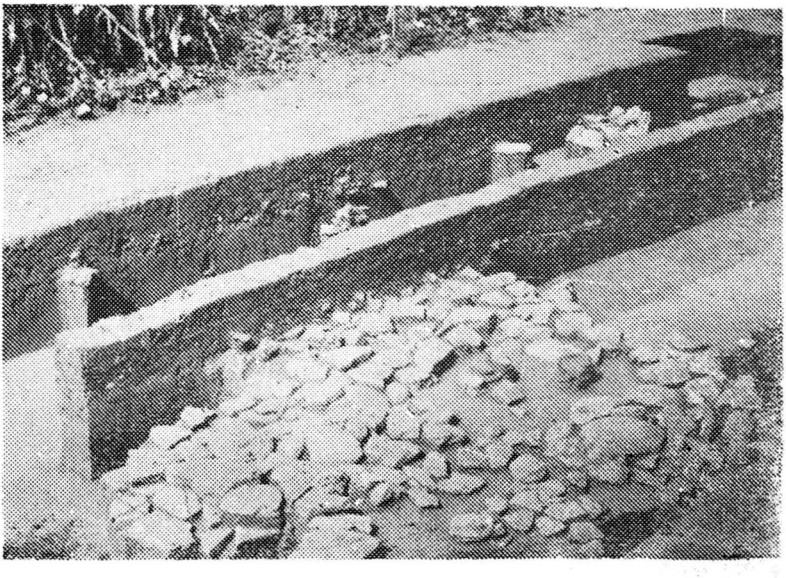
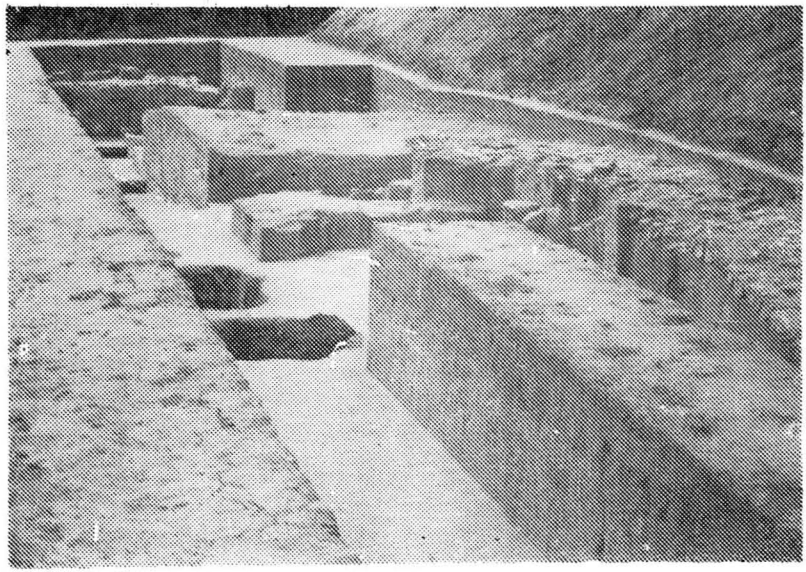


*Fig. 2—3.* Images avec la structure de la voie qui fut découpertée et coupée rationellement en 1983.



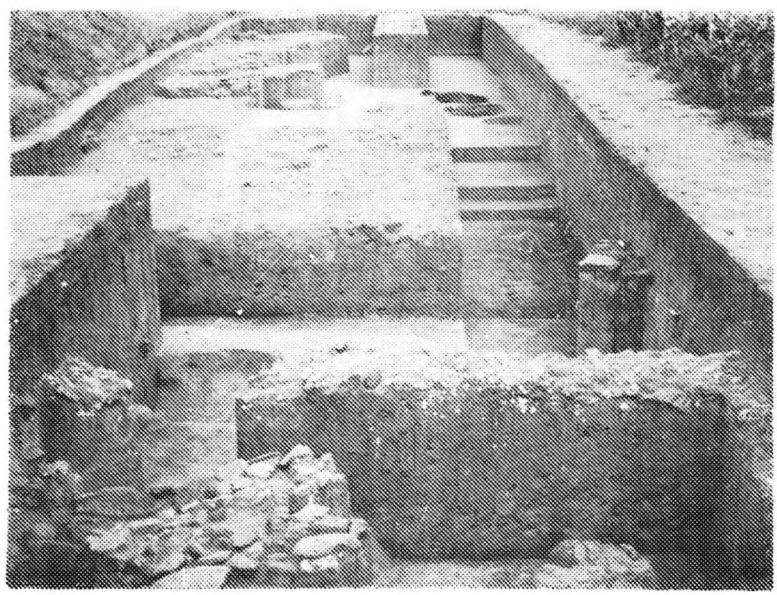
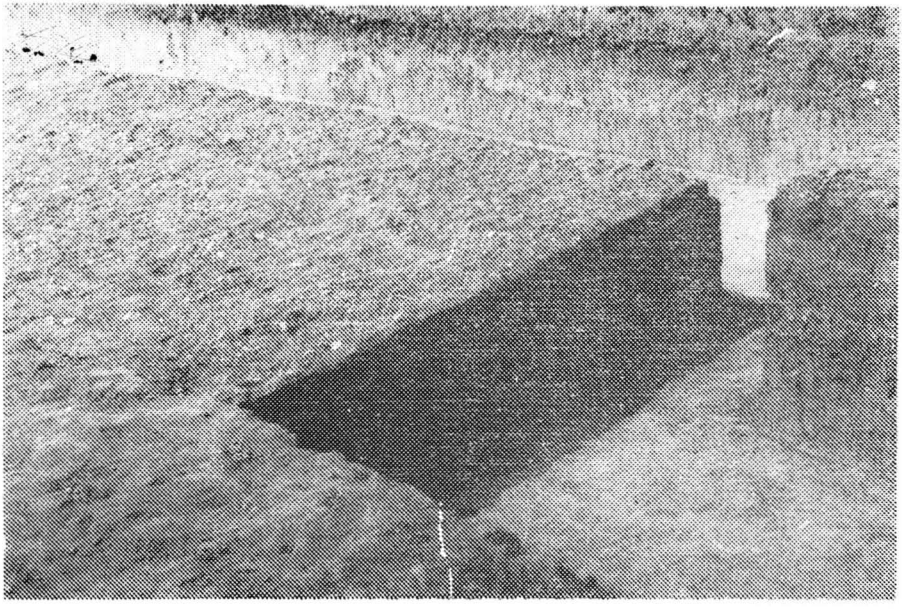


*Fig. 4—5.* La voie fouillée et sectionnée en plusieures.



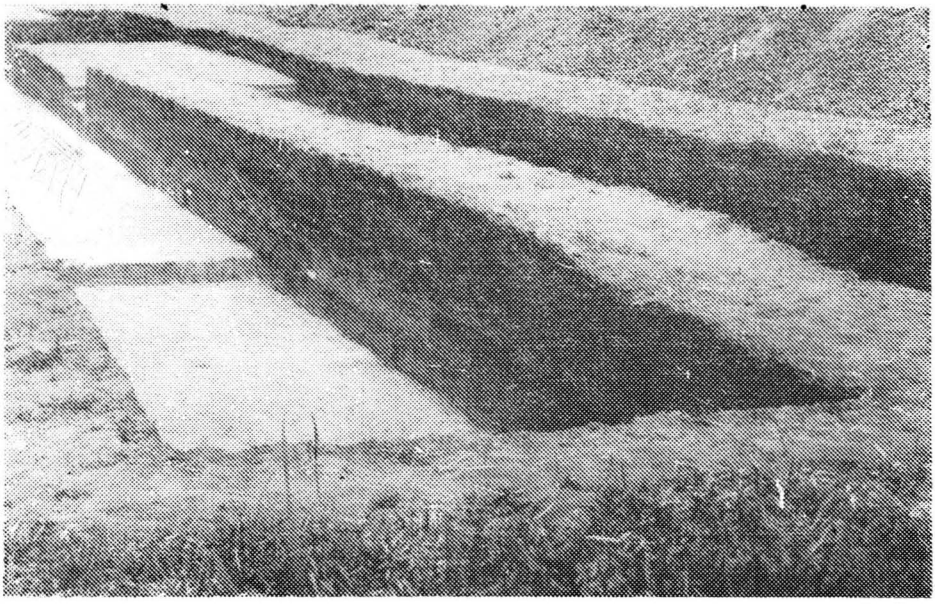


*Fig* 6—7. La voie décopertée et copée en 1995.