

Vladimir P. Petrović

Institut des études balkaniques de l'Académie
serbe des sciences et des arts, Belgrade
Serbie
vladimir.petrovic@bi.sanu.ac.rs

Mihai Popescu

CNRS-ANHIMA, Paris
France

De l'Adriatique aux Carpates : voies parallèles, chemins alternatifs, déviations routières

ABSTRACT

Dans l'organisation des territoires, la mise en place de l'infrastructure de transport est une constante indispensable. Celle-ci s'appuie sur les réalités du relief, l'utilisation de chemins anciens, les informations humaines en vue de l'ouverture des voies stratégiques, militaires et commerciales, et leur aménagement. Ainsi, pour supporter et suppléer un axe principal sont réalisées des voies parallèles, des dédoublements qui nécessitent de gros travaux comme le long de la côte Adriatique et dans les Portes de Fer. Le long des vallées sont bâties des voies de pénétration qui, selon les époques, prennent plus ou moins d'importance. Enfin, comme un symbole de l'aboutissement de l'infrastructure nécessaire à la mobilité, on note la création de déviations et de raccourcis.

MOTS-CLEFS: BALKANS, RÉSEAU ROUTIÈRE ROMAINE, VOIES PARALLÈLES, CHEMINS ALTERNATIFS, DÉVIATIONS ROUTIÈRES, VOIES DE PÉNÉTRATIONS

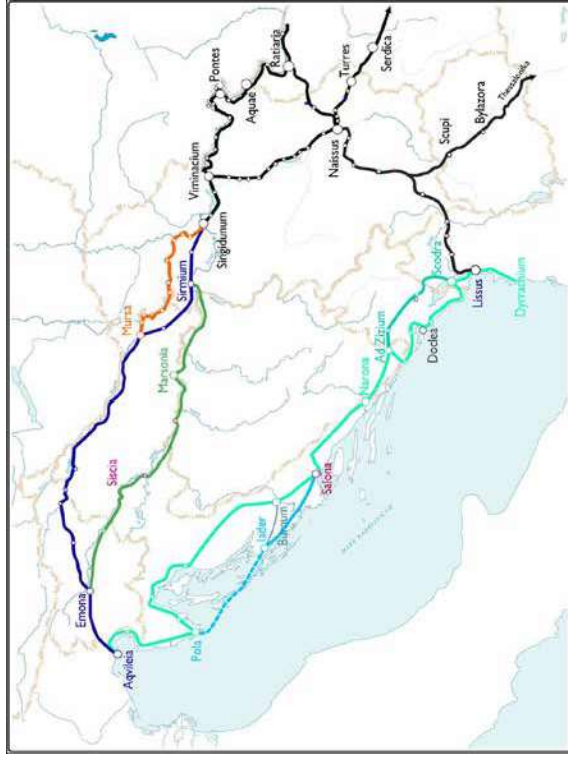
Comme des fils de chaîne et de trame d'un métier à tisser, les infrastructures de transport participent de manière essentielle à l'aménagement d'un territoire à organiser.

La poussée romaine vers le nord-est, depuis les côtes de l'Adriatique à travers les Balkans jusqu'au Danube et au-delà, dont la fondation des assises provinciales de la Dalmatie, des Mésie, notamment de la Mésie supé-

rieure, et des Dacies en est la résultante, ne serait pas compréhensible sans la constante de l'aménagement des passages.

Cette activité indispensable s'appuie sur les réalités du relief, l'utilisation de chemins anciens, les informations humaines, en vue de l'ouverture des voies stratégiques, militaires et commerciales, et leur agencement.

*Cet article est le résultat du travail dans l'Institut de études balkaniques de l'Académie serbe des sciences et des arts, qui est financé par le Ministère de la Science, du Développement technologique et de l'Innovation de la République de la Serbie selon le Contrat sur la mise en œuvre et le financement de la recherche scientifique en 2023, numéro : 451-03-47/2023-01 du 17.01.2023.



Carte 1 - Carte générale du réseau routier romain dans les Balkans

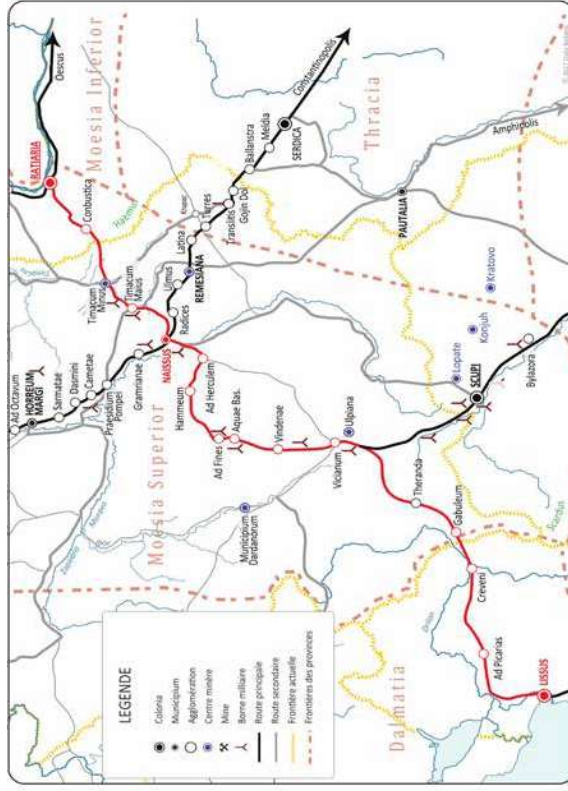
Si le thème général des routes romaines dans la région a été étudié¹, notre communication se veut un complément d'interprétation concernant quelques secteurs. Le parallélisme des situations provinciales pourrait ainsi indiquer, au-delà du bon sens de l'édification des voies, de l'économie d'effort dans la construction et de l'efficacité, qui s'appuie sur les données géographiques, que la densification du réseau accompagne l'approfondissement de la construction provinciale.

Dans un premier temps, nous aborderons le sujet des voies de pénétration dans les territoires qui, selon les époques, prennent plus ou moins d'importance. Ensuite, il nous a semblé important de discuter les cas des voies parallèles, des dédoublements qui nécessitent des gros travaux et, enfin, les situations des déviations ou des raccourcis, comme une forme d'aboutissement de l'infrastructure nécessaire à la mobilité.

¹Fodorean 2006 ; Madzharov 2009 ; Petrović 2019a.

²Petrović 2019a, 101–102.

³JMS, II, 50 = AE, 1980, 786 = AE, 1984, 792. Dušančić 1996, 48, note 61, proposant de lire à la ligne 7 *M[ater] Hadriac[is]* au lieu de *M[ater]o flumin[is] in Dardani[am]*. Le *compendium* reliait ainsi plutôt la mer Adriatique que la rivière Morava à la Dardanie.



Carte 2 - Carte de la route Lissus-Naissus-Ratiana

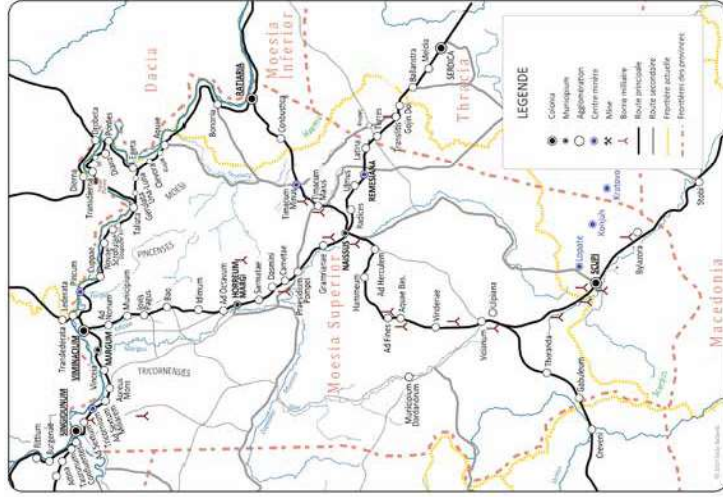
et la frontière du Danube et, d'autre part, de faciliter les conditions de transport des métaux vers Rome. De nombreuses légions utilisèrent la route Lissus-Naissus-Ratiana à l'époque où Rome consolidait son autorité dans le centre des Balkans, à l'époque de l'établissement de la frontière sur les rives du Danube. Le fait que certaines villes importantes de la Mésie supérieure, telles que Municipium Dardanorum (Sočanica) et Ulpiana (Gracanica), ne soient pas mentionnées parmi les stations sur la route dans des itinéraires témoigne de l'ancienneté de la route. Ces villes ont été érigées apparemment, après la construction de l'axe principal de circulation entre l'Adriatique et le Danube. (Carte 2)

Entre la Dalmatie et la Mésie supérieure, bien qu'il n'existe pas de preuves ni dans les sources historiques ni dans les itinéraires, on suppose qu'à la station de Vicianum, sur la route Lissus-Naissus, se détachait une route secondaire vers Municipium Sponum, l'un des centres administratifs des mines romaines de l'est de

la Dalmatie, et qui débouchait sur le littoral à Narona, Risinum et Scodra⁴. Cette route reliait la partie méridionale de la Mésie supérieure, son district minier méridional de Dardanie, aux ports stratégiques situés le long de la côte adriatique. Le chemin de cette route allait au nord de Vicianum en direction de la montagne Kopanik, par la vallée de la rivière Ibar. Il traversait Prijeopolje, Mileševa, Kolovrat et Plevlja jusqu'à Municipium Sponum, où la voie romaine se divise en trois ou peut-être plus de branches en direction de la mer Adriatique. Cette voie romaine avait une grande importance dans les activités minières, en particulier dans le transport terrestre des Balkans centraux vers les ports adriatiques les plus proches. Le grand réseau de routes secondaires comme Vicianum-Municipium Sponum-Mer Adriatique a été construit principalement comme *viae metallicae* lorsque les routes romaines avaient une importance économique dominante⁵. Les hypothèses de l'existence de la route Vicianum-Municipium Sponum-mer Adriatique sont étayées par de nombreuses

⁴V. P. Petrović 2019b, 257 et 266.

⁵Petrović 2019b, 266.



Carte 3 - Carte des voies romaines entre la Mésie supérieure et la Dalmatie

découvertes archéologiques et un nombre considérable des bornes militaires⁶. Au XVII^e siècle existait encore une route commerciale Dubrovnik–Foča–Prijevlja–Prijeplje–Novi Pazar (via Ragusa) qui utilisait toujours le tracées des voies romaines⁷. (Carte 3)

Suite aux campagnes de Trajan contre les Daces, le pouvoir de Décebal s'effondre laissant la place aux nouvelles provinces romaines des Dacies. La progression des troupes au nord du Danube a bénéficié d'un côté d'un retour d'expérience dans le domaine de l'information dû aux campagnes précédentes menées par Domitien et de l'autre côté par le renforcement

⁶JL, XVII/4, 571, 572, 572a, 572b.

⁷Bojanovski, 1987, 64–65.

⁸Popescu 2012, 313–317 ; pour les débats concernant les traces des deux points d'Oescus-Sucidava, voir Matzharov 2009, 148–149.



Photo 1 - Le pont Trajan

(Varadia), Centum Putea (Surducul Mare), Berzovis (Berzobia), Aizis (Firiug), Caput Bubali (Valeadeni)⁹. En sortant des Portes de Fer, le double site de Pontes et Drobeta, relié entre les deux campagnes par le pont d'Apolodorus, permet de se projeter par la difficile route de nord-est vers les Carpates et la vallée de la rivière Jiu prenant appui sur les camps de Putinei, Cătunele, Pinoasa, Bumbăști et Vârtop, puis par le pas Vlăcan vers Sarmizegetusa¹⁰. Enfin, le plus à l'est, le passage du fleuve s'effectue entre Oescus et Sucidava, d'où la route remonte la plupart du temps à l'ouest de la rivière Olt depuis la confluence avec le Danube par Romula (Reșca), Acidava (Eneșești), Rusidava (Motenița), Pons Aluti (Ionești Govorei), Buridava (Stolniceni), Castra Traiana (Sâmbotin), Arutela (Bivolari), Praetorium (Copăceni et Racovița), Caput Stenarum (Boița)¹¹. Si, durant la période provinciale, le tronçon Lederata–Tibiscum conserve une intérêt stratégique pour la frontière sud-ouest de la Dacie supérieure, les voies qui ont pour point de départ la ville de Drobeta, parfois au gré du fonctionnement du pont, prennent

leur essor, notamment vers Dierna et Tibiscum¹². Sur la frontière orientale de la Dacie inférieure, le tronçon remonte le rivière Olt depuis Sucidava, nommé communément *limes alutanus*, se voit flanqué, dédoublé, à maximum une cinquantaine de kilomètres plus à l'est

⁹Fodorean 2006, 227–232.

¹⁰Vilădescu 1986, 103–104 ; Fodorean 2006, 235–237.

¹¹Vilădescu 1986, 99–103 ; Fodorean 2006, 296–306.

¹²Fodorean 2006, 227–232 et 241.

¹³Fodorean 2006, 306–309.

¹⁴Petrović 2015, 73–79.

¹⁵Petrović 2015, 82–86.

¹⁶Petrović 2015, 82.

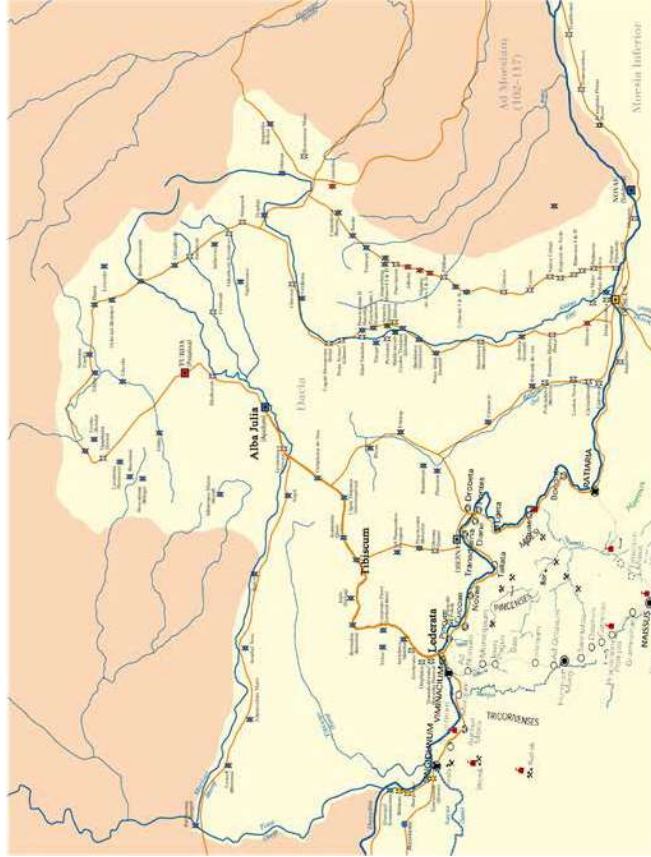


Photo 2 - Le pont Trajan - les vestiges archéologiques

d'un autre chemin qui relie les fortifications du *limes transalutanus* : Flamândia (Poiana), Putineiu, Bănceasa (I-II), Roșiorii de Vede, Valea Urliui, Gresia, Ghioca, Urliueni (I-II), Fălfani (Izbașești), Săpata de Jos (I-II), Alboța, Purcăreni, Cămpulung Muscel (Jicova I-II), Rucăr, pas de Bran¹³. (Carte 4)

Pour ce qui est des dédoublements le long du littoral de l'Adriatique regardons la situation au sud de la province de Dalmatie, dans le Monténégro actuel. A la station Ad Zizium, la route principale de l'Adriatique se sépare en deux. La première tourne vers la mer, vers Epidaurum (Cavtat) et continue le long de la côte à travers Risinium, Buthua et Olcivium (Risan, Budva et Ulcinj) jusqu'à Scodra (Shkodra, en Albanie)¹⁴. La seconde traversait l'arrière-pays de l'Adriatique et fusionnait avec la route côtière, également à Scodra¹⁵. Les informations fournies par la Table de Peutinger et l'itinéraire d'Antonin apportent des données similaires. (Carte 5)

Le tracé de la route romaine à l'arrière-pays a été confirmé à plusieurs endroits (Momišići, Trubjela, Podbožur)¹⁶. La largeur de la route était relativement faible ne dépassant 3,60 m, ce qui est beaucoup moins que la largeur habituelle des routes principales dans la



Carte 4 - Carte des voies romaines en Dacie

région qui est d' environ 5 m. Essentiellement, le tracé de l'arrière-pays de l' Adriatique suit la communication moderne.

Concernant l' époque de la construction de la route les données qui nous ont été transmises par les bornes militaires découvertes en grand nombre le long de la voie romaine sont indispensables. Il s' agit des bornes milliaires du règne de Claude, en 47 à Lučki Dol¹⁷, de celles de Kosijerevo¹⁸ de l' époque du gouverneur Funisulanus Vetonianus, en 79-84, puis des celles de Kuside¹⁹ de l' année 236, sous Philippe l' Arabe (244-

¹⁷ *ILJug.*, 962 = *CIL*, III, 10175.

¹⁸ *ILJug.*, 647.

¹⁹ *ILJug.*, 1012 = *CIL*, XVII/4, 529.

²⁰ *CIL*, III, 8285 = *CIL*, XVII/4, 537.

²¹ *CIL*, III, 8286 = *CIL*, XVII/4, 538.

²² *CIL*, III, 13321.

²³ *Petrović*, 2015, 83.

²⁴ *CIL*, III, 1741 = *ILS*, 938.



Carte 5 - Dédouplements des voies le long du littoral de l' Adriatique

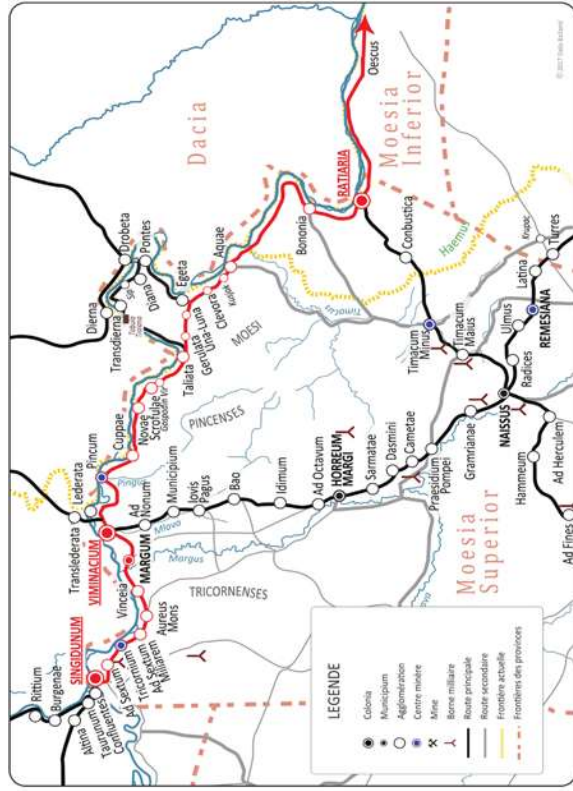
aux alentours d' Epidaurum qui mentionne Publius Cornelius Dolabella, le gouverneur de la province de Dalmatie, et, en creux, par l' absence d' agglomérations et finalisés sous Trajan²⁵, qui prépare son offensive nord-danubienne, comme un affermissement de l' axe principal de communication qui demeure le Danube. Ces travaux permettent la connexion définitive de la route du limes, creusée à travers les gorges des Portes de Fer, le long de la rive droite du fleuve entre les deux Mésies. La fin du chantier terrestre a permis une plus grande fluidité de circulation des unités, a engagé un déploiement et une densification accrue, tout le long du règne de Trajan, des troupes et des camps censés accueillir des troupes²⁷, vers les bouches du fleuve, et aussi la construction d' une route qu' on peut qualifier

Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que tous ces aménagements ne font que renforcer, permettre une projection vers l' intérieur des terres, offrir des nouvelles solutions de mobilité liées aux aléas saisonniers concernant le principal axe de communication maritime.

²⁵ Sous Tibère commença la mise en place du premier système défensif unique, qui s' appuie sur les premières routes creusées dans les Portes de Fer, avec la participation des légions *III Scythica* et *I Macedonia* (*CIL*, III, 1698 = 13813b = *ILJug.* 57 = 60 = *IMS*, I, 162 = *AE*, 1910, 176 à Gospodjin Vir, du 33-34 p. C.). Claude continue et améliore la construction de routes (*ILJug.* 56 = *AE*, 1944, 70) et densifie l' implantation des camps. Au grés des guerres de Domitien les routes sont restaurées (*CIL*, III, 13813c = *ILJug.* 58 = *AE*, 1896, 17 = 1944, 71a et *CIL*, III, 13813a = *ILS*, 9373 = *ILJug.* 55 = *AE*, 1896, 18 = 71b) et des camps en pierre sont érigés.

²⁶ Šašel 1973, 80.

²⁷ Voir, par exemple, l' inscription *CIL*, III, 1642 du camp d' *Agarac* (Prahovo), datée de 99 p. C. ou les résultats des fouilles dans les fortifications de *Talata* (Donji Milanovac), Boljetin, Gospodjin Vir ou Čezava dans les Portes de Fer.



Carte 6 - Les routes romaines dans les Portes de Fer

de secondaire sur la rive gauche²⁸. La modernisation de l'infrastructure de la route de frontière va de pair avec la construction des ports, par exemple à Aquea²⁹ ou à Egeta³⁰, ou, entre les deux expéditions de Trajan, à Capidava³¹, avec l'amélioration du chemin de halage, la régulation du débit du fleuve et les canaux de navigation qui permettent le contournement des chutes dans le secteur Sip-Karataš³². Le fleuve devient ainsi entièrement navigable et les flottes des légions, celles de Pannonie dont le siège se trouvait à Taurunum (Zemun) et de Mésie avec principal port d'attache Noviodunum (Isaccea), peuvent s'en saisir car il semble impossible qu'aucune d'entre elles n'apparaillait dans le secteur danubien de la Mésie supérieure, de Singidunum à Raetia. Mais, il ne faut pas oublier que durant un siècle et demi, lorsque les Dacies étaient romaines, ce secteur

nord les sites de Transierma et Pontes d'un côté, puis, Lederata de l'autre ; justement les endroits où le gros de l'armée romaine a franchi le Danube. On peut avancer plusieurs explications parmi lesquelles, un gain de temps pour les échanges locaux, un souci de sécurité, en permettant à la fois de ne pas encombrer ces points stratégiques, de s'en éloigner en cas de danger, mais aussi de faciliter un éventuel afflux de troupes. (Carte 6)

Lors des campagnes de Trajan en Dacie, les troupes qui remontaient dans le défilé de la rivière Olt, au niveau du village actuel Jiblea, ont abandonné la trop difficile progression dans les gorges et ont dû s'en éloigner vers l'est, en contournant le massif Cozia, pour rattraper le cours de l'eau une trentaine de kilomètres plus au nord, au niveau du camp de Praetorium-Copăceeni. Les camps de Rădăcinești ou Titești sont les témoins de ce détour³³. Néanmoins, dès la fin du règne d'Hadrien, quand le *numerus burgariorum et veledariorum* assurait la protection et l'entretien des voies³⁶, a été creusé dans la roche, rappelant les méthodes de construction utilisées dans les Portes de Fer³⁷, le raccourci de Jiblea à Copăceeni, le long de l'Olt. Cette fois-ci, le raccourci devient la voie principale et sa construction tardive s'explique par le manque de temps lors de la guerre.

Bibliographie

CIL
Corpus inscriptionum Latinarum, Berlin.

IDR
Inscriptiones Daciae Romanae, Bucuresți, 1975 sqq.

ILJug.
A. et J. Šasel, *Inscriptiones Latinae quae in Iugoslavia inter annos MCMXLI et MCMXX repertae et editae sunt*, Ljubljana, 1963.

ILS
H. Dessau, *Inscriptiones Latinae selectae* I–III, Berlin 1892–1916.

IMS
Inscriptiones de la Mésie supérieure, Belgrade, 1976 sqq.

Bojanovski 1987
I. Bojanovski, "Prilozi za topografiju rimskih i predrimskih komunikacija maselja u rimskoj provinciji Dalmaciji V : Gornje Podrinje u sistemu rimskih komunikacija" [Contributions à la topographie des communications et des agglomérations romaines et préromaines dans la province romaine de Dalmatie V : Gornje Podrinje dans le système des communications romaines], *Godišnjak Centra za balkanološka istraživanja*, 25, Sarajevo 1987, 63–174.

Dušančić 1996
S. Dušančić 1996, "The Frontier and the Hinterland : the Role of Scupi in Domitian's Wars on the Danube", dans Petar Petrović (ed.), *Roman Limes on the Middle and Lower Danube*, Belgrade 1996.

Fodorcan 2006
F. Fodorcan, *Drumurile din Dacia romană*, Cluj-Napoca 2006.

Madzharov 2009
M. Madzharov, *Roman Roads in Bulgaria. Contribution to the Development of Roman Road System in the Provinces of Moesia and Thraace*, Veliko Tarnovo 2009.

Opriš 2006
I. C. Opriš, "Fortificarea limesului dobrogean de la Dunărea de Jos în preajma războaielor daco-romane", dans Eugen S. Teodor, Ovidiu Teentea (éds), *Dacia Augusta Provincia, crearea provinciei. Actele simpozionului desfășurat la 13-14 octombrie 2006 la Muzeul Național de Istorie a României*, Bucuresți, Târgoviște 2006, 237–248.

Petrović 1970
P. Petrović, "Nova Trajanova tabla u Djerdapu (Nouvelle table de Trajan dans le Djerdap)", *Starinar*, XXI, 1970 31–40.

Petrović 1984
P. Petrović, "Brza Palanka – Egeta", *Djerdapske sveske (Cahiers des Portes de Fer)*, II, Belgrade 1984, 153–166.

²⁸Fodorcan 2006, 302.
²⁹CIL, III, 13795 = IDR, II, 587.
³⁰CIL, III, 13796 = IDR, II, 588. Voir aussi, Fodorcan 2006, 302–303.

³¹Opriš 2006, 240.
³²Pour le canal romain de navigation près de Sip voir, *ILJug.*, 468 = *AE*, 1973, 475 ; Petrović 1970, 31–40 ; Petrović 2018b, 387–396.
³³Petrović 2019, 80.
³⁴Petrović 2019, 74.

Petrović 1986

Petar Petrović, "Brza Palanka – Egeta", *Djerdapske sveske (Cahiers des Portes de Fer)*, III, Belgrade 1986, 369–377.

Petrović 1991

P. Petrović, "Ein Donauhafen von Trajan bei dem Kastell Aquae (Moesia Superior)", dans Valerie Maxfield & Michael J. Dobson (eds.), *Roman Frontier Studies, Proceedings of the XVth International Congress of Roman Frontier Studies*, Exeter 1991, 295–298.

Petrović 2015

V. P. Petrović, *Римска насеља и комуникације од Јадрана до Дунава (I – IV век)* [Roman Settlements and Communication Lines between the Adriatic and the Danube (First to Fourth Centuries)], Niš/Beograd 2015.

Petrović 2018a

V. P. Petrović, "The *Aquae* Station on the Roman Danube Limes Road in Upper Moesia", *Open Archaeology*, Vol. 4, Warsaw 2018, 386–393.

Petrović 2018b

V. P. Petrović, "Les travaux des Romains aux Portes de Fer", dans A. Bouet, C. Petit-Aupert (éds), *Bibere, ridere, gaudere, studere, hoc est vivere - Hommages à Francis Tassaux*, Bordeaux 2018, 387–396.

Petrović 2019a

V. P. Petrović, *Les voies et agglomérations romaines au cœur des Balkans. Le cas de la Serbie*, Bordeaux 2019 (Scripta Antiqua, 120).

Petrović 2019b

V. P. Petrović, "Some Considerations about the Roman Road Network in Central Balkan Provinces", dans Anne Kolb (ed.), *Roman Roads : New Evidence - New Perspectives*, Berlin/Boston 2019.

Popescu 2012

M. Popescu, "Drobeta : à l'ombre du pont", dans C. Wolff (éd.), *Le métier de soldat dans le monde romain. Actes du cinquième congrès de Lyon organisé les 23-25 septembre 2010 par l'Université Jean Moulin Lyon 3* (Collection Études et Recherches sur l'Occident Romain - CEROR 42), Lyon/Paris 2012, 312–325.

Šašel 1973

J. Šašel, "Trajan's Canal at the Iron Gate", *Journal of Roman Studies*, 63, London 1973, 80–85.

Vlădescu 2006

C. M. Vlădescu, *Fortificațiile romane din Dacia Inferior*, Craiova 1986.

Florin-Gheorghe Fodorean

Babes-Bolyai University Cluj-Napoca, Cluj-Napoca
Romania
fodorean_f@yahoo.com

Aspects regarding the roads of Roman Dacia. State of research, new data, new perspectives

ABSTRACT

The paper provides data concerning the roads of Roman Dacia. After a short introduction, we present information regarding the primary sources which offer insights about the roads. First, we discuss some general aspects about the roads depicted in the Peutinger map in the area of the former province Roman Dacia. Then, we present data about the milestones discovered in Dacia. These are 9 milestones, the earliest being dated shortly after the conquest of the province. Further on, we discuss some scenes from the Trajan's Column which provide visual images regarding the construction of roads north of the Danube River, starting with the first military campaign. Then we present and describe the main roads of Roman Dacia. We conclude with some final references.

KEY WORDS: ROMAN ROADS, DACIA, MILESTONES, THE PEUTINGER MAP, INFRASTRUCTURE

1. Short introduction

The study of Roman roads and of its adjacent topics in Europe and in Romania has experienced in the last 25 years more attention for several reasons. First, the interest on the elements of the Roman frontier constantly grew in those countries which established the inclusion, within the UNESCO list, of the Roman limes.¹ Romania is a proper example from this point of view. Another reason of the growth of the interest regarding the Roman roads is the intensive use of non-invasive

methods for the identification of sites, which lead to the discovery of new road sectors. Such situation is available not only for Romania, but also for Hungary and the Czech Republic. The first project involving aerial photographs after 1990 in Romania managed to identify not only new sites of Dacian and Roman period, but also complex structures, including road sectors.² Again, I will use Romania as example. Projects based on the use of aerial photographs covering the territory of the former Roman Dacia have succeeded to identify new road sectors,³ new rural settlements, or parts

¹Details about the limes project in Romania: <http://limesromania.ro/ro/articole/despre-proiect/>.

²Oltean 2007, 191–192, 195.

³Cociş *et al.* 2018, 93–118.