

NOTES PRÉLIMINAIRES A L'ÉTUDE DE LA VOIE ROMAINE GERASA / PHILADELPHIA

par

Anne-Michèle Rasson-Seigne et Jacques Seigne

Introduction

Jusqu'à ces derniers mois la voie romaine reliant les villes antiques de Gerasa (Jarash) et Philadelphia ('Ammān) n'était connue que par les comptes-rendus d'explorations réalisées avant la première guerre mondiale par quelques voyageurs européens.¹ Malgré les importantes informations épigraphiques recueillies lors de ces prospections le tracé exact de la route antique demeurait mal connu et en grande partie hypothétique sur un large secteur de son parcours, l'ensemble de la voie n'ayant pas été systématiquement exploré et les milliaires découverts rarement localisés de façon précise.

Sur le tronçon Gerasa/Nahr az-Zarqā', une borne avait été aperçue au mille I,² deux, dont une inscrite, au mille II,³ "les débris de 7 ou 8 milliaires", probablement au mille III⁴ et une borne au mille IV.⁵ Les emplacements de ces milliaires n'étaient pas géographiquement précisés, au point que la plupart des spécialistes considéraient "qu'à la sortie de Jarash la voie empruntait la vallée du Wādī Jarash jusqu'à son confluent avec le Nahr az-Zarqā'", alors qu'elle suivait la crête de la berge occidentale de cette même vallée.⁶

Entre le Nahr az-Zarqā' et le village de al-'Ālūk, Germer-Durand avait repéré "une borne fortement entamée" au mille VII,

1. Voir en particulier J. P. Peters, 1893. *AJA*: 328; R. Séjourné, 1893. "Chronique de Jerusalem", *RB* : 234 - 237; J. Germer-Durand, 1895. "Exploration épigraphique de Gerasa", *RB* : 374 - 400; J. Germer-Durand, 1899. "Nouvelle exploration épigraphique de Gerasa", *RB* : 5 - 39; G. Schumacher, 1900. "Inschriften aus Dscherasch und Umgebung", *MuNDPV* : 42-44; J. Germer-Durand, 1904. "Rapport sur l'exploration archéologique en 1903 de la voie romaine entre Amman et Bostra (Arabie)", *BCTHS* : 3 - 43; R. E. Brunnow et A. von Domaszewski, 1904. *Die Provincia Arabia*, II, Strassburg: 228 - 233. En 1917, les résultats de ces recherches étaient repris et synthétisés par P. Thomsen dans l'article "Die romischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palaestina", *ZDPV*, 11: 61 - 65 (inscriptions 199 - 214). Voir également F.-M. Abel, 1938. Géographie de la Palestine II: 230; C. B. Welles, 1938. "Inscriptions" 252 - 271 et 345 - 348, in C. H. Kraeling (ed.) *Gerasa City of the Decapolis*, New Haven. Plus récemment Th. Bauzou a repris l'ensemble de la bibliographie et des découvertes dans sa thèse de doctorat, *A Finibus Syriae*, Paris 1989.
2. J. P. Peters 1893: 328. Information reprise, ap-

paremment avec confirmation de la lecture, par R. E. Brunnow et A. von Domaszewski, *op. cit.* : 233, puis par tous les auteurs suivants.

3. "...au sud de Gerasa, au second mille, marqué par deux colonnes, dont une anépigraphe." J. Germer-Durand, *BCTHS* 1904: 34.
4. R. Séjourné, 1893: 233. R. E. Brunnow et A. von Domaszewski, *op. cit.*: 233. En 1893 R. Séjourné remarquait: "un peu plus d'à moitié chemin [entre le Nahr Zarqua et Jarash] se trouve les débris de 7 ou 8 milliaires. L'un d'eux porte une inscription, dans laquelle je distingue les trois lettres LEG. Le temps me manque pour le retourner et l'estamper." Malgré le manque total de précision sur l'emplacement de ce groupe de milliaire, également vu par R.E. Brunnow et A. von Domaszewski, il est très probable que cet ensemble de fragments corresponde au groupe retrouvé récemment au mille III.
5.7 24 Bett der Zerka. 216 m. Dann den westlichen Abhang des Wadi Geras hinauf. 7 52 MSS. Keine Inschriften.", R. E. Brunnow et A. von Domaszewski, 1904: 233.
6. "...nous atteignons le Zerka, On le passe facilement à gué, et sur l'autre côté, à la première colline, nous trouvons une vieille voie romaine=

“cinq bornes milliaires” au mille VIII et un “autre groupe de milliaires, brisés et à demi enfouis” au mille IX.⁷ Au-delà de cette dernière station l’explorateur n’avait pas été plus heureux (en 1899) que dans son premier voyage (en 1895) pour retrouver la voie romaine au-delà de l’Ayn al-‘Ālūk.⁸

Ce n’est “qu’après de longs circuits dans des sentiers de montagne” qu’il avait, “comme la première fois (en 1895), rejoint une voie qui va de Philadelphie à Dera’a, à XI milles de Philadelphie”.⁹ Cette voie remontait le Wādī Sābir sur sa berge orientale (aussi connu sous le nom de Wādī Khalla). Germer-Durand y avait retrouvé les bornes des stations XI, X, IX et VIII de Philadelphie. La voie se dirigeait ensuite vers Yājūz (mille VII) avant de gagner Philadelphie. Cependant l’auteur signalait “qu’au neuvième mille....nous avons constaté une bifurcation qui va vers le nord et qui est probablement le joint de la voie de Gerasa”... et “qu’en remontant cette route jusqu’à la distance d’un

mille (soit à dix milles de Amman), deux d’entre nous ont trouvé quatre colonnes encore debout mais profondément enfouies”.¹⁰ Malheureusement l’exploration de cette “bifurcation” ne semble pas avoir été poussée plus avant en 1899 et jamais reprise depuis cette date.

Il ressortait de l’ensemble des informations recueillies qu’à partir de Amman la voie de Philadelphia à Gerasa faisait “tracé commun” avec une voie Philadelphia/Dar’a.¹¹ Ce n’est qu’à neuf milles d’Amman que, si l’on en croit Germer-Durand, elle s’en écartait pour se diriger vers le nord-ouest, la voie de Dar’ā empruntant la vallée du Wādī Khalla au nord-est.

Les milliaires de la neuvième station de Philadelphia ont été récemment déplacés par les ouvriers du Service des Antiquités et en partie regroupés sur le site de Yājūz. La station IX a donc été retrouvée et son emplacement est maintenant connu de façon précise.¹² A partir de cette station, la voie

= qui nous conduit directement à Djérasch,..." R. Séjourné, 1893: 233.

Les quelques notes et altitudes données par R.E. Brunnow et A. von Domaszewski montrent également que la voie empruntait le sommet de la rive occidentale du Wādī Jarash.

De même, B. Meistermann mentionnait en 1936 dans son *Guide de Terre Sainte*, Paris, “Après avoir traversé la rivière - le Zarqa - on remonte la rive droite par une sorte d’amphithéâtre, et on atteint le bord de la vallée en 4 minutes.... Cette voie romaine, appelée derb er Rasif,.....”.

Il convient de rappeler que la première route directe Amman Jarash, via le Wādī Jarash n’est pas antérieure à 1960. Jusqu’à cette date les voyageurs désirent se rendre à Jarash devaient emprunter la route passant par ar-Rummān et Kitte.... ou suivre, à pied ou à cheval, la piste correspondant à l’ancienne voie romaine.

7. J. Germer-Durand, 1895: 374 - 400 et 1899: 3 - 43 et 1904: 34.

8. J. Germer-Durand, 1899: 37

9. J. Germer-Durand, 1899: 37

10. J. Germer-Durand, 1899: 37

11. Il s’agit plus vraisemblablement d’une voie se dirigeant vers Boṣrā via al-Mafraq/al-Fedden (voir

ci-après). Curieusement cette voie ne semble pas avoir été mentionnée par d’autres chercheurs après Germer-Durand (seule la section venant de Boṣrā vers al-Mafraq a fait l’objet de recherches ponctuelles mais jusqu’au niveau de al-Fedden seulement). La plupart des auteurs ont préféré associer les bornes trouvées dans le Wādī Ṣābir, au dixième mille de la voie de Philadelphia, avec les bornes découvertes également à dix milles de Philadelphia mais sur “l’embranchement” nord-ouest partiellement exploré par les accompagnateurs de Germer-Durand. Ils ont de ce fait considéré que ces deux groupes distincts de milliaires appartenaient à une seule voie se dirigeant vers Gerasa.

12. La station IX de Philadelphia était située dans un verger, au lieu dit Ḥawḍ ‘Uyūn adh Dhib. En 1994 deux bornes inscrites et deux bases de milliaires ont été transférées de cet emplacement à Yajuz par les ouvriers du Service des Antiquités de Jordanie. Lors de la reconnaissance du tracé de la voie, que nous avons effectuée en janvier 1995, les fragments de trois autres bornes au moins ont été retrouvés réutilisés dans un mur de clôture du jardin, ce qui a permis, après enquête auprès des propriétaires, de positionner la station IX de façon précise.

romaine semble effectivement se “dédoubler”. Une branche, toujours parfaitement reconnaissable, emprunte la rive orientale du Wādi Ṣābir (autre nom du Wādi Khalla), l’autre, recouverte par une route asphaltée, se dirige vers Khirbat Badrān, site actuellement occupé par une garnison militaire. Cette route moderne pourrait très bien correspondre à la voie antique décrite par Germer-Durand, à l’embranchement que l’explorateur supposait conduire à Jérash. Malheureusement aucune des quatre bornes du mille X de cette voie, vues en 1899, n’a été retrouvée à ce jour.

Entre ‘Ayn al-‘Alūk et Khirbat Badrān (pour autant que ce site corresponde bien à l’emplacement des quatre bornes de la station X de la route Philadelphie/Gerasa vues par les deux accompagnateurs de Germer-Durand) le tracé exact de la voie restait inconnu, malgré les précieuses indications fournies par Brunnow et Domaszewski, qui, dès 1904, avaient reconnu les vestiges de la route romaine au sommet du Jabal al Bizei’iya, entre Kamsha et ‘Ayn al-‘Ālūk.¹³

C’est par le plus pur des hasards, à l’occasion d’un pique-nique sur les hauteurs boisées du Jabal al-‘Alū dominant ‘Ayn al-‘Ālūk au sud-ouest et le village de Kamsha au nord-est, qu’une nouvelle station était localisée en janvier 1995. Nous eûmes en effet la surprise de découvrir, sur le flanc occidental de la colline, pratiquement à son sommet, quatre bornes milliaires, dont une portant une très belle inscription datable de

l’empereur Trajan ainsi que la mention du mille XII (voir ci-après). Ces bornes gisaient sur le sol, à quelques dizaines de mètres d’une petite construction antique, ayant malheureusement subi la visite des chercheurs d’or habituels, et des vestiges de la voie antique, profondément bouleversée en cet endroit par les travaux de reboisement. Cette découverte nous amenait à examiner plus attentivement les environs. Grâce aux indications fournies par Mohamed Abd el Karim, garde forestier, un nouveau lot de milliaires était découvert à trois kilomètres environ au sud du précédent. Explorant le sommet du Jabal al Bizei’iya, entre les deux groupes de milliaires, nous eûmes la chance de retrouver de larges portions de la voie antique encore *in situ* et parfaitement reconnaissable (Fig. 1) ainsi que les restes, détruits au bulldozer, de la station intermédiaire.

Encouragés par ces découvertes et avec l’aimable autorisation et les encouragements du Dr. Ghazi Bisheh, Directeur Général du Service des Antiquités, les recherches furent étendues en direction du nord et du sud, vers les deux points où Germer-Durand avait perdu les traces de cette voie un siècle plus tôt. Encore une fois, grâce à la chance et aux renseignements fournis par des personnes rencontrées au cours de l’exploration et par les membres du Service des Antiquités de Jarash, la station XI de Gerasa pouvait être retrouvée, la jonction avec le tronçon nord de la voie exploré par Germer-Durand ef-

13. “... 4 40, al-Kamse, römische Brunnenstube, - 738m.

4 47, die Ostwand des Wadi hinauf. Wadi-el-Kamse geht weiter nach Norden und Nord-western in die Zerka hinab.

5 00, Säulenfragment (MS ?) in halber Höhe des Berges.

5 05 Kamm des Berges, wir kommen wieder auf die RS . 781m. Von hier nordwestlich hinab, den nach der Zerka,

R. E. Brunnow et A.V. Domaszewski, 1904: 232. Pour P. Thomsen cette station serait la “mp

XIII von Gerasa = mp XVII von Philadelphia”. P. Thomsen, 1917: 63, 205. Cette interprétation est reprise par Abel dans *Géographie de la Palestine* II: 230-5: “...On a retrouvé les milliaires 1, 4, 8, 9 et 13 depuis Gerasa...”

La reconstitution du trajet suivi par R. E. Brunnow et A. von Domaszewski laisse plutôt supposer que ces derniers voyageurs ont vu une borne (aujourd’hui disparue ?) de la station XII, récemment redécouverte, et non XIII comme mentionné par Thomsen.



1. Vestiges de la voie sur la crête du Jabal al Bizer'iya.

fectuée et les stations VIII et IX visitées à nouveau. ¹⁴ Les emplacements précis de tous ces vestiges ont été reportés sur la carte. ¹⁵ Plus généralement le tracé global de la voie était réexploré, à pied, depuis Jarash jusqu'à Yajūz. C'est ainsi que les stations II, III, IV de Gerasa furent retrouvées, avec de nombreux milliaires apparemment inédits, malheureusement très détruits pour

la plupart. Cette reconnaissance a également permis de suivre très précisément la route antique sur toute sa longueur et d'en retrouver de larges sections bien conservées, aussi bien au niveau des stations qu'entre celles-ci.

Le tracé de la voie est donc maintenant assuré entre Jarash et la station XIV de Philadelphia (ou XIV de Gerasa). ¹⁶ Seul le

14. Ali Moussa, Moussa Smadeh et Adnan Mujjali du Service des Antiquités de Jarash, et Mohamed Abd el Karim, Hamed Hawad et Hamad Khamis.

15. Les références toponymiques mentionnées dans cet article sont extraites des cartes au 1/10 000 ième du Zarqa Basin, publiées en 1950 sous la

direction du Department of Land and Surveys of the Jordan. Nous tenons à remercier Pierre Bikai, Directeur de l'American Center for Oriental Researchs à Amman (ACOR), pour nous avoir permis d'utiliser ces cartes devenues introuvables.

16. Une des bornes découverte au lieu dit Ḥaud al-Mikma, porte la mention du XIV ème mille,=

raccord sud reste à compléter, entre les stations XIV et X de Philadelphia, mais ce secteur a été remis en culture depuis longtemps et deux des extrémités actuellement connues de la voie se perdent en terrain militaire.....

La voie de Gerasa à Philadelphia¹⁷

Entre la ville antique de Gerasa et le Nahr az-Zarqā', la voie, sauf en de rares endroits, suivait le sommet de la rive occidentale du Wādī Jarash. C'est une route de crête, la plus directe mais également la plus horizontale possible, ce qui l'amène à contourner certains sommets sur leur flanc, côté wadi.

Station I de Gerasa

Lieu dit: Ḥawḍ Bāb 'Ammān.

Une borne portant la mention "III" (*sic*) y aurait été vue en 1893.¹⁸ Elle n'a jamais été revue depuis.

Aucun indice ne permet actuellement de positionner cette station avec précision. Son emplacement est déterminé par calcul des distances par rapport au site antique et à la station II qui vient d'être localisée. Elle devait se situer à proximité du passage du Wādī Bāb 'Ammān. Plusieurs bornes, déplacées et conservées sur le site de Jarash, peuvent lui être attribuées (voir note 34 et ci-après).

Station II de Gerasa

Lieu dit: Ḥawḍ ash-Shatut.

En 1904 Germer-Durand aurait vu, "au second mille, ...au sud de Gerasa,....deux colonnes, dont une anépigraphie".¹⁹

L'emplacement précis de cette station a été retrouvé ce printemps, dans une zone horizontale, actuellement cultivée et irriguée, bordée d'affleurements rocheux. L'emplacement de la voie ne se reconnaît que sur les parties rocheuses. Au nord, en bordure du champ elle passait à proximité d'une petite source aménagée et d'une petite carrière antique (un gros tambour de colonne en cours de taille s'y voit encore). La station n'est plus localisable que par les restes de cinq milliaires (au moins) regroupés en bordure du champ où ils ont été poussés par les bulldozers. Elle devait se situer au milieu du champ, à l'aplomb de l'emplacement actuel des milliaires.

Aucune inscription n'a été retrouvée mais il faudrait retourner tous les blocs avant d'être complètement affirmatif.

Station III de Gerasa

Lieu dit: Ḥawḍ al-Jibarat.

"Les débris de 7 ou 8 milliaires,....dont l'un deux porte une inscription,...." y auraient été vus par R. Séjourné en 1893.²⁰ En 1904 R.E Brunnow et A. von Domaszewski y notent "peut-être quatre colonnes" dont

=sans autre précision. Cette station est située exactement à 14 milles de Gerasa comme de Philadelphia. Il est donc difficile de dire si elle se trouvait sur le territoire de Philadelphia ou sur celui de Gerasa. La disparition de la (des ?) borne (s) de la station de Ḥawḍ al-Bira ne permet pas de trancher définitivement. Toutefois la découverte, au niveau de la station XII de Gerasa, de quatre inscriptions rupestres correspondant, selon toute vraisemblance, à des marques de limite du territoire de Gerasa, tendrait à prouver que la cité du Chrysorhoas ne s'étendait pas au delà de cette station (J. Seigne, "Les limites orientale et méridionale du territoire de Gerasa" dans: Actes des journées I.G.L.S., Lyon 1995, à paraître dans

Syria). Les stations suivantes seraient donc sur le territoire de l'antique Amman et correspondraient aux XV^e et XIV^e de Philadelphia.

17. Dans cette note ne seront présentés que les éléments nouveaux concernant le tracé de la voie. Une étude plus complète et détaillée sera publiée ultérieurement, en collaboration avec Thomas Bauzou pour les inscriptions.

18. J. P. Peters, 1893: 328. Cet article est introuvable dans les bibliothèques du Proche-Orient. Nous n'avons pas pu le consulter. La référence est donnée à titre indicatif, sans analyse.

19. J. Germer-Durand 1904:34

20. R. Séjourné, 1893: 233.

deux inscrites.²¹

La station, retrouvée ce printemps, est située à flanc de colline, dans une zone escarpée. Un chemin moderne, partiellement asphalté, recouvre exactement la route antique. La voie, aux murs de soutènement parfaitement visibles, contournait un petit promontoire rocheux où certaines des bornes devaient être implantées (traces d'encastrement sur le rocher). Deux d'entre elles proviennent certainement de cet endroit (même matériau et traces de carrière sur la face sud du promontoire). Les abords de la station ont été récemment réaménagés en terrasses. Les travaux, réalisés au bulldozer, ont en partie dispersé et enterré les milliaires. Sept gros fragments de bornes ont été retrouvés en 1995: quatre fragments de part et d'autre de l'éperon, au-dessus de la voie, trois autres dans la pente, au-dessous de la route. Ces fragments appartenaient à au moins cinq milliaires. Deux sont inscrits, mais les inscriptions diffèrent de celles lues par Séjourné et Brunnnow et Domaszewski.

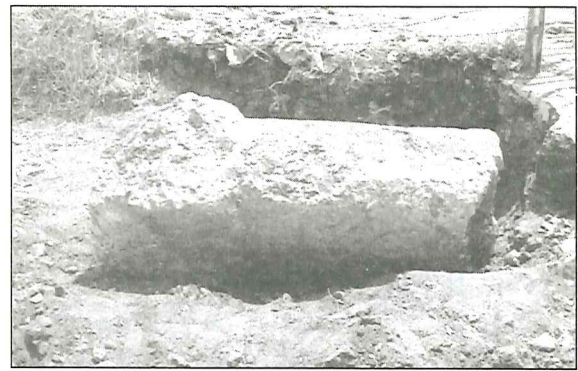
Sommet de borne en calcaire tendre portant le début d'une inscription:

DIVI ---
 CI - A -----

Partie inférieure d'un milliaire monolithique en calcaire tendre (Fig: 2):

 ----- O C
 ----- VM
 ----- PR

Entre cette station et la suivante, la voie passait à proximité de l'ensellement de



2. Milliaire inscrit de la station III de Gerasa.

Hawḍ Amama. Au niveau de l'ensellement un autel à cornes, à base carrée est réutilisé dans une murette de pierres sèches. Il ne semble pas porter d'inscription. A 150 m en contrebas (soit à 50 m sous la voie) gît un autre autel du même type. Il porte une inscription de plusieurs lignes, malheureusement très érodée et pour l'instant illisible. Ces deux autels devaient, selon toute vraisemblance, faire partie d'un même ensemble primitivement situé au niveau de l'ensellement.

Station IV de Gerasa

Lieu-dit: Hawḍ Maisar Qanu.

Une borne anépigraphique y aurait été vue par R.E Brunnnow et A. von Domaszewski.²²

Dans une zone rocheuse, sub horizontale, boisée de chênes et de pins. La voie suivait le rebord rocheux du plateau dominant la vallée. Partiellement taillée dans le rocher ses vestiges sont parfaitement reconnaissables. A quelques mètres à l'ouest se voient les restes très arasés d'une petite construction carrée de 5 x 5 m environ en appareil à fort bossage et qui pourrait correspondre aux vestiges d'une "tour de garde". D'après un berger la partie supérieure d'une borne se dressait à vingt mètres environ au sud-est de la tour, à l'emplacement d'une petite carrière antique. Le fût de colonne gît maintenant à deux cents mètres en contrebas, au milieu d'un champ cultivé. Il porte les restes d'une inscription

21. "...MSS 3 von Geras. Etwa vier Säulen.", R. E. Brunnnow et A. von Domaszewski, 1904: 233.

22. Voir n. 5.

grecque (Fig. 3)

----- T -- NTOC
 ----- Q ANTOY

Après la station IV la voie suivait le sommet de la colline dit Haud el Wad'ani descendant lentement vers le sud, jusqu'au bord du plateau dominant le confluent du Wādī Jarash avec le Nahr az-Zarqā'. Pour rejoindre le fond de la vallée, la voie empruntait alors un petit amphithéâtre naturel dans lequel elle faisait plusieurs coudes brusques en raison de la pente.

Station V de Gerasa

Lieu dit: Tall Fayṣal, également 'Ayn al-Marhafiya.

Au bas du petit amphithéâtre naturel, en



3. Inscription grecque du milliaire de la station IV de Gerasa.

arrivant à proximité du Wādī Jarash, la voie passait à côté d'un large "fortin" probablement édifié au troisième siècle.²³ L'emplacement de ce fortin correspond, selon toute vraisemblance, à la station V, bien qu'aucun milliaire n'ait jamais été trouvé à proximité.

La voie traversait ensuite les wadis, très probablement à gué, aux emplacements marqués aujourd'hui par des ponts. Elle débouchait au pied de la rive méridionale du Nahr az-Zarqā', à proximité des sources chaudes de 'Ayn al Hammām et entamait, sur les pentes du Jabal al Ju'aidi, la montée vers al-'Ālūk. Depuis 1993 une route asphaltée est venue se surimposer à la piste antique, empruntée au siècle dernier par Germer-Durand et les autres voyageurs. Les vestiges de la voie antique ont disparu en grande partie sous le bitume et les passages des bulldozers.

Station VI de Gerasa

Lieu dit: Haut Ummamahat 'Imran, à flanc de colline, dans une zone actuellement remise en culture. L'emplacement de cette station, non reconnue au siècle dernier, n'est plus attestée que par les distances la séparant des stations précédentes et suivantes et la présence de rares vestiges archéologiques dans les déblais de la route moderne: blocs de parement quadrangulaires de calcaire tendre provenant peut-être d'une "tour de garde", associés à une citerne antique en cours de fouille par les agriculteurs (janvier 1995). Ces témoins sont très ténus et permettent simplement de dire qu'une installation antique a existé à l'emplacement supposé de la station VI.

Station VII de Gerasa

Lieu dit: Haud ed Dimna, à flanc de colline, au pied du village de Jubba, entre le Rawḍ al-Khirba et le Wādī Khirbat al-Bannāt. Cette station, visitée par Germer-

23. G. Palumbo et al. 1993. "Salvage excavations at "Tell Fayṣal", Jarash", ADAJ 37: 89 - 117.

Durand n'a pas été retrouvée pour le moment, pas plus que la borne vue en 1895.²⁴

Au-delà de la vallée du Wādi Khirbat al-Bannāt la route moderne quitte la vieille piste pour se diriger vers le village de Jubba. La voie romaine est à nouveau parfaitement reconnaissable, empruntant la petite vallée aux pentes très raides mentionnée par Germer-Durand et au sommet de laquelle se voit toujours le groupe de bornes vues par l'explorateur.²⁵

Station VIII de Gerasa

Lieu dit: Haud ed Dimna, dans un terrain en forte déclivité. Les milliaires vus par Germer-Durand ont été, pour la plupart, déplacés au bulldozer en octobre 1994 pour "pouvoir entrer dans le champ"..... accessible sur plus de deux cents mètres de part et d'autre de ces milliaires (Fig. 4). L'emplacement de la station est confirmé par la

présence d'une borne encore enterrée, visible au pied d'un arbre, à quelques dizaines de mètres au nord du tas de milliaires déplacés.

Germer-Durand avait vu "cinq bornes milliaires" en 1899. Il est probable qu'il en ait existé un plus grand nombre, mais il faut attendre la fouille du tas de déblais et le recollage des différents fragments pour que leur nombre soit connu de façon plus précise.²⁶

La voie, parfaitement reconnaissable à son mur de soutènement côté ouest et à son empierrement partiellement conservés sous la piste moderne, empruntait, dans sa partie nord, la berge occidentale du petit wadi. Au sud elle montait vers un ensellement rocheux qu'elle franchissait avant de se poursuivre à travers les rochers. A 225 m de l'emplacement des milliaires, au sommet de l'ensellement, elle passait à quelques mètres



4. Bornes de la station VIII de Gerasa en février 1995.

24. J. Germer-Durand, 1895: 391, 392.

25. J. Germer-Durand, 1895: 392, 393.

26. Cette opération est prévue pour l'automne 1995 avec l'aide des membres du Service des Antiquités de Jarash. L'emplacement de la station VIII a été retrouvé il y a quelques années par les

membres du Service des Antiquités de Jarash. Les bornes ont été revues par Th. Bauzou en août 1994. C'est peut-être à la suite de ces visites que les bornes ont été déplacées au bulldozer, les archéologues étrangers, c'est bien connu, ne s'intéressant qu'à l'or.....

à l'est d'une "tour de garde" dont il ne reste plus aujourd'hui que quelques vestiges et lambeaux de murs autour d'un cratère laissé par les pillards chercheurs d'or.

Au-delà la voie se poursuivait à travers des bosquets de chêne dans une zone essentiellement rocheuse. Son tracé se reconnaît sans problème, sous une "piste moderne" se superposant à elle sur la majeure partie de son parcours.

A partir de la station VIII les fortes pluies de l'automne 1994 ont par ailleurs révélé de nombreux aménagements antiques de franchissement des wadis.

Station IX de Gerasa

Lieu-dit: Ḥawḍ al-Bugheil. Elle est située à l'extrémité d'une zone plane et cultivée, à proximité d'un petit wadi, au pied d'une brusque montée à travers les rochers. Cette station, également connue depuis longtemps et où Germer-Durand avait vu "un autre groupe de milliaires, brisés et à demi enfouis",²⁷ est située à mi-pente du Jabal Isneima, à plus d'un kilomètre au nord de l'ensellement de Ḥawḍ al-Haddada. Au niveau de la station la voie, encore utilisée comme chemin de desserte, longeait un escarpement rocheux et dominait des terrains en faible pente, aujourd'hui cultivés. Elle était séparée de ces derniers par un mur de soutènement antique, aisément reconnaissable bien qu'en grande partie ruiné. Un chemin d'accès aux champs situés en contrebas a récemment été aménagé au bulldozer exactement à l'emplacement de la station (Ah le hasard et les nécessités!!!!). Deux bornes, dont une (au moins) inscrite,

27. J. Germer-Durand, 1895: 396.

28. "Le mille suivant (le IX) est marqué par une colonne dont l'inscription..." Germer-Durand, 1899: 37. Voir également R.E. Brunnow et A. von Domaszewski, 1904: 232, P. Thomsen, 1917: 63, inscription n. 204 et Th. Bauzou, 1989.corpus, inscriptions n. 247, 248 et 249.

29. Ce brusque changement de direction entre la voie romaine et la piste moderne (de 1895), cette dernière se dirigeant "naturellement" vers la

servent maintenant à retenir les remblais de ce nouveau passage. Deux bases de milliaires cubiques à encastrement circulaire, basculées, se voient au-dessus du chemin, à quelques mètres au-dessous de la voie antique. Une troisième se dresse, posée de champ, en plein terrains labourés, à une dizaine de mètres en contrebas. A l'origine il y avait donc au moins quatre milliaires marquant cette station (trois avec base indépendante et un monolithique). Seuls deux sont actuellement visibles, dont un en partie brisé et enterré et pour lequel il n'est pas possible de savoir s'il est inscrit.

Inscriptions. Elles proviennent toutes de la même borne et sont connues depuis longtemps.²⁸ Mentionnons simplement que les lettres de l'inscription --ONOBKAES-- étaient rehaussées de peinture rouge.

Après la station IX, la voie montait vers l'ensellement de Haud el Haddada à travers les rochers d'une pente prononcée et accidentée. Immédiatement après la station elle faisait même une série "d'épingles à cheveux", partiellement taillées dans la roche, pour franchir les passages les plus difficiles. Arrivée au niveau de l'ensellement, et contrairement aux apparences, la route antique ne se dirigeait pas vers al-'Aluk mais s'infléchissait brusquement pour entrer dans le Wadi Radasa en contournant la pointe orientale du Jabal Isneima. Ses vestiges y sont toujours parfaitement reconnaissables sur plus de 150 m.²⁹

Station X de Gerasa

Lieu-dit: Haut el Haddada. Cette station n'a pas été retrouvée. Elle devait se situer à

source et le village de al-'Aluk, est sans doute à l'origine des "errances" de Germer-Durand lors de ses deux explorations. A quelques centaines de mètres près l'explorateur aurait pu ne pas "s'égarer", les restes de la chaussée antique (blocs de l'alignement central, des bordures, restes de l'empierrement,) étant encore conservés sur plus de 150 m de long, sur une terrasse aménagée suivant une courbe de niveau contournant la pointe du jabal.

l'entrée du Wadi Raddasa, à quelques centaines de mètres au sud de la route moderne reliant al-'Alūk à Jubba, dans une zone de passage, soumise à l'érosion. Elle n'avait pas été repérée par Germer-Durand lors de ses explorations de 1895 et 1899. Il est donc probable que les milliaires aient disparu depuis longtemps, soit emportés et enterrés par une crue du wadi, soit qu'ils aient été réutilisés par les habitants du voisinage.

Au-delà de l'emplacement présumé de la station X, la voie empruntait, en la remontant, la rive occidentale du Wādi Raddasa. Ses vestiges y sont visibles en plusieurs endroits, en coupe dans le talus bordant la route moderne et entaillé par les bulldozers. Arrivée au lieu dit Haud Raddasa la voie traversait alors le wadi puis, à travers une pente boisée, rejoignait le sommet du Jabal al Mushaubash.

Station XI de Gerasa

Lieu-dit: Haud Raddasa (également Hé-lou). A notre connaissance, cette station, comme les quatre suivantes (à l'exception peut-être de la XII, voir ci-après), était inconnue. Située sur le flanc nord du Jabal al Mushaubash, à quelques dizaines de mètres du sommet, elle comprend, outre les vestiges de la voie, les restes de deux bornes milliaires et une petite structure carrée de 6 m de côté environ.

Les emplacements précis des deux bornes sont attestés par deux larges fosses contiguës, "en cratère", laissées par les chercheurs d'or et visibles à 3.50 m et 2.50 m environ au-dessus de la voie

Milliaire 1: situé le plus à l'est, il est de type monolithique, à base cubique (0.62/0.58 m pour une hauteur de 0.61 m) et fût cylindrique (diamètre 0.60 m environ). Il est brisé en plusieurs fragments. Un frag-

ment, correspondant à la base et au départ du fût, gît, basculé, à moins d'un mètre du "cratère" oriental. Deux fragments de la même borne ont été retrouvés dans la pente, à plusieurs dizaines de mètres de leur emplacement d'origine. Ce milliaire, en calcaire tendre, porte plusieurs textes, gravés les uns sur les autres.³⁰

Texte 1, apparemment le plus ancien:

 AELIVMSE -----
 NVMMAXIM -----
 LEGATVM

Texte 2, très incomplet et très mutilé

 ----- N
 ----- VAL
 ----- INO
 ----- OAV-

 ----- I—O -----

Texte 3, en grec

ΕΓΑΙΔΘΩΤΗΣ
 ΝΟ ΝΕΙΚΗΣ
 ΛΜΑ
 ΙΑ ΥΕΙΕ

Milliaire 2: borne de type colonne à base moulurée, posée sur un socle indépendant. La colonne, comme le socle, est en calcaire dur, blanc, très bien travaillé. La plus grande partie du fût (diamètre 0.63 m environ) gît à

30. Les textes ont été relevés grandeur nature sur film plastique transparent. Thomas Bauzou a bien voulu en faire une première lecture et a accepté de préparer l'étude de l'ensemble des tex-

tes découverts. Cette étude sera publiée prochainement avec le rapport final de l'exploration archéologique complète de la voie.

quelques mètres du cratère d'extraction du socle. Enterrée sur ses 4/5 èmes, les pillards se sont "contentés" d'en briser la surface visible pour vérifier que ce bloc ne contenait pas de trésor. De nombreux éclats, notamment de la base moulurée, ont été ramassés à proximité.³¹ Deux fragments jointifs du sommet du fût (Fig. 5), retrouvés à une centaine de mètres en contrebas, au milieu d'un champ cultivé, portent le début d'une in-

scription datable de l'empereur Trajan ainsi que le chiffre de distance XI.

—
XI
IMP -----
DIVIN -----
NERVAT -----
AVGGER -----
PONTI -----



5. Partie supérieure du milliaire de Trajan. Station XI de Gerasa.

31. Un des fragments de la base moulurée porte, au lit de pose, deux lettres grecques bien gravées, hautes de 10 cm environ. Il est actuellement im-

possible de dire si ces lettres appartenaient à un texte plus long ou si elles correspondaient, ce qui semble plus vraisemblable, à de simples=

La voie, dont la largeur en cet endroit peut être estimée à 4 m environ, passait légèrement en contre-bas de l'emplacement des milliaires avant de se diriger vers le sommet de la colline, au sud-est.

A soixante mètres au nord-ouest des milliaires et à 45 m au sud de la voie et la dominant se dressent les derniers vestiges d'un petit bâtiment carré de 6 m de côté environ, totalement bouleversés par les pillards modernes. Il s'agit, selon toute vraisemblance, et comme pour les autres édifices de même nature repérés le long de la voie, d'une petite tour de surveillance.³²

Après la station XI, le tracé de la voie est particulièrement bien reconnaissable et se suit sans difficultés sur plus d'un kilomètre. Arrivée au niveau de la crête du Jabal al Mu-shaubash, la voie suivait celle-ci, pratiquement à l'horizontale, en direction du sud-est. Sa structure se voit en coupe dans les talus de la tranchée de la route moderne reliant Kamsha et al-'Aluk, au niveau où cette route franchit la crête du jabal. Au-delà, vers le sud, la voie se perd dans le bosquet de pins où a été retrouvée la station XII.

Station XII de Gerasa

Lieu-dit: Jabal al-'Alū, entre Ḥawḍ Nuw-wara et Ḥawḍ al-Bira.

Une borne de cette station a peut-être été aperçue par R.E. Brunnow et A. von Domaszewski sur leur trajet entre Kamsha et al-'Alūk.³³

Située en pleine zone de reboisement moderne, la station est caractérisée par les restes très détruits de la chaussée antique, les vestiges d'une petite structure carrée (ayant ici aussi fait l'objet d'une fouille sauvage par des chercheurs de trésor) et quatre bornes en partie déplacées au bulldozer (voir ci-avant) (Fig. 6).

=marques de lapicide, peut-être à un numéro de série, tous les milliaires de Trajan semblant avoir été préfabriqués et provenir d'un même atelier.

32. Cette tour semble avoir été implantée pour être

Milliaire 1:

Long fût cylindrique, en calcaire tendre, sans base ni mouluration. Longueur: 2.20 m, diamètre: 0.60 m.

Le bloc est resté longtemps couché, à demi enterré. La partie exposée aux intempéries a énormément souffert. L'inscription, gravée sur la face restée tournée vers le ciel, peut être considérée comme perdue, à l'exception de quelques lettres très effacées qu'il est difficile de reconnaître. Le gros bloc équarri, en calcaire tendre et situé à un mètre au sud, pourrait correspondre à la base retournée de cette borne.

Milliaire 2:

A 5.20 m au nord du précédent. Milliaire en calcaire tendre, de type monolithique à fût cylindrique (diamètre: 0.60 m, hauteur: 1.55 m) et base cubique (0.63/0.63 m, hauteur: 0.60 m). Bloc en bon état de conservation, probablement à la suite d'un enfouissement quasi total. Déplacé récemment au bulldozer, il semble porter une inscription, malheureusement très effacée, sur sa partie actuellement tournée vers le sol mais probablement autrefois tournée vers le ciel. Aucune lecture n'est possible pour le moment.

Milliaire 3:

A 11 m au nord du milliaire 2 et à 38 m à l'ouest, dans la pente. Fût cylindrique à base moulurée (tore, listel et congé de raccordement). Longueur totale: 2.06 m pour un diamètre supérieur de 0.56 m. Calcaire dur blanchâtre.

Bloc très bien conservé malgré des traces d'érosion sur toute sa surface. Il porte une longue inscription de 14 lignes, malheureusement érodée et en partie tournée

"à vue" de la station X. Par contre il était impossible de voir la tour de la station suivant à partir de cet emplacement. Y avait-il une tour relais entre ces deux points ?

33. Voir n 13.



6. Milliaires 1 et 2 de la station XII de Gerasa.

vers le sol. A la ligne 12 le mot SEVERVM n'est pas centré et est suivi d'une zone finement ravalée (texte soigneusement effacé, comme sur le milliaire identique conservé dans l'ancien musée de Jerash).

—
XII
IMP CA-S-R
- -VINERV-E- -
NERVATR- -ANVS
AVGGER-DAC
-ONTIFMAX
- -IBPOTEST
-VIIMPVICOSV-
PP
REFECITPER
-CLAVDIVM
SEVERUM/////////
-EGAVGPRPR

—
IB
Cette borne, apparemment identique à

celle de la station XI, est également datable de Trajan et porte l'indication du douzième mille, (de Gerasa) en grec et en latin.

Milliaire 4:

Milliaire monolithique en calcaire tendre, semblable à la borne 2. Fût de 0.64 m de diamètre environ, brisé, conservé sur une hauteur de 0.55 m. Toute la partie supérieure de la borne n'a pas été retrouvée.

Selon toute probabilité, à partir de cette station le caput viae change et le comptage doit s'effectuer à partir de Philadelphia.³⁴

Au-delà de la station XII, la voie suivait la crête du Jabal al-'Alu en direction du sud, dans une zone actuellement remise en culture. Une piste moderne se superpose presque exactement à son tracé sur une partie de son parcours. Plusieurs centaines de mètres de voie, vus en février 1995, ont disparu dès le mois d'avril sous les coups de bulldozers, la piste moderne et ses abords

34. Voir n 16.

étant "réaménagés" en fonction des besoins modernes (passage de voitures et de camionnettes et création de vergers).

Station XV de Philadelphia

Lieu-dit: Ḥawḍ al-Bira, au niveau d'un ensellement dominant le village de Kamsha. Toute la zone a été remise en culture depuis peu d'années. La voie, partiellement taillée dans le rocher, se reconnaît à quelques dizaines de mètres au nord de l'emplacement supposé de la station. Cette dernière n'est plus attestée que par un cratère d'où, selon des renseignements oraux, "une colonne" aurait été extraite lors de la remise en culture. A une cinquantaine de mètres, de l'autre côté de la voie, se trouvent les vestiges d'une tour de surveillance. Les blocs de parement de cette petite structure, arasée il y a trois ans à peine, ont été réutilisés dans des murs de soutènement des terres construits dans la pente dominant Kamsha.

A une centaine de mètres au sud, après l'ensellement, la voie longeait une petite carrière antique (d'où auraient pu être extraits certains des milliaires ?) à proximité de laquelle se dresse encore un autel à base carrée, malheureusement brisé mais apparemment anépigraphe.

Au delà de ce point la voie, large de six mètres, suivait la crête du jabal. Elle y était très bien conservée jusqu'au printemps dernier (voir Fig. 1) mais sa conservation est compromise par les défrichements généralisés en cours.

Station XIV de Philadelphia

Lieu-dit: Ḥawḍ al-Mikman, en bordure d'une vaste zone remise en culture en 1994. La station a été entièrement rasée au bulldozer. Elle n'est plus attestée que par la distance la séparant de la station XV et par les deux bornes fragmentaires et les trois bases de milliaires (soit cinq milliaires au moins) retrouvées au point culminant de la propriété où elles ont été transportées lors de la

remise en culture (Fig. 7). Son emplacement précis a pu être déterminé par.... les renseignements fournis par le chauffeur de bulldozer ayant effectué les travaux. Les milliaires se dressaient à quelques dizaines de mètres au nord-ouest de la côte 1042 m, "en bordure de la vieille route, côté opposé à la pente". Les deux plus beaux milliaires auraient été "transportés à Amman" selon le chauffeur du bulldozer.

Trois bases indépendantes sont conservées sur le site, ainsi que deux milliaires monolithiques fragmentaires. L'un de ces derniers porte les restes d'une inscription très érodée où l'on peut lire sûrement l'indication, en grec, du quatorzième mille:



Au-delà de cette station la voie se dirigeait vers Rujm al-Miswan, à la cote 1043, emplacement d'une "construction antique", aujourd'hui disparue sous les terrassements d'une base militaire. Les traces de la voie se perdent aux limites extérieures de ce camp, d'accès interdit aux simples civils. La route antique n'a pas été retrouvée au-delà de ce secteur pour le moment. Ce n'est qu'à XI milles de Philadelphia, dans le Wādī Sābir, ou à X milles de Philadelphia, au niveau de Khirbat Badrān (selon Germer-Durand), que la jonction peut être opérée avec la partie sud de la voie.

En conclusion

Les quelques journées de prospection effectuées après la découverte fortuite des bornes de la station XII de Gerasa ont permis de retrouver plusieurs stations inconnues et de nombreux milliaires inédits ainsi que de très larges sections encore *in situ* de la voie antique. Elles sont également à l'origine de la redécouverte des stations mentionnées anciennement mais dont les emplacements précis restaient inconnus



7. Milliaires de la station XIV de Philadelphia en février 1995.

pour la plupart d'entre elles. La position de tous les vestiges a été reportée sur une carte au 1/10 000. Le tracé de la voie antique de Gerasa à Philadelphia est maintenant assuré avec une bonne précision. De même diverses installations annexes (tours de surveillance, fortins, citernes et sources aménagées, enclos,...) ont été étudiées ainsi que la voie elle-même (largeur, structure, techniques de construction, ouvrages de soutènement, de franchissement des wadis et des zones à forte pente,...). Enfin les

bornes vues ont été systématiquement dessinées, ce qui permettra peut-être, après corrélation avec les inscriptions, d'en définir une typologie.

Par ailleurs la découverte lors de cette prospection de deux bornes datables de Trajan,³⁵ confirme si besoin était, l'ancienneté de cet axe de circulation, d'autant que leurs inscriptions mentionnent que la voie a été refaite et non construite en 112.³⁶

Cependant le point le plus important soulevé par cette prospection reste celui du

35. Bornes des stations XI et XII de Gerasa. Il faut peut-être ajouter à ces deux milliaires le milliaire inscrit de la station IX vu par Germer-Durand (1899: 37) et sûrement le milliaire conservé dans l'ancien musée de Jarash (n. 1451). Cette dernière borne est à attribuer au premier mille de Gerasa de la route Gerasa/Philadelphia, non seulement en raison de ses caractéristiques matérielles (matériau, mouluration, technique de taille, ...), de son texte, mais surtout parce qu'elle porte une dédicace à Ju-

lien. Ces dédicaces à Julien sont très fréquentes sur les bornes de la voie Gerasa/Philadelphia alors qu'elles ne semblent pas attestées sur celle de Gerasa à Pella.

36. On ne retiendra donc pas l'hypothèse exprimée par certains auteurs faisant de cette voie un axe tardif, datable au plus tôt d'Hadrien. Voir par exemple M. Avi-Yonah, 1950. *The Development of the Roman Road System in Palestine*, IEJ 1 : 54 - 60.

“raccord” entre les parties nord et sud de la route romaine. Pour de nombreux auteurs et malgré les informations fournies par Germer-Durand, il n’y avait qu’une seule voie se dirigeant vers Gerasa et passant par Yājūz et le Wādī Ṣābir.³⁷ En juin 1995 la découverte dans le Wādī Ṣābir d’une borne brisée au niveau supposé du mille XII et de la base d’un autre milliaire à l’entrée du village de Birein, au niveau du mille XIII, montre bien que cette voie ne se dirigeait pas vers Gerasa mais, selon toute vraisemblance et comme supposé par Germer-Durand, vers Dar‘ā (de fait plus vraisemblablement vers Boşra via Mafrāq/al-Fedden comme indiqué précédemment en n. 11). Cependant l’embranchement vers Gerasa à partir du mille IX de Philadelphia et passant par Khirbat Badrān (hypothèse de Germer-Durand) correspondait-il effectivement à une section de la voie de Gerasa ?

Les indications fournies par R. E. Brunnow et A. von Domaszewski tendraient à prouver que non. Pour ces auteurs la voie de Gerasa empruntait bien le Wādī Ṣābir (dit Wādī-I-Halla par les explorateurs allemands) jusqu’au mille XI pour ne s’en éloigner qu’à partir de cette station. Elle se dirigerait alors vers Umm ar-Rummān et, de là, rejoindrait Rujm ar-Miswan par le trajet le plus direct.³⁸

Si ces informations sont correctes, et il y a tout lieu effectivement de le supposer,³⁹ l’embranchement du neuvième mille noté

par Germer-Durand ne correspondrait pas à la voie de Gerasa mais à une autre route antique située à l’ouest de l’axe Gerasa/Philadelphia.

En résumé nous aurions alors le schéma suivant, en venant de Philadelphia (Fig. 8):

- à IX milles: première bifurcation. A droite la voie montant vers Gerasa et Bosra, à gauche la voie de ??? (Coreae, Neapolis?)
- à XI milles: deuxième bifurcation. A gauche la voie de Gerasa, à droite une voie se dirigeant vers le nord-est.

Il est très tentant de rapprocher ce “départ” de route du Wadi Sabir du tronçon de voie reliant Bosra à el Fedden. Entre el Fedden et Birein, aucune “trace” de route antique ne semble avoir été relevé, mais ce secteur a-t-il été exploré? Par ailleurs il faut bien que ces deux tronçons de voie aillent quelque part. Il est également bien connu qu’à sept milles de Buşrā, non loin de Um el Manara, la Via Nova venait se raccorder à la voie se dirigeant vers al-Fedden et non l’inverse comme mentionné par certains auteurs. Il est donc possible qu’un axe de circulation ancien, antérieur aux travaux de Trajan, ait existé entre ‘Ammān et Buşrā, via le Wādī Ṣābir et al-Fedden, la Via Nova ne constituant qu’un nouvel itinéraire, un doublement vers l’est de cet axe plus ancien (d’où son nom de Via Nova).

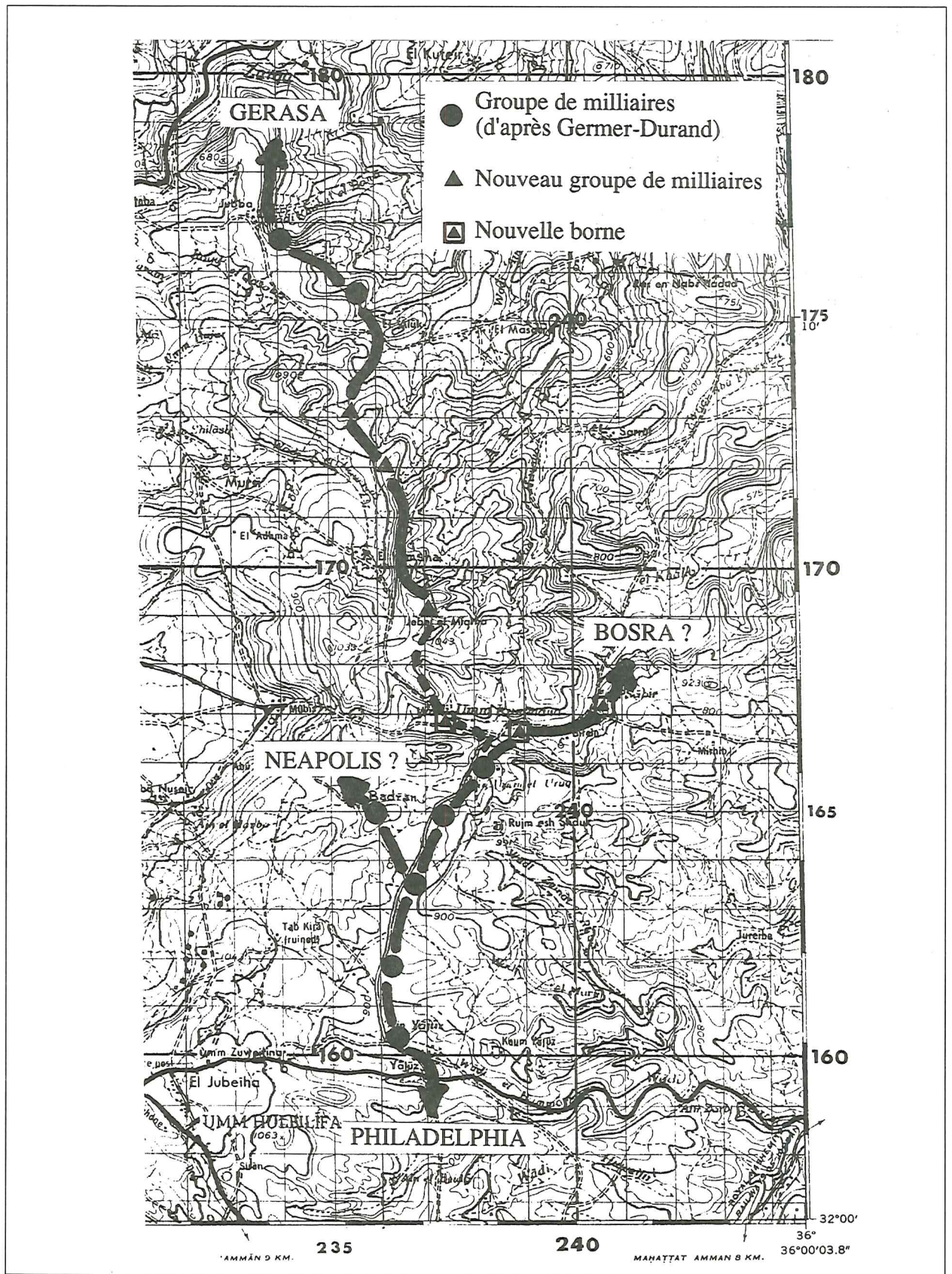
Ce sont donc les vestiges de trois voies et non d’une seule que le secteur neuvième/onzième mille de la voie romaine de Phi-

37. Voir n. 11.

38. “ 3 16 MSS 11 von Amman. Die Inschriften stecken in der Erde (Germer-Durand)
3 24 Die RS geht links die Wadiwand hinauf und zieht einen langen Bergrucken entlang, der von Suden nach Norden lauft und das Wadi-I-Halla von dem westlich gelegenen Wadi-I-Kamse scheidet. Wir gehen in das Wadi-I-Kamse hinab.
3 34 Brunnen im Wadibett (il s’agit de la source de Um Rumman), dann hinauf circa Nordwesten 40*. RS ?
4 04 oben. ... Die RS halt sich auf dem Kamm, der die Ostseite des Wadi bildet und geht durch

den Wald.....”. R. E. Brunnow et A. von Domaszewski, 1904: 231 et 232.

39. Ce trajet présente l’avantage d’être à la fois le plus direct et le plus aisé. Il convient également de noter qu’un milliaire de calcaire tendre, monolithique et à base cubique, malheureusement très usé et déplacé, a été retrouvé à proximité de la source de Um Rumman, à exactement un mille de la station XI de Philadelphia. Il aurait été trouvé lors de la construction du pont, à quelques mètres en amont de la source. Il est actuellement déposé sur le talus méridional de la route, au niveau du cimetière.



8. Carte des milliaires au nord de Yājūz. D'après 1/50 000 RJGC.

ladelphia à Gerasa aurait conservé. Il serait absolument nécessaire de poursuivre les recherches tant que ces vestiges sont encore observables, en particulier sur les deux axes de circulation se dirigeant vers Coreae/Neapolis (?) et al-Fedden/Buṣrā pour s'assurer de leur existence réelle, de leurs tracés et, si possible, de leur chronologie relative.

Remerciements

Nous tenons à remercier Ina Kehrberg, le Bibliothécaire de l'École Biblique et Ar-

chéologique Française de Jerusalem, Thomas Bauzou, Jean-Michel de Tarragon, Robert Donceel, Pierre-Louis Gatier et David Graff pour leur aide et conseils, et Muna Zaghoul pour son aide et sa patience bien connue.

Anne-Michèle Rasson-Seigne
Jacques Seigne
I.F.A.P.O.
P.O.Box 5348
Amman