

Vladimir P. Petrović

**L'interprétation scientifique de *Tabula Peutingeriana*:
Le cas de la route romaine *Lissus–Naissus–Ratiaria*¹**

La péninsule balkanique a longtemps été considérée comme un territoire difficilement franchissable, en raison de ses nombreuses montagnes couvertes de forêts denses et de ses terrains peu abordables. Cependant, la région est sillonnée par les vallées de Save et du Danube et plusieurs d'autres rivières, tel que Morava, Vardar, Drim, Nišava, Timok qui ouvrent des franches voies de communication. Les cours de ces rivières creusent dans les rochers des défilés étroits, en reliant les bassins spacieux et fertiles, qui ont depuis toujours attiré différentes communautés humaines. Les massifs et les sommets montagneux en bordure des bassins abondent souvent en ressources minières et fournissent une bonne source de matières premières nécessaires au développement de la métallurgie et à la stimulation du commerce. La construction d'un réseau de voies de communication terrestres ou fluviales compte, sans aucun doute, parmi les réalisations les plus marquantes des bâtisseurs romains. Visant à faciliter le mouvement des hommes et des marchandises, les voies romaines apparaissent selon un plan préconçu, qui s'a-

¹ Cet article est le résultat de projet de l'Institut des Etudes balkaniques de l'Académie serbe des Sciences et des Arts: *La société, la culture matérielle et spirituelle et les communications dans la préhistoire et la protohistoire des Balkans* (n° 177012), financé par le Ministère de l'Éducation, des Sciences et du développement technologique de Serbie et du projet Pavle Savić – Hubert Curien (2014-2015) de l'Institut des Etudes balkaniques de l'Académie serbe des Sciences et des Arts et l'Institut Ausonius: *Middle Danube, Lower Sava and Central Balkans: land of anchor, land of passage from Ist to Vth century B.C.*, financé par le Ministère de l'Éducation, des Sciences et du développement technologique de Serbie et le Ministère des affaires étrangères de France.

dapte autant que possible au relief et emprunte souvent le tracé des voies de communication déjà en usage à l'époque préromaine. C'est d'abord pour assurer le déplacement rapide des troupes et de la logistique à l'époque des grandes conquêtes, que le réseau routier romain se développe. Une fois la domination de Rome établie, le caractère économique et marchand des routes s'affirme; leur rôle dans l'organisation du système postal de l'Empire, *vehiculatio*, est également significatif.²

Dans les Balkans centraux les principales voies romaines ont été enregistrées dans les itinéraires suivants: *Tabula Peutingeriana*,³ *Itinerarium Hierosolymitanum*,⁴ *Itinerarium Antonini*⁵ et *Ravenantis Anonymi Cosmographia-Anonymi Ravennatis*.⁶ La source la plus importante sur les communications dans les Balkans centraux est la Table de Peutinger (*Tabula Peutingeriana*), qui a enregistré le plus grand nombre de voies romaines. Il s'agit des routes principaux: *Singidunum–Viminacium–Naissus–Serdica–Constantinopolis*, *Lissus–Naissus–Ratiaria et Thessalonika–Stobi–Scupi–Naissus*, mais il existe un grand nombre de routes important qui étaient d'un caractère vicinale (local) et qui ne sont pas marqués dans l'itinéraire.⁷ (Voir Carte 1). Au carrefour des routes romaines qui traversaient les Balkans centraux, enregistrées dans les itinéraires, était la ville de *Naissus* (Niš). Cette ville bien connue est fondée par les Romains après la défaite des Dardaniens. Il était un centre com-

² V. Petrović, *Dardanija u rimskim itinerarima – gradovi i naselja* (Dardanie dans les itinéraires romains: les villes et les agglomérations), Belgrade 2007, pp. 9-11.

³ *RE.*, s.v. *Itinerarien*, col. 2308-2363; K. Miller, *Itineraria Romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Stuttgart 1916; L. Bosio, *La Tabula Peutingeriana: una descrizione pittorica del mondo antico*, Rimini 1983, p. 156.

⁴ P. Geyer, *Itinera Hierosolymitana saeculi IIII-VIII (Itinerarium Burdigalense)*, Wien 1898.

⁵ N. Reed, "Pattern and Purpose in the Antonine Itinerary", *American Journal of Philology* 99 (1978), 228-251.

⁶ *RE.*, s.v. *Ravennas Geographus*, col. 305310; U. Schillinger-Häfele, "Beobachtungen zum Quellenproblem der Kosmographie von Ravenna", *Bonner Jahrbücher* (1963), 238-251.

⁷ M. Vasić–G. Milošević, *Mansio Idimvm*, Beograd 2000, pp. 129-133.

mercial et militaire important dans la province de la Mésie Supérieure, qui a obtenu le statut de municipe (*municipium*) au deuxième siècle après Jésus-Christ. La ville atteint une importance particulière à l'époque de l'Antiquité tardive, à l'âge de Constantin le Grand, qui y est né et y a grandi, et qu'il a ensuite magnifiquement décoré (*magnifice ornavit*).⁸ Au quatrième siècle, elle était aussi le centre épiscopal important. Les Huns l'ont détruit en 441 et elle a ensuite été reconstruite à l'époque de Justinien.

Etant donnée l'espace limité d'un article scientifique ainsi que la largeur de ce sujet, je vais présenter que la communication la plus courte entre l'Adriatique, les Balkans centraux et le Danube, c'est-à-dire entre les provinces romaines de Dalmatie et la Mésie Supérieure. Il s'agit ici de la voie *Lissus–Naissus–Ratiaria*.

Comme en témoigne la Table de Peutinger (*Tabula Peutingeriana*), la voie romaine *Lissus–Naissus–Ratiaria* reliait le littoral adriatique avec la région autour de *Naissus* et plus largement la partie centrale des Balkans, et le *limes* danubien. Cet itinéraire routier majeur de l'antiquité romaine indique en effet les stations suivantes: *Lissum XXX Ad Picaria XXX Creveni XVII Gabuleo XXX Theranda XXV Viciano XIX Vindenis XX Ad Fines XX Hammeo VI Ad Herculem XIV Naisso XXVII Timaco Maiori X Timaco Minori XXVII Conbustica XXVII Ratiaria*. D'après la Table, la distance entre *Lissus* et *Ratiaria* était de 292 milles (c'est-à-dire environ 445 km).⁹ D'un point de vue administratif, cette importante route romaine commençait de la province de Dalmatie et des ports adriatiques d'*Apollonia* et de *Dyrrachium*, sur le territoire de l'actuelle Albanie, traversait la province romaine de la Mésie Supérieure et ancienne ville *Naissus*, pour s'avancer en direction de *Ratiaria* (le *limes* de Danube) par la vallée de la rivière Timok. C'était là, le chemin le plus court, et cela pour une intense circulation dans les deux sens, entre, d'une part, la capitale de l'Empire et, d'autre part, les Balkans centraux et le bassin du Danube. Il était en effet très facile de gagner, depuis Rome, le port de *Brundisium*

⁸ *Anonymus Valesianus* II, 2.

⁹ G. Škrivanić, "Jugoslavenske zemlje na Pojtingerovoj tabli", in *Monumenta Cartographica Jugoslaviae* I (1975), pp. 33-60.

d'où hommes et chargements rejoignaient par bateau les ports adriatiques d'*Apollonia* et de *Dyrrachium*. Des routes terrestres, dont un tronçon de la célèbre *Via Egnatia*,¹⁰ menaient ensuite, vers *Lissus* et *Naissus*, puis à *Ratiaria* ou à *Viminacium* au nord, c'est-à-dire au *limes* danubien. Il importe ici de souligner que la voie *Lissus–Naissus–Ratiaria* permettait aussi de relier la vallée du Danube et la Mésie Supérieure avec la province de Macédoine, la mer Egée et *Thessalonica*, grâce à sa jonction avec la route *Scupi–Naissus*.¹¹

La construction de la voie de communication *Lissus–Naissus–Ratiaria*, dont les itinéraires antiques font état, remonte à une époque très ancienne, peut-être même aux premières décennies du I^{er} siècle après J.-C. Il s'agit ici d'un *compendium* (raccourci) dont le rôle pourrait être, d'une part, de permettre à l'armée de faire mouvement le plus rapidement possible entre la côte adriatique et la frontière sur le Danube, et d'autre part, d'assurer dans des conditions optimales le transport des métaux jusqu'à Rome.¹² Cependant, tout porte à croire que la route romaine suivait le tracé d'une voie préromaine antérieure, de sorte qu'au lendemain de la conquête romaine, il n'est question que d'une continuation de la circulation sur cet axe. Ce renforcement précoce du réseau routier à l'époque romaine s'explique par la grande importance stratégique des routes. De nombreuses légions ont utilisé la voie *Lissus–Naissus–Ratiaria* au temps où Rome affermissait son autorité dans les Balkans centraux et à l'heure où l'Empire établissait sa frontière sur les rives du Danube. Le fait que quelques villes importantes en Mésie Supérieure tel que *Municipium Dardanorum* (Sočanica) et *Ulpiana* (Gračanica), se trouvent à l'écart de son itinéraire, témoigne, lui aussi, de l'ancienneté de la route. En l'occurrence, ces villes ont été édifiées, après la construction de l'axe principal de circulation. Simultanément, cette apparition de nouveaux centres fait qu'au cours des II^e et III^e siècles après J.-C., la voie de communication, perd

¹⁰ M. Fasolo, *La via Egnatia I, da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos, Viae publicae romanae* 1, Roma 2003.

¹¹ V. Petrović, "Une nouvelle borne milliaire découverte sur la voie romaine Naissus–Lissus", *Starinar* LVI (2006), 367-376.

¹² Petrović, *op.cit.*, 368.

son caractère essentiellement militaire du I^{er} siècle après J.-C. pour jouer désormais un rôle économique majeur. L'éloignement de certaines régions riches en ressources naturelles par rapport à la voie d'origine, impose à son tour la création de tout un réseau de routes secondaires pour permettre au mieux le transport des minerais et des autres matières premières. Ainsi, grâce à l'abondance des minerais et suite à l'essor de l'exploitation minière, l'ensemble de ce réseau était dans une large mesure emprunté par de précieux chargements de métaux acheminés vers d'autres parties de l'Empire.¹³ À cet égard, la présence de troupes devient indispensable, comme celle de la *cohors I Aurelia Dardanorum* dans les environs de *Naissus* ou *cohors II Aurelia Dardanorum* à *Timacum Minus*.¹⁴ Ce type de milice locale protégeait les routes des brigands, les *latrones*, qui pillaient convois et marchands et ravageaient les exploitations aux alentours des postes fortifiés.¹⁵

Le but de cet article est d'essayer, en se fondant sur la connaissance de la situation archéologique et épigraphique, d'indiquer la problématique avec certaines données de la Table de Peutinger quand il s'agit de la voie romaine *Lissus–Naissus–Ratiaria*. (Voir Fig. 1) En particulier, nous allons traiter deux données qui indiquent l'incohérence entre les itinéraires romains et la situation archéologique et épigraphique. Sur la partie de la route entre *Lissus* et

¹³ Sur les exploitations minières en Mésie (Supérieure) à l'époque romaine, voir S. Dušanić, "Iz istorije rimskog rudarstva u Gornjoj Meziji", *Arheološki vestnik* XXVIII (1977), 163-179; the same, "Aspects of Roman Mining in Noricum, Pannonia, Dalmatia and Moesia Superior", *ANRW* II 6 (1977), 52-94; the same, "Organizacija rimskog rudarstva u Noriku, Panoniji, Dalmaciji i Gornjoj Meziji", *Istorijski glasnik* 1-2 (1980), 7-56; the same, "Epigraphical Notes on Roman Mining in Dardania", *Starinar* XLV-XLVI (1995), 27-34; the same, "Army and Mining in Moesia Superior", in *Kaiser, Heer und Gesellschaft in der Römischen Kaiserzeit*, Stuttgart 2000, pp. 343-363; the same, "Roman mining in Illyricum: historical aspects", in *Dall'Adriatico al Danubio–L'Ilirico nell'età greca e romana*, Cividale del Friuli 2003, pp. 247-270.

¹⁴ S. Dušanić, "Mounted Cohorts in Moesia Superior", in M. Kandler, *Akten des XI Internationalen Limeskongresses*, Budapest 1978, pp. 237-239.

¹⁵ A. Mócsy, "Latrones Dardaniae", *Acta Antiqua Academiae Scientiarum Hungaricae* XVI, Academia Scientiarum Hungarica, Budapest 1968, 1-4, 351-354; Dušanić, "Army and Mining", pp. 347-352.

Naissus, la Table de Peutinger révèle les stations suivantes: *Lissum* XXX *Ad Picaria* XXX *Creveni* XVII *Gabuleo* XXX *Theranda* XXV *Viciano* XIX *Vindenis* XX *Ad Fines* XX *Hammeo* VI *Ad Herculem* XIV *Naisso*. Près de la station *Ad Fines* (Kuršumlija), mentionnée dans l'itinéraire, une borne milliaire a été récemment trouvée et publiée dans la littérature scientifique, entre autres trouvailles archéologiques. (Voir Fig. 2) Cette borne milliaire a été découverte *in situ* à Kuršumlijska banja (*Aquae Bas.*), le long du tracé de la route romaine sur la section *Lissus–Naissus*.¹⁶ Kuršumlijska banja, n'est pas spécifiquement indiqué dans l'itinéraire romain, mais il est clair maintenant que la voie y a dû passer. De l'autre côté sur la voie *Stobi–Scupi* (Skoplje) existe une vignette d'une station balnéaire dont le nom n'est pas précisé, ainsi qu'un certain nombre des relais qui prolongent considérablement la distance entre ces deux villes. Contrairement à cette section, il n'existe aucune station routière spécifiée entre *Scupi* et *Hammeum* (Prokuplje), où, selon la Table de Peutinger, se rencontraient les voies *Lissus–Naissus* et *Scupi–Naissus* et prenaient le même chemin jusqu'au *Naissus*. Il est possible qu'à ce stade, il y avait une erreur ou, vue le manque de l'espace, la station balnéaire ainsi que quelques autres relais ont été déplacée d'une route à une autre, c'est-à-dire de la voie *Scupi–Naissus* à *Stobi–Scupi*. Bien que les voies *Lissus–Naissus* et *Scupi–Naissus*, selon les données de la Table de Peutinger, ne se rencontrent qu'à *Hammeum* (Prokuplje), d'après la littérature scientifique, les données archéologiques et épigraphiques et les caractéristiques géographiques de l'ensemble de la région, il est plus probable que la jonction des deux voies était près de la station *Vicianum* (Ugljare ou Čaglavica),¹⁷ 59 milles plus loin et ainsi Kuršumlijska banja pouvait se trouver sur la section commune des deux voies. Peut-être la vignette de la station balnéaire indiquée sur la voie *Stobi–Scupi*, pourrait être liée à Kuršumlijska banja si on transfère l'excès des stations de la route *Stobi–Scupi* à la voie *Scupi–Naissus*, comme c'est déjà proposé dans la

¹⁶ Petrović, "Une nouvelle borne", p. 372.

¹⁷ M. Mirković, "Rimski put Naissus–Scupi i stanica Ad Fines", *Živa Antika* 10 (1960), 249-257.

littérature scientifique.¹⁸

Sur la partie de la route entre *Naissus* et *Ratiaria*, la Table de Peutinger révèle les stations suivantes: *Naisso XXVII Timaco Maiori X Timaco Minori XXVII Conbustica XXVII Ratiaris*. Néanmoins, la situation géographique et archéologique ne correspond pas aux données de la Table Peutinger. L'emplacement des deux premières stations *Timacum Maius* et *Timacum Minus* impliquerait un changement des distances entre *Naissus* et *Timacum Maius*, c'est-à-dire entre *Timacum Maius* et *Timacum Minus*. Il s'agit, en fait, d'un transfert de 10 milles de la route reliant *Naissus* et *Timacum Maius* au niveau de la section comprise entre *Timacum Maius* et *Timacum Minus*. La révision des données de la Table de Peutinger donnerait donc les résultats suivants: *Naisso XVII Timaco Maiori XX Timaco Minori XXVII Conbustica XXVII Ratiaris*.¹⁹ Ainsi, les données de la Table de Peutinger correspondraient aux réalités du terrain: *Timacum Maius* serait éloigné de XVII milles romains (environ 25 km) de *Naissus*, tandis que la distance séparant *Timacum Maius* de *Timacum Minus* serait de XX milles romains (environ 30 km). La station *Timacum Maius* se trouverait sur le territoire de Niševac et de la forteresse de Svrljig-grad, tandis que la grande agglomération romaine et le camp militaire de Ravna, un site très étudié par les archéologues, serait identifié à *Timacum Minus*.²⁰ Les résultats archéologiques de la localité de Niševac près de la ville de Svrljig dans la vallée de la rivière Svrljiški Timok à l'est de la Serbie, qui pourrait avec de plus en plus de certitudes s'identifier à *Timacum Maius*, justifient la correction des données de la Table de Peutinger.

A partir de la moitié du XIXe siècle, certains chercheurs, dont Kanitz et Dragašević, ont identifié *Timacum Maius* près du village

¹⁸ *Op.cit.*

¹⁹ V. P. Petrović–V. Filipović–S. Milivojević, *La région de Svrljig en Serbie orientale–préhistoire, antiquité et moyen âge/Svrljiška oblast u praistoriji, antici i srednjem veku*, Belgrade 2012.

²⁰ *Op.cit.*, p. 92.

Niševac.²¹ Petar Petrović, qui a étudié durant plusieurs décennies des deux *Timacum* (*Timacum Maius* et *Timacum Minus*), a souligné à maintes reprises la possibilité que *Timacum Maius* se situe justement à Niševac.²² La localité actuelle est située à la fois sur la rive gauche du Svrljiški Timok, à la confluence avec la petite rivière Kalnica. Le site occupe la vallée plate et fertile du Svrljiški Timok. De Niševac provient également un autel dédié par L. Aurelius Iustinus, *vir clarissimus*, à Jupiter Très Bon Très Grand (*Iuppiter Optimus Maximus*), qui date de la fin du IIe – début du IIIe siècle après J.-C.²³ Il est probablement issu de l’agglomération romaine même ou de son voisinage le plus proche. Selon la numismatique romaine on peut affirmer que cette partie de l’agglomération a été bâtie dès le Ier siècle après J.-C. et qu’elle a fonctionné jusqu’au IVe siècle.

L’évolution de l’agglomération romaine ne peut être comprise sans rendre compte de la fortification voisine de Svrljig-grad, située à environ 4 km au nord. De la forteresse de Svrljig-grad provient une plaque votive en marbre dédiée à Héra Sonkéténé (Ἥρα Σονκητηνή), datant de la moitié du Ier siècle après J.-C.²⁴ Afin d’éclaircir certains problèmes concernant le site de Niševac, des fouilles archéologiques ont été engagées depuis l’année 2008. Ces recherches ont été effectuées sur la rive gauche du Svrljiški Timok, à environ 150 m à l’ouest de son cours actuel. Jusqu’à présent, les fouilles réalisées ont permis d’explorer une superficie de 500 m².

²¹ F. Kanitz, *Srbija, zemlja i stanovništvo*, Beograd 1986 (1909), p. 350; J. Dragašević, “Arheologijsko-geografska istraživanja”, *Glasnik SUD XLV* (1877), 1-128: 54.

²² P. Petrović, “Stanice Timacum na putu Naissus - Ratiaria i antičko naselje kod sela Ravna”, *Starinar XXVI* (1975), 43-56: 45; the same, “Antički Svrljig”, in *Kulturna istorija Svrljiga*. Vol. II. *Jezik, kultura i civilizacija* (éd. S. Petrović), Niš-Svrljig 1992, p. 124.

²³ P. Petrović, *Inscriptions de la Mésie Supérieure*, vol. IV: *Naissus–Remesiana–Horreum Margi*, Belgrade 1979, n° 62.

²⁴ P. Petrović, *Inscriptions de la Mésie Supérieure*, vol. III-2 (*Timacum Minus et la vallée du Timok*), Beograd 1995, n° 101=SEG 45: 953; V. P. Petrović–V. Filipović, “Epigraphic and Archaeological Evidence Contributing to Identifying the Location and Character of Timacum Maius”, *Balkanica XLIV* (2013), 35-49.

Dans le sondage 2, qui mesure 10 × 5 m, on a découvert, éparpillés, un grand nombre de fragments de céramiques antiques, des os d'animaux, quelques objets très importants en métal et des pièces de monnaie datées de la deuxième moitié du III^e et du début du IV^e siècle après J.-C. Dans la partie centrale du sondage on a découvert une grande construction en pierre, orientée sud-ouest–nord-est. Il s'agit d'une construction en pierre calcaire, présentant deux alignements de pierres parallèles et soignés, ce qui suggère la présence d'un canal de drainage peu profond.²⁵

Le sondage 3 se situe à environ 10 m au sud-est du sondage 2; il couvre une superficie de 8 × 3 m. La première couche contient les vestiges d'une voie romaine à une profondeur de seulement 10 à 15 cm, orientée sud-ouest–nord-est. Ce tronçon a également été repéré à environ 30 m au sud-est de ce sondage, sur un terrain plat, en direction du Svrljiški Timok. Il s'agit probablement du niveau superficiel (*summum dorsum*) de l'une des principales rues qui traversait *Timacum Maius*. Il est important de mentionner que même aujourd'hui, à cet endroit, il demeure aisé de traverser à pied la rivière Svrljiški Timok.²⁶

Le sondage 4, ouvert sur une superficie de 170 m², a permis de dégager un bâtiment avec des *tubuli*. Ce bâtiment romain fait partie d'un complexe plus imposant dont nous ne connaissons, pour l'instant, que deux pièces. Il possédait un système d'hypocauste qui servait à réchauffer les murs et le sol.²⁷ Au cours des recherches archéologiques de 2012-2013 un autre bâtiment a été découvert. Il comporte des *tubuli* et un système d'hypocauste. Les restes d'un bassin de *frigidarium* et d'un système d'hypocauste sont bien préservés. Il s'agit sans doute de vastes thermes de l'agglomération romaine.²⁸

Afin de mieux répondre au sujet de ce texte, il est important aussi d'analyser brièvement les données sur la communication romaine la plus importante dans les Balkans centraux. Il s'agit de la voix

²⁵ Petrović–Filipović–Milivojević, *La région de Svrljig*, pp. 98-100.

²⁶ *Op.cit.*, p. 100.

²⁷ *Op.cit.*, pp. 100-106

²⁸ Petrović–Filipović, "Epigraphic and Archaeological Evidence", 35-50.

Singidunum – Viminacium – Naissus – Serdica – Constantinopolis, la seule mentionnée dans les quatre itinéraires qui s'occupent de la région centrale des Balkans.²⁹ Afin de faire une comparaison et de souligner certaines questions et problèmes scientifiques, nous montrons des données des différents itinéraires qui se réfèrent à la même section dans les Balkans centraux, entre *Viminacium* (Kostolac) et *Turres* (Piro):

Tabula Peutingeriana, segm. VI: Municipio X Iovis Pago XII Idimo XVI Horrea Margi XVII Presidio Dasmini XV Praesidio Pompei XII Gramrianis XIII Naisso XXIII Romesiana XXV Turrib(us).

Itinerarium Antonini, 134–135.4: Municipio XXVII Idimo XVI Horreo Margi XXXIII Pompeis XXIV Naisso XXV Remisiana XVIII Turribus.

Itinerarium Hierosolymitanum, 565.1–566.8: mansio Municipio X mutatio Iovis Pago VII mutatio Bao VIII mansio Idomo VIII mut. Ad Octavum VIII mansio Oromago XII mut. Sarmatorum XI mut. Cametas VIII mansio Ipompeis XII mut. Rapiana XII civitas Naisso XII mutatio Redicibus VII mut. Ulmo VIII mansio Romanisiana VIII mut. Latina VIII mansio Turribus.

Ravennatis anonymi cosmographia, IV, 7: Pago Orrea Margi Dasmini Pompeis Crambianis Naisso Romessiana Turribus.

Il est évident que les données des itinéraires se diffèrent par certains éléments séparés. En ce qui concerne des toponymes, il est clair qu'ils ne sont pas partout présent pareillement et que leurs noms, bien qu'au fond semblable, indiquent un grand nombre de variations grammaticales et linguistiques. L'itinéraire *Hierosolymitanum* est de ce pont de vue le plus détaillé et enregistre de loin le plus grand nombre de stations ainsi que leur nom et leur caractère.³⁰ D'autre part, la distance entre certaines stations en milles romains se diffère et varie considérablement. Prenons, par exemple,

²⁹ Petrović, *Dardanie dans les itinéraires*, pp. 65-81.

³⁰ P. Herrmann, *Itinéraires des voies romaines de l'Antiquité au Moyen Âge*, Paris 2007, pp. 179-182.

la distance entre *Naissus* et *Remesiana* (Bela Palanka). Selon la Table de Peutinger elle est de 24 milles romains, l'itinéraire *Antonini* - 25 milles et l'itinéraire *Hierosolymitanum* - 27 milles. La *Cosmographie de Ravenne* (*Ravennatis Anonymi Cosmographia*) note que les noms des stations mais pas la distance entre eux. Contrairement à la communication *Singidunum–Viminacium–Naissus–Serdica – Constantinopolis*, les voies *Lissus – Naissus – Ratiaria* et *Thessalonika – Stobi – Scupi – Naissus* n'ont été indiquées que par la Table de Peutinger. Ainsi, sur ces sections il n'y a pas de possibilité de faire la comparaison avec les données exposées dans des autres itinéraires, mais en s'appuyant sur les analogies précédentes on peut conclure qu'il y aurait des différences similaires dans des informations provenant des itinéraires différents. Les questions tout à fait simples s'imposent: pourquoi y a-t-il une telle différence entre les données enregistrées dans des itinéraires et pourquoi c'est la Table de Peutinger qui nous informe sur la plupart des voies de communications? La réponse à ces questions n'est pas facile et nécessite une large analyse scientifique, qui dépasse un article. Cependant, il est clair que ces itinéraires n'apparaissent pas simultanément, avec le même but et l'intérêt. En outre, les itinéraires n'ont pas tous connu le même nombre de copies et de transcriptions. Les distances sur le même tracé de la route romaine varient en différentes raison. Qu'il s'agit d'une erreur de copiste, des instruments de mesure différemment calibrés, d'un choix différent du point de départ et de l'arrivée ou de la variabilité du tracé, même dans une moindre mesure, il est difficile à découvrir.

A la fin de cette brève présentation, par rapport à l'importance et la complexité du sujet traité, il faudrait ajouter quelques remarques finales. Les Balkans centraux bien positionnés géographiquement et stratégiquement, étaient un territoire de transit et habitation depuis très longtemps. A l'époque romaine ainsi qu'aujourd'hui, c'était le carrefour de plusieurs axes de communications, qui liaient la capitale de l'Empire, l'Italie et les provinces de l'Ouest avec des territoires de l'Est, riches, avancés et d'importance stratégique. D'autre part, à travers les régions des Balkans centraux menaient des routes de la mer d'Égée et des villes grecques en direction du

bassin de Danube. Toutes les voies transbalkaniques les plus importantes se croisaient à *Naissus* (Niš). En lisant des précieux itinéraires romains dont nous disposons aujourd'hui, avec une approche nécessairement scientifique et critique, ainsi qu'avec des réserves vis-à-vis des données qu'ils nous apportent, nous apprenons des informations sur les principales voies de communication, la toponymie et les distances entre certaines agglomérations à l'époque romaine. L'interprétation scientifique des données des itinéraires doit certainement prendre en considération les résultats des recherches archéologiques, ainsi que les sources littéraire et épigraphique disponible. De cette manière, il est possible de reconstruire avec une certaine précision, une image complexe de l'importance, du peuplement, du caractère et de l'hodologie du territoire des Balkans centraux dans l'État romain.

Abréviations

- RE* A. Pauly, G. Wissowa, *Realencyclopädie der classischen Alterumswissenschaft*, Stuttgart–München.
- SEG* *Supplementum Epigraphicum Graecum*, Leiden–Amsterdam.



La réseaux routière romains dans les Balkans centraux

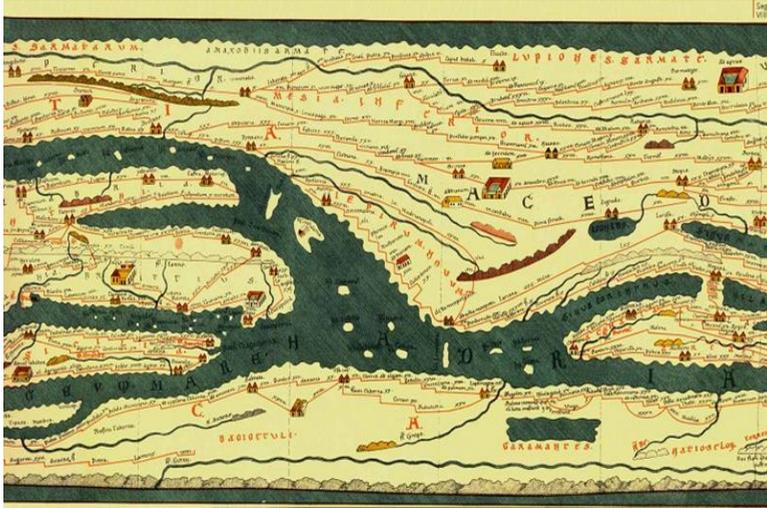


Figure 1: Table de Peutinger, les voies romaines dans les Balkans



Figure 2: Table de Peutinger, les voies romaines autour Naissus