VOIES DE COMMUNICATION AU BAS-DANUBE AUX IVe–VIe S. AP. J.C.[1)]

ALEXANDRU BARNEA

Quand, vers l'année 573 ap. J.C., les Avars de Baïan pillaient de nouveau les provinces danubiennes, les troupes byzantines étaient durement engagées sur le front perse. L'empereur Justin le IIe était malade et son corégent, le futur empereur Tibère le IIe Constantin (578–582) choisit une solution préventive. Il pensait peut-être aussi à un double effet quand il faisait conclure un nouveau traité de paix avec les Avars. Par conséquent, contre l'énorme somme de 80.000 *solidi* (364 kg. d'or) représentant les subsides qu'on leur accordait, Baïan et les siens s'engageaient de cesser leurs pillages et aussi, en même temps, de protéger contre les Slaves la frontière danubienne, du côté de la Mésie et de la Scythie Mineure[2]. Par la suite, en commençant la campagne promise, Baïan suivit la vielle route romaine en aval sur le *limes* danubien, jusqu'en Dobroudja (région superposant aujourd'hui le NE de la Mésie Seconde et la Scythie Mineure), et de là il franchit le fleuve en faisant irruption dans les établissements des Slavins: „...on dit que presque 60.000 cavaliers bien armés ont pénétré en territoire romain. De là, il les a menés plus loin, à travers la contrée des Illyres, et il est arrivé de nouveau dans le pays scythique. Là-bas, il s'est préparé à les faire traverser de nouveau l'Ister, dans des bateaux à double gouvernail..." De tels transbordements étaient confiés à la flotte romaine, tant pour des raisons de sécurité, la méfiance à l'égard des Avars étant justifiée, que pour le simple fait que, contrairement aux Avars, les Byzantins étaient „adroits et habiles à manoeuvrer les bateaux sur le fleuve"[3]. Ainsi donc, quelques décennies avant la chute du *limes* du Bas-Danube, l'une des plus importantes voies routières de la région, la première à avoir été construite par les Romains, continuait d'être utilisée dans cette collaboration *sui generis* par les Byzantins et leurs alliés temporaires, les Avars. C'était la route dont la construction avait commencé sous Auguste, qui avait été achevée et consolidée dans la technique remarquable de l'époque de Trajan et qui avait été entretenue, au cours des siècles suivants, au prix de grands efforts, notamment à l'époque des Sévères et, ensuite, après la retraite aurélienne. Peut-être que, au moins en partie, la même route ait été

[1] Ce texte reprend, de manière plus détaillée l'exposé que l'auteur de ces lignes devait présenter au Congrès d'Études Byzantines de Moscou en 1992, où il n'a pu être présent. Un résumé de la communication est paru dans les *Actes* de ce Congrès. Une forme plus concentrée de l'étude présente (à laquelle s'ajoutent plusieurs nouveaux problèmes) est parue dans le livre *La Dobroudja Romaine*, Bucarest, 1991, p. 252–257.

[2] I. Barnea, 1968, p. 431–432.

[3] Menander Protector, 48 et 63.

https://biblioteca-digitala.ro

empruntée aussi par le courrier du roi des Gépides, Conimundus (550–567), dont le sceau en plomb révélant sa qualite de commandant byzantin (στρατηλάτης) découvert à Tomis, capitale de la Scythie, témoigne des relations du roi avec l'un des commandants de la province à qui il avait demandé l'aide[4]. Et, pour compléter, il est vrai, en faisant une hypothèse sur la voie probable suivie par le courrier du roi gépide, ajoutons que celui-ci aurait peut-être traversé les montagnes des Carpates par l'un des pas utilisés jadis par les Romains aussi. Celui-là longeait la vallée de l'Olt en suivant l'ancien *limes Alutanus* et donnait vers le Danube, sur la route Romula-Sucidava (Celeiu), marquée par des bornes plantées de nouveau sous Constantin le Grand[5] qui sous Justinien, conformément aux découvertes archéologiques et épigraphiques, était encore contrôlée par les Byzantins. C'était d'ailleurs sous Constantin qu'on avait érigé le grand pont raccordant les bords du Danube entre les villes *Oescus* et *Sucidava*[6]. Il n'y a aucune nouvelle concernant la fonction du pont au VIe s. ap. J.C., mais en tout cas, les vestiges de Sucidava (fortification, basilique paléochrétienne, dénéral (poids) portant le nom de Fl. Gerontius, *praefectus Urbi* autour de l'année 560 etc), montrent l'importance de cette ville à l'époque[7], tête de pont au nord du Danube et point d'appui important entre la province Dacia Ripensis et l'ancienne province de la Dacie intracarpatique, la Transylvanie d'aujourd'hui. C'était donc une variante possible parmi les autres, pour un trajet entre le chef-lieu inconnu de la Transylvanie des rois gépides et la capitale de la province de Scythie Mineure. Trajet marqué d'ailleurs par diverses autres découvertes de l'époque pour ce qui est des liens de l'Empire avec le monde soi-disant barbare.

A partir de l'exemple mentionné ci-haut du milliaire découvert au N de Sucidava — Celeiu, datant de l'année 328 (IGLR, 278), il convient de remarquer que le premier siècle de l'époque du Dominat est d'ailleurs le plus riche en informations directes concernant la réfection de tout le réseau routier du Bas-Danube.

En ce qui concerne la Scythie Mineure, province mieux documentée de ce point de vue, la situation des découvertes est vraiment éloquente. Les deux grandes routes de la province, celle du *limes* danubien et celle du littoral pontique, peuvent être assez facilement reconstituées, d'après l'*Itinerarium Antonini*, avec les distances, en général vérifiables entre les localités, dont la plupart ont été identifiées sur le terrain. En ajoutant les informations fournies par *Notitia Dignitatum (Pars Orientis)* on peut compléter

[4] Idem, 24; Théophylacte Simocatta, VI, 10, 9–10. Les deux auteurs anciens mentionnent cet événement, confirmé aussi par le sceau si important de Tomis qui comprend le titre byzantin du roi gépide; I.Barnea, 1985, p. 239–240.

[5] IGLR, 278; borne trouvée *in situ* au nord de la fortification de Sucidava située sur la rive gauche du Danube. L'inscription est datée en 328 ap. J.C. La distance qui y est marquée de mille pas représente exactement 1,479 km. à compter de l'entrée sur le pont constantinien, encore visible à Sucidava (auj. Celeiu). Publiée pour la première fois par feu prof. Dumitru Tudor en 1938. Pour Fl. Gerontius (IGLR, 302), v. plus bas aussi; son nom apparaît de nouveau sur la balance en bronze de Dinogetia (IGLR, 247) et, vu la découverte de l'objet dans la couche d'incendie de l'an 559, il est fort possible que Fl. G. fût préfet au moins à cette date. V. à ce propos I. Barnea, 1990.

[6] Pour ce qui est du pont Oescus-Sucidava, D. Tudor, 1974, 1 et 2.

[7] Sucidava au VIe s. et avant cette date: D. Tudor, 1965, 1974, 2 et 1978, p. 197–208.

https://biblioteca-digitala.ro

l'image des deux voies routières par toute une série d'autres stations et par les troupes qui tenaient garnison dans chaque fortification.

C'est ainsi que la route principale mentionée ci-haut qui venait de l'ouest par Oescus (Guiguen, Bulgarie), Transmarisca (Toutrakan, Bulgarie) etc., passait par Durostorum (Silistra, Bulgarie), suivait le Danube, en aval, par Cimbrianae (peut-être toujours en Mésie Seconde, sur le territoire actuel de Roumanie), Sacidava (Muzaït-Dunăreni, province de Scythie), Axiopolis (Cernavoda), Capidava, Carsium (Hârşova), Cius (Gîrliciu), Beroe (Piatra Frecăţei, com. Ostrov), Troesmis (Igliţa-Turcoaia), Arrubium (Măcin), Dinogetia (Garvăn), Noviodunum (Isaccea), Aegyssus (Tulcea), Salsovia (Mahmudia), Halmyris (Murighiol), peut-être Vallis Domitiana (Dunavăţu de Sus) et Ad Stoma (Cetatea Zaporojenilor, Dunavăţu de Jos)[8] et, de là, probablement en longeant les lacs et le littoral par Ad Salices, Argamum (Cap Dolojman, Jurilovca), Histria, Tomis (Constanţa), Callatis (Mangalia), Timogitia (cca. 15–20 km. S de Callatis, en Bulgarie), Dionysopolis (Balčic, Bulgarie) et, en passant dans la Mésie Seconde, Odessos (Varna).

La nouveauté relative du point de vue stratégique de la route centrale de la Dobroudja romaine[9], orientée nord-sud et parallèle au *limes* danubien et au *limes* maritime, qui rencontrait la première ligne à Noviodunum et à Aegyssus par un chemin secondaire, n'ayant, malheureusement, pas été reprise par les deux sources littéraires susmentionnées, la reconstitution de celle-ci a dû être faite sur des informations fournies par divers auteurs des IVe–VIe siècles. Cependant ceux-ci ne lui accordent pas une attention particulière, car la route était déjà devenue une réalité bien connue et normale. C'est seulement à partir de l'ordre dans lequel les villes de la région étaient, dans la première moitié du VI^{e}s., placées sur la liste de Hiéroklès, *Synekdémos,* que l'on peut rétablir les routes qui les reliaient. Ainsi, le long du Bas-Danube, après Oescus et Novae (c'est-à-dire en passant de Dacia Ripensis en Moesia Secunda), on rencontrait en aval sur le *limes* danubien Durostorum, Axiopolis, Capidava, Carsium, Troesmis et, en coupant le coin de nord-oeust de la province et par la suite en évitant Dinogetia, peut-être par une voie intérieure, Noviodunum, Aegyssus et Halmyris. En suivant l'ordre offert par le texte, on remarque mise en évidence de nouveau la route du littoral de Dionysopolis à Histria par Tomis, ensuite une voie intérieure marquée aussi par une borne milliaire datant de Valens (a. 368–369) à Miriştea (IGLR, 81), entre Tomis et Zaldapa, qui confirme la suite fournie par le guide de voyage de Hiéroklès. A ce qu'il paraît, la borne, trouvée à la limite de nord-ouest du territoire de la ville de Callatis (six milles pas de Callatis si la lecture restituée est correcte), fut érigée par les callatiens mêmes. En tout cas, la réparation de cette route

[8] Identification que j'ai proposée à la suite de la vraie localisation de Halmyris entre Murighiol et Dunavăţu de Sus et, en même temps, à la suite de nos recherches des dernières années de „Cetatea Zaporojenilor", nom actuel des ruines se trouvant dans le territoire du village Dunavăţu de Jos, fortification d'ailleurs trop petite pour une ville-port de la taille évoquée par les sources pour Halmyris (v. la localisation des publications antérieures à l'année 1987; v. aussi plus bas n. 32).

[9] Elle était devenue une voie très importante déjà sous le Haut-Empire, au moins au temps des Antonins.

https://biblioteca-digitala.ro

est liée à la présence de Valens et de son armée au Bas-Danube pendant les conflits avec les Goths.

De Zalpada (Abtaat, Bulgarie), la route passait, vers la nord, par Tropaeum Traiani (Adamclisi, Roumanie), d'où la variante centrale plus ancienne, par Ulmetum (Pantelimonu de Sus) et Libida (Slava Rusă), semble avoir été évitée, l'auteur mentionné ayant préféré l'ordre des localités situées sur la rive droite du Danube, d'Axiopolis jusqu'à Halmyris. Comme la liste des évêchés — *Notitia episcopatuum* — reconstituée au XIX^e^s. par C. De Boor, utilise elle aussi dans un ordre plutôt logique, un trajet comprenant le *limes* danubien, le maritime et l'arrière-pays, on y reconnaît de nouveau, dans l'ordre Zalpada-Tropaeum Traiani, la portion méridionale de la route intérieure, appelée aussi „impériale", du côté d'Odessos — Marcianopolis (Devnja, Bulgarie).

Les témoignages les plus directs, dont un a déjà été évoqué plus haut, sont, sans doute, représentés par les bornes milliaires, dont le nombre pour l'époque et la région qui nous intéressent est d'une vingtaine. La plupart concerne la province de Scythie Mineure et plusieures bornes sont sûrement localisables. Pour la route du *limes* danubien, trois sont de Carsium (IGLR, 230–232) et datent toutes du règne de Dioclétien (années 293–305). La première marque en réalité une réparation sous la tétrarchie, parce qu'elle contient une première inscription datée autour de l'année 200 (sous Septime Sévère et Géta); la deuxième, plantée sous la tétrarchie, marque, elle-aussi, une réparation sous Constantin le Grand; la troisième reprend cette situation, mais la réparation de Constantin pourrait être datée dans les années 323–337. Il est possible que ces trois bornes proviennent des directions dans lesqulles partaient les routes de Carsium: Capidava vers le sud, Troesmis vers le nord et Ulmetum-Histria ou/et Tomis vers l'est. D'autres bornes du *limes* danubien proviennent de Rasova, a. 293–305 (IGLR, 190), signalant aussi une réparation sous Valens (a. 367–375), de Troesmis a. 308–323 (IGLR, 327), Arrubium, a. 293–305 (IGLR, 239), Dinogetia, a. 293–305 (IGLR, 240).

La route du littoral est marquée du sud vers le nord dans cet ordre: Vama Veche, a. 307–323 (IGLR, 108), Callatis, a. 293–305; c'est une réparation qu'on y atteste à cette date, parce qu'une autre inscription de la même borne prouve son installation dans les années 211–217 (IGLR, 84); Tomis, a. 323–337 (IGLR, 6), où les premières lignes appartiennent à une inscription des IIe–III^e^s., Corbu de Sus, sur la route Tomis–Ovidiu–Histria, des années 293–305 et 360–363 (IGLR, 82), donc route refaite sous la tétrarchie et réparée sous Julien; Histria, a. 333–337 (M. Mirčev, 1952 = L. Hollenstein, 1975); Mihai Viteazu, sur la route Histria-Argamum, a. 305 et 324–326 (IGLR, 167), réparée donc sous Constantin après la défaite de Licine. Cette route passait, vers le nord, par Enisala, dont le nom actuel d'origine turque reprend la signification de Vicus Novus qu'on y localise; après avoir quitté les deux fortifications surveillant cet endroit, elle longeait le bord du lac Babadag par le point de Topraïchioï où se trouvait, au nord de l'actuelle ville de Babadag, un *horreum* érigé au IV^e^s. et transformé plus tard dans une petite fortification[10].

[10] M. Zahariade, A. Opaiţ, 1986; v. aussi Al. Barnea, 1991, p. 191.

https://biblioteca-digitala.ro

En revenant au milliaire mentionné ci-haut de Miriştea des années 368–369 qui établit un point sûr pour la route reliant Tomis et Zaldapa, il convient d'ajouter aussi celui de Zaldapa, daté entre 383–392 (CIL III, 14464 = V. Beševliev, 80) qui est le plus tardif de tous les milliaires connus jusqu' à présent dans la région. Celui-ci marque de nouveau la voie routière si fréquentée à l'époque, menant de Marcianopolis, à Tropaeum Traiani et Noviodunum considérée plus sûre que la voie danubienne ou littorale. Elle passait de Tropaeum Traiani et, le plus probablement, d'Ulmetum, par Libida, en traversant la vallée de Taita à l'est du village actuel Horia, vers le nord. Il y avait aussi, vers Aegyssus, une variante orientale, qui aurait pu aussi rencontrer, encore plus à l'est, la route littorale à Topraïchioï-Babadag.

Enfin, la borne milliaire de Dorobanţu (à l'époque romaine *vicus Hi..*, nom complété *Hili* après le nom du *magister vici;* CIL III, 12 494=ISM V, 6 (on voit à l'époque la confusion *Aelius/Ilios/Hilius* etc. dans ce monde cosmopolite auquel appartient aussi ce village) des années 293–305 (IGLR, 83=ISM V, 5; palimpseste) se trouvait, sauf si elle n'y avait été apportée d'un endroit situé plus loin que ce village où elle fut découverte dans la nécropole turque, au carrefour de la route „impériale" plus haut mentionnée, avec la route reliant Capidava à Tomis. Il y avait là-bas, comme en d'autres points, une *statio,* gardée, au début, par une petite formation militaire, qui est devenue, avec le temps, comme d'autres fortifications semblables ou plus grandes, une collectivité mixte militaire-agraire[11]. C'était d'ailleurs une intersection importante dès l'époque du Principat avec la *semita* reliant, par Sibioara et M. Kogălniceanu (vicus Clementianensis) Capidava à Tomis[12].

Les chaînons qui manquent dans le cas de ce territoire, en général assez bien documenté par rapport à d'autres provinces, peuvent être complétés grâce à des informations qui proviennent des sources littéraires évoquant, entre autres, les campagnes des divers empereurs ou généraux, divers autres événements ou descriptions, etc.

On va mentionner, à ce propos, des présences comme celle de Dioclétien au moins à Durostorum et à Transmarisca[13], qui ont contribué, entre les années 294–303 à la stabilisation de la situation militaire et politique au Bas-Danube. D'ailleurs, l'effort défensif manifesté par une activité constructive remarquable — forteresses, camps fortifiés et tours — mentionée par les auteurs antiques et confirmée par les réalités archéologiques — ne pouvait qu'aller de pair avec l'activité de réfection des routes de la région, composante obligatoire du système du *limes,* mieux doublé qu'auparavant vers l'intérieur aussi. Question théorique continuée et mise en oeuvre sous Constantin et Licine d'une manière explicite et réelle quand, vers l'année 316, l'inscription de la civitas Tropaeensium qui *feliciter opere constructa est,* était refaite *a fundamentis* dans le but: *ad confirmandam limitis tutelam* (IGLR, 170). Cette vision plutôt défensive de la

[11] Phénomène typique au moins pour les établissements des *limitanei* de l'époque.

[12] Al. Suceveanu, 1991, p. 95 où d'autres détails aussi.

[13] W. Ensslin, dans RE, VII, A, 2, 1948, 2439–2440 et 2447–2448; I. Barnea, 1968, p. 375; Al. Barnea, 1991, p. 157; pour cette présence, CIL III, 14433, I. I. Russu, 1936, p. 210–212 = AE, 1936, p. 256, no. 10 et CIL III, 6151; les deux premières de Durostorum, la troisième de Transmarisca, datant toutes de l'an 297. À ajouter les bornes IGLR, 190 de Rasova, refaite sous Valens, et 240 de Dinogetia, datée 293–305.

https://biblioteca-digitala.ro

politique impériale changeait de caractère vers une tendance offensive plutôt après la défaite de Licine en 324, fait qui peut être remarqué d'ailleurs par la date de la grande majorité des bornes milliaires de l'époque et par celle du renforcement des têtes de pont sur la rive gauche du Danube, y compris le pont entre Oescus et Sucidava et la route menant vers le nord[14]. C'était une politique militaire semblable plutôt à celle qui avait été menée à l'époque de Trajan, soutenue d'ailleurs par la présence active de Constantin dans la région: en 322 à Sirmium et Bononia[15], en 328 à Oescus (*Cod. Theod.*, VI, 35), peut-être aussi pour l'inauguration du nouveau pont reliant cette ville à Sucidava-Celeiu, en 331 en poursuivant les Goths au nord du Bas-Danube. La présence de l'empereur à Oescus-Sucidava est confirmée aussi par un médaillon en bronze présentant l'image du pont et celle de Constantin précédé de la déesse Victoria[16]. L'endroit, situé entre le *limes* et les *fines* de l'Empire, se trouve d'ailleurs dans le segment septentrional de la grande voie qui, en traversant la chaîne des Balkans par le „pas de Trajan", liait Oescus à Philippolis et, à son tour, cette voie à la ligne danubienne, considérée parmi les plus importantes trois routes de toute la région balcanique[16].

En revenant à la présence de Constantin au Bas-Danube, il faut noter que ce moment s'inscrit dans toute une série de faits illustrant sa nouvelle politique, comprenant le rétablissement des têtes de ponts sur la rive gauche du fleuve — Drobeta, Sucidava, Daphne (localisation ou même existence disputées), Barboşi, Aliobrix (Cartal = Orlovka, en face de *Noviodunum*), etc. — qui assuraient le contrôle au moins jusqu'à l'aire sous-carpatique, et la reconquête des territoires d'au-delà du fleuve. En plus, la *vallum* de terre qui parcourt, parallèlement aux montagnes et au Danube, toute la zone sous-carpatique, depuis la ville de Drobeta, jusqu'au sud de la Moldavie Occidentale et Orientale (entre l'arc des Carpates et la rivière de Dniester — Tyras), nommé „Brazda lui Novac de Nord" (c'est à dire „le Sillon de ..."), appartient le plus probablement à la même époque et délimitait la région effectivement contrôlée par Constantin du côté gauche du Danube[17].

Plus tard, pour ce qui est des présences impériales au Bas-Danube, il est possible que Julien fût présent aussi quelque part dans la region, au moins sur le *limes* danubien, sans que l'information soit plus concrète, sauf la documentation épigraphique mentionnée ci-haut qui pourrait être l'effet de cette présence: „...il a visité toutes les villes situées au long du Danube, écouté la voix de tous, amélioré leur

[14] V. plus haut IGLR, 278 de l'an 328, fait et date confirmés d'ailleurs aussi par S. Aurelius Victor, *Epitome de Caesaribus*, 17 et 41, 18, par *Chronicon Paschale* I, 526, 16–17 (p. 284), a. 328 et par Eusèbe, *Vita Constantini*, III, 50.

[15] I. Barnea, 1982, p. 106.

[16] D. Tudor, 1974, 1, p. 152–158; I. Barnea, 1982, p. 107 et fig. 42/1; pour ces voies en général, V. Velkov, 1977, p. 192–196.

[17] De la vaste bibliographie du problème, v. TIR, L35, *s.v.* et, après 1969, parmi autres, R. Vulpe, 1972; I. Barnea, Gh. Ştefan, 1972; D. Tudor, 1978; M. Brudiu, 1979 et 1995; Al. Barnea, 1991, p. 160–161. Un système semblable se trouve à l'E du Danube moyen, au-delà des provinces Valeria et Pannonia II; v. la carte fig. 1, et l'étude de K. Horedt, dans *Limes IX*, p. 207–214, dont la conclusion pour tout ce système était: „Die Alternative könnte demnach 1. und 4. Jh. und nicht 1. *oder* 4. Jh. lauten."

https://biblioteca-digitala.ro

situation et instauré le bonheur..." (*Panegyrici latini,* XI, 7; v. aussi Ammien Marcellin, XXII, 7, 7). Pour toute l'époque du Bas-Empire, la présence impériale plusieures fois attestée est sans doute celle de Valens qui, pour son activité dans la région, avait établi son quartier général à Marcianopolis. Le moment favorable de l'époque pour l'Empire, noté par quelques auteurs anciens en commençant par Ammien Marcellin (XXVII, 5, 6–10) est sans doute celui de la paix conclue à Noviodunum, sur le pont de navires installé entre cette ville et Aliobrix, limite septentrionale de la voie terrestre au carrefour des voies navale et routière du *limes* danubien. C'est après cet instant que deux ports, plus probablement Noviodunum et Sucidava (Izvoarele) de la Scythie Mineure, devenaient pour quelques années les seuls centres d'échange avec les peuplades nord-danubiennes et de très importantes têtes de voies terrestres et navales entre l'Empire et Barbaricum au Bas-Danube.[18]

Théodose Ier fut présent lui aussi dans la Scythie Mineure et son époque marque en même temps la dernière borne milliaire connue dans la région et, avec ce document mentionné ci-haut, peut-être aussi le chemin central utilisé par l'empereur[19]. Présents de plus loin ou de plus près au Bas-Danube, les empereurs suivants — à savoir leurs armée et administration — ont manifesté jusqu'à la chute du *limes*, leur souci à l'égard de cette région si proche à la capitale de l'Empire. En tout cas, l'absence des bornes milliaires aux Ve–VI^e^s. ne signifie pas l'abandon des voies routières dont l'état devait être pire, le phénomène étant commun pour tout l'Empire à l'epoque.

Sans y insister, car le but de ce texte n'est pas une recherche complète de géographie historique, on voit se contourer jusqu'ici un réseau routier ample, important non seulement du point de vue militaire, mais aussi à cause de l'essor des échanges commerciaux et des rapports humains qu'il favorisait. En vertu des traditions gréco-romaines déjà connues dans la région — voir les trajets marqués par les marchandises grecques et romaines en partant du sud-est de la Roumanie actuelle vers l'intérieur de ce territoire et des multiples nécessités que nous avons récemment décrites[20] — le trafic routier allait de pair avec le développement de la navigation, particulièrement intense à l'époque romano-byzantine et en même temps plus sûre, une des causes étant la faiblesse des barbares dans ce domaine. C'est grâce à cette supériorité que l'Empire a pu maintenir son influence dans l'ouest pontique et le long du Danube, même dans les moments les plus critiques, y compris ceux qui ont suivi la chute du *limes* par étapes, entre la fin du VI^e^s. et le début du VII^e^s. ap. J.C. Les informations littéraires à ce propos ne sont pas tellement rares qu'on pourrait le croire à première vue; elles sont plutôt sporadiques et indirectes. Les sources épigraphiques, généralement assez peu significatives, sont parfois particulièrement suggestives. C'est le cas, entre autres, des briques du temps d'Anastase portant le nom de l'empereur et

[18] Al. Barnea, 1991, p. 165.

[19] I. Barnea, 1968, p. 405; Al. Barnea, 1991, p. 168; il s'agit de la borne CIL III, 14464 = V. Beševliev, 1964, 80. Pour les voyages des empereurs romains, plus récemment, H. Halfman, 1986, p. 243–244, où l'époque du Bas-Empire est seulement résumée (v. aussi notre compte-rendu sur ce livre dans *Dacia*, 34, 1990, p. 313).

[20] Le chapitre D chez Al. Barnea, 1991 (p. 221–266) ou, plus comprimé, idem, 1988, p. 133–142.

https://biblioteca-digitala.ro

de l'atelier d'Altina, découvertes à Dinogetia[21]: AΛTINA/+PIVS INPERATOR ANASTASIVS+/AΛTINA. D'une manière ou de l'autre — c'est à dire transport naval des briques ou liaison artisanale par le même voie — les documents épigraphiques de Dinogetia prouvent le rôle du fleuve à l'époque.

En revenant à l'épisode évoqué au début de cette présentation, rappelons que Menander Protector écrivait, à la fin du VI^e^s., que, contrairement aux Avars de Baïan, les Byzantins étaient habiles à manoeuvrer les navires sur le Danube. C'est ainsi qu'assumèrent-ils la tâche de transporter les cavaliers avars de l'autre côté du fleuve, pas loin de Singidunum ou plus en aval, en tout cas en amont des Portes de Fer (Djerdap pour le Serbes; dernier défilé du Danube avant son cours inférieur). Les Byzantins les firent ensuite passer de nouveau sur la rive gauche, par la Scythie Mineure, peut-être pas loin en aval de Durostorum, à l'aide des „navires à double gouvernail": Ἐκπέμπεται δ' οὖν ἐπὶ τούτῳ Ἰωάννης, ὅς δὴ τῶν νήσων διήνυε τὴν ἀρχὴν τηνικαῦτα καὶ τὰς Ἰλλυρίδας ἰθύνειν ἔλαχε πόλεις. οὗτος παραγενόμενος ἐν Παιονίᾳ τῇ χώρᾳ, μετήγαγεν ἐς τὴν Ῥωμαίων αὐτόν τε τὸν Βαϊανὸν καὶ τὰς τῶν Ἀβάρων δυνάμεις, ἐν ταῖς δὴ λεγομέναις ὁλκάσι μακραῖς τὰ βαρβαρικὰ διαβιβάσας πλήθη. καὶ λέγεται ἀμφὶ τὰς ἑξήκοντα χιλιάδας ἱππέων θωρακοφόρων ἐς τὴν Ῥωμαίων διαπορθμευθῆναι. Ἐνθένδεν αὖθις διὰ τῆς Ἰλλυριῶν διαγαγών, εἶτα ἐς τὴν Σκυθῶν ἀφικόμενος, ἔμπαλιν διελθεῖν παρασκευασε τὸν Ἴστρον ἐν ταῖς καλουμέναις ἀμφιπρύμνοις τῶν νεῶν...[22] Comme nous l'avons fait remarquer ci-haut de tels transbordements représentaient une tâche presque obligatoire des Romains qui contrôlaient le fleuve étant plus adroits dans la navigation, fait bien connu à Baïan même depuis longtemps: ... καὶ τὴν ἐκ πολλοῦ τοῦ χρόνου πεῖράν τε καὶ ἐπιστήμην ἐν ταῖς τοῦ ποταμοῦ ναυσὶν ἐπιδόμενος,...[23] Toutefois, les Avars eurent le courage — et ils n'étaient pas les premiers barbars à en faire preuve — d'utiliser le fleuve en tant que voie d'attaque, sans le moindre respect pour les lois de la navigation, sous les ordres du même hagan Baïan. C'est un fait nullement négligeable — les nouveaux envahisseurs utilisaient eux aussi la voie navale et d'une manière efficace eu egard à la peur des habitants de Sirmium, la ville menacée — en dépit du mépris dont fait preuve le même auteur ancien: ... πλοῖα συναγείρας κατὰ τὴν ἄνω Παννωνίαν εἰς τὸν Ἴστρον πολλὰ βαρέα, καὶ οὐ κατὰ λόγον τῆς ναυπηγικῆς τέχνης, ὅμως ἐκ τῶν ἐνόντων μακρὰς συμπηξάμενος στρατιώτιδας ναῦς καὶ πολλοὺς ἐν αὐταῖς ἐπιβιβάσας ὁπλίτας ἐρέτας τε, οὐ κατὰ κόσμον ἀλλὰ βαρβαρικῶς τε καὶ ἀνωμάλως ταῖς κώπαις τύπτοντας· τὸ ὕδωρ, κινήσας ἀτρόον ταῖς τε ἐπακτρίσι κατὰ τὸν ποταμόν, καὶ αὐτὸς μετὰ πάσης τῆς Ἀβάρων στρατιᾶς πεζῇ διὰ τῆς Σιρμιανῆς πορευόμενος νήσου, παραγίνεται κατὰ τὸν Σάον ποταμόν. διαταραχθέντων δὲ τῶν ἐν ταῖς πόλεσι ταύταις Ῥωμαίων καὶ τὸ ἐγχείρημα ...[24]

[21] I. Barnea, 1967, p. 355–356 = IGLR, 246 = MPR, 66.
[22] Menander Protector, p. 164–165, 48.
[23] Ibidem, 63.
[24] Ibidem.

https://biblioteca-digitala.ro

En remontant dans le temps au cours du IVes. mais toujours dans le même domaine de la navigation, il vaut la peine de rappeler ce que Zosime relatait pour le temps de Valens dans un passage concernant l'approvisionnement de l'armée au Bas-Danube: Αὐξόνιος δε', (nouveau préfet du prétoire de l'époque) [...] καὶ ὁκλάδων πλήθει τὴν στρατιωτικὴν σίτησιν διὰ τοῦ Εὐξείνου πόντου ταῖς ἐκβολαῖς τοῦ Ἴστρου παραδιδούς, κἀντεῦθεν διὰ τῶν ποταμίων πλοίων ταῖς ἐπικειμέναις τῷ ποταμῷ πόλεσιν ἐναποκθέμενος, ὥστε ἐξ ἑτοίμου γενέσθαι τῷ στρατοπέδῳ τὴν χορηγίαν.[25]

Donc, cet approvisionnement s'effectuait par de nombreux navires de transport qui traversaient la Mer Noire, jusqu'aux bouches du Danube et de là, par les navires fluviaux, dans les dépôts des villes de la rive droite du fleuve, afin de ravitailler sans délai l'armée qui y était campée. Sauf ce moyen de ravitaillement, le passage cité concerne aussi la route ordinairement empruntée par les marchands de l'époque entre les villes du *limes* danubien et les bassins de la Mer Noire, de l'Égée et de la Méditérranée ou de retour, voie qui depuis longtemps était toujours la même et qui, au moins pour les IVe–VIes., impliquait aussi le transfert des marchandises d'une catégorie de navires à l'autre entre la mer et le fleuve.

Les nombreuses découvertes archéologiques faites dans toute la région, d'un côté et de l'autre du fleuve, fournissant souvent des détails particulièrement importants quant à la chronologie, à la datation, à l'origine des marchandises etc., témoignent aussi de l'importance de cette voie de communication. Pour ce qui est de l'origine des marchandises, au-delà des informations fournies par les sceaux commerciaux trouvés à Tomis, Noviodunum, Sucidava (Izvoarele), etc. (au moins pour la Scythie Mineure, mieux connue de ce point de vue)[26], une preuve très intéressante en est fournie par un fragment d'amphore trouvé à Sucidava (Celeiu), où Constantin avait fait ériger le pont reliant cette petite ville à Oescus. Ce fragment est particulièrement important, car il porte le nom de Chersonèse (IGLR, 393; Ve–VIes.), certifiant ainsi un trajet qui, autrement, n'aurait pu être que présumé entre le nord de la Mer Noire et les ports danubiens en amont. Cet élément d'information, il est vrai, encore mince, serait-il un indice pour l'ainsi-dite „production pontique" d'amphores, dont on a beaucoup écrit sans aucune preuve archéologique convaincante?

Comme auparavant et plus tard aussi, la voie des eaux restait toujours l'une des plus importantes pour la circulation des marchandises et des hommes dans la région, qu'il s'agisse de commerce, de subsides, de troupes ou de marchands, etc. Voici un exemple de cette circulation concernant le IVes., après la conclusion de la paix entre Valens et Athanaric: „...Personne ne les a plus vus" (alors; il s'agit des Romains) „verser de l'or aux ennemis, ni leur offrir tant et tant de talents d'argent, et c'en était fini des navires chargés de vêtements..." (Themistios, *Or.*X, 133 sq.). La même voie fut empruntée plus tard pour „les habits de soie et les pierres précieuses apportés des

[25] Zosime. IV, 10.

[26] Al. Barnea. 1991, p. 241; pour la documentation du sujet, H. Metaxa, 1915, p. 31–35; P. Diaconu. 1963. p. 548–550;I. Barnea, 1969, p. 21–33; idem, 1975, p. 159; V. Culică, p. 215–262; idem, 1976, p. 115–133; I. Barnea, 1992. p. 281–296.

https://biblioteca-digitala.ro

Indes" (Priscus, p. 123), destinés aux Huns. Ces produits s'ajoutaient à d'autres marchandises mieux connues maintenant parce qu'elles sont récupérées à la suite des recherches archéologiques. Elles empruntaient d'abord la voie maritime; il s'agit de céramique, outils, armes, amphores fixées dans les cales des navires et contenant vins, huiles, résines, etc. Ces marchandises étaient, comme nous l'avons mentionné ci-haut, soit transbordées sur le fleuve, soit déchargées dans les ports occidentaux de la Mer Noire, d'où elles étaient ensuite transportées par voie routière. Une de ces voies devait être aussi la route entre Tomis et Axiopolis, peut-être encore à moitié navigable à l'époque et, en tout cas, très bien surveillée par un système comparable au celui du *limes*[27]. Il est donc fort possible qu'au moins un des trois *valla* qui traversent la Dobroudja entre les deux villes en longeant la vallée de „l'eau noire" (traduction du nom turque actuel „Cara-Sou") fût érigé déjà par les Romains, peut-être au IVe s. ap. J.C. ou même plus tôt, celui-là étant plutôt le petit *vallum* en pierre[28]. Avant qu'une reprise des recherches soit entreprise pour dater ces monuments (dont le *vallum* „grand en terre" est mieux connu et daté aux Xe–XIe s.), il faut, à notre avis, voir dans ces fortifications les lignes d'un *limes* — donc des voies fortifiées protégeant la liaison routière et peut-être partiellement navigable entre Axiopolis et Tomis, deux des plus importants ports de la région. Le dernier d'entre eux est d'ailleurs mieux connu que les autres; il devait être en tout cas un des plus importants de la région et le plus important de la province de Scythie Mineure en tant que port de sa capitale. L'édifice à mosaïque découvert ici avec ses grands dépôts du niveau inférieur était un ensemble architectural monumental qui faisait, d'une manière fonctionnelle et armonieuse, la liaison directe entre le centre urbain et son port[29]. Toujours au bord gauche de la Mer Noire, on connaît quelques éléments du port romain de basse époque de Callatis[30]. Pour ce qui est du Danube, quelques détails à l'époque ont été identifiés à Carsium, Noviodunum, Halmyris, Dunavățu de Jos („Cetatea Zaporejenilor")[31], celui-ci étant le dernier port vers la lagune du bras nommé aujourd'hui St. Georges (en roumain „Sfântu Gheorghe"), dont le nom n'est pas choisi au hasard, parce qu'il est presque le même qui, dans l'antiquité, s'appelait „Chiéron Stoma". Pour le cas de Halmyris, les recherches archéologiques ont déjà mis en évidence une partie[32] de ce qu'on décrivait

[27] Cette longue vallée, utilisée au XXe s. dans les années '50 pour la construction d'un canal reliant le Danube à la Mer Noire par des détenus politiques condamnés aux travaux forcés et ensuite dans les années '70 dans le même but est une des plus circulées dès la préhistoire jusqu'au Moyen-âge et plus tard aussi. Son nom turque „Cara-Sou" (= l'Eau Noire) doit être la traduction faite par les Turques au plus tard aux XVe–XVIe siècles d'un hydronyme auquel était lié le nom de la ville antique d'Axiopolis, située tout près de l'embouchure de cette vallée dans le Danube. Le nom de cette ville paraît avoir subi une adaptation grecque d'un nom iranien (scythique), semblable au changement du nom de la Mer Noire (Akšaïna — Εὔξεινος). Un argument de plus serait représenté par les noms modernes hérités qui, à travers toutes les époques, se sont maintenus en ce qui concerne la Mer, pour touts les habitants de ses bords et, de même, pour la vallée Cara-Sou, dans le nom slave de la petite ville située près d'*Axiopolis:* Cernavoda (= l'Eau Noire).

[28] I. Barnea, 1971, p. 97–120 et la carte IV.

[29] Idem, 1968, p. 465–466 et fig. 44–46; Al. Barnea, 1991, p. 195–197, 256, 267 (vignette) et passim.

[30] O. Bounegru, 1986, p. 267–272.

[31] À la suite de nos recherches des dernières années en collaboration avec M. Zahariade, encore inédites sauf les petits rapports de la Chronique annuelle des recherches archéologique de SCIVA.

https://biblioteca-digitala.ro

pour l'époque des martyrs chretiens Épictète et Astion: *Et ecce, circa horam tertiam, cernit naviculam parvam subito applicuisse ad portum* (*ASS*, frg. 547, 33). Tous ces ports et d'autres qui sont en train (ou attendent encore) d'être identifiés sur le terrain, représentaient autant de points de contact avec les populations vivant du côté gauche du Danube, fussent-elles stables ou migratrices. C'étaient des voies ouvertes, mais contrôlées systématiquement, parfois même de façon excessive par l'Empire, comme dans le cas de la paix de Valens (a. 369), lorsque l'empereur réduisit à seulement deux le nombre des centres d'échange fonctionnant aux bords du fleuve. Les indices qu'on possède sur le contrôle douanier romain prouvent l'existence d'une multitude de centres sauf au moment mentionné ci-haut, comme par exemple la balance en bronze de Dinogetia portant la marque du préfet de Constantinople du milieu du VI^e^s. (IGLR, 247), les dénéraux (poids) en verre de la même époque trouvés à Sucidava (Celeiu; IGLR, 302)[33] et Păcuiul lui Soare (IGLR, 179) ou les nombreux sceaux en plomb déjà signalés. D'un autre côté, des points d'appui et de contacts directs de la rive gauche du Danube, tels que Sucidava (Celeiu), Daphne et Turris (pas encore localisés), Barboşi (en face de Dinogetia et Aliobrix (en face de Noviodunum), contrôlaient les voies traditionnelles menant des vallées des affluents du Danube aux montagnes des Carpates et même plus loin, ainsi que l'indiquent aussi de nombreuses découvertes archéologiques et numismatiques. D'ailleurs, la localisation sur la carte de ces dernières permet de retracer les voies principales de circulation vers et depuis le fleuve. C'est ainsi par exemple que les VIe–VIIe siècles sont encore bien représentés par les découvertes des vallées de l'Olt, Vedea, Argeş, Ialomiţa, Siret, Prut et de leurs affluents[34]. Et, si nous disons „vers et depuis le fleuve", c'est aussi parce que le rôle économique complexe joué par les provinces du Bas-Danube impliquait, à part la fonction principale de transit, celle de faire revenir, par les mêmes voies, la monnaie. Ce qui fut réalisé, surtout aux IVe et au VIe siècles, lorsque l'économie monétaire s'était imposée dans l'ensemble des échanges[35].

D'une façon générale, toutes les voies dont nous venons de parler, à part leur fonction principalement économique et politique, ont aussi joué un rôle notable au point de vue spirituel et linguistique, favorisant, en tant que moyens de communication permanents, les échanges de toutes sortes et les rapports humains sous ces signes si importants: communication/langue et christianisme. C'est d'ailleurs par ces deux signes qu'on définit, avec le fort support matériel représenté par les voies de circulation, l'image d'une dernière étape du processus de la romanisation accompli d'un côte et de l'autre de l'axe formé par le Danube.

[32] M. Zahariade, 1988, p. 139–141; les découvertes sont déjà plus avancées qu'elles ne paraissent dans l'image représentée: v. aussi Al. Suceveanu, M. Zahariade et collab., *Dacia*, NS, 1987, p. 87–96 et 97–106. En tant que responsables de ces fouilles, les deux auteurs cités sont en train de continuer cette recherche; au moment de la dernière rédaction de ce texte (1995), le rapport entre la fortification de Halmyris et sa fonction portuaire était déjà beaucoup plus évident pour l'époque du Bas-Empire.

[33] Portant le nom du même préfet Fl. Gerontius, rencontré sur la balance de Dinogetia, IGLR, 247 (v. plus haut, n. 5).

[34] C. Preda, 1975, p. 219–229 et la carte de la fig. 1; Al. Barnea, 1991, p. 257.

[35] V. aussi nos considérations citées (n. 20).

https://biblioteca-digitala.ro

BIBLIOGRAPHIE, ABRÉVIATIONS

A. Aricescu, 1977 = A. Aricescu, *Armata în Dobrogea romană*, București, 1977.
AÉ = *Année Épigraphique*, Paris.
AISC = *Anuarul Institutului de Studii Clasice*, Cluj-Sibiu.
ASS = *Acta Sanctorum*, Bruxelles.
Al. Barnea, 1988 = Al. Barnea, dans DHA, 14, 1988, p. 128–142.
Al. Barnea, 1991 = Al. Barnea, dans Al. Suceveanu, Al. Barnea, *La Dobroudja Romaine*, Bucarest, 1991, p. 154–317.
I. Barnea, 1967 = I. Barnea, dans *Dacia*, NS, 11, 1967, p. 355–356.
I. Barnea, 1968 = I. Barnea, dans R. Vulpe, I. Barnea, *Din istoria Dobrogei*, II, Bucarest, 1968, p. 367–556.
I. Barnea, 1969 = I. Barnea, dans RESEE, 7, 1969, 1, p. 21–33.
I. Barnea, 1971 = I. Barnea, dans I. Barnea, Șt. Ștefănescu, *Din istoria Dobrogei*, III, Bucarest, 1971, p. 1–336.
I. Barnea, 1975 = I. Barnea, dans SCN, 6, 1975, p. 159.
I. Barnea, 1982 = I. Barnea, dans I. Barnea, O. Iliescu, *Constantin cel Mare*, Bucarest, 1982, p. 1–123.
I. Barnea, 1985 = I. Barnea, dans *Pontica*, 18, 1985, p. 239–240.
I. Barnea, 1990 = I. Barnea, dans SCIVA, 41, 1990, 3–4, p. 313–314.
I. Barnea, 1992 = I. Barnea, dans *Pontica*, 25, 1992 (1995), p. 281–296.
I. Barnea, Gh. Ștefan, 1972 = I. Barnea, Gh. Ștefan, dans *Actes du IXe Congrès International d'études sur les frontières romaines*, Mamaïa, 1972, p. 25.
V. Beševliev, 1964 = V. Beševliev, *Spätgriechische und spätlateinische Inschriften aus Bulgarien*, Berlin, 1964.
BOR = *Biserica Ortodoxă Română*, Bucarest.
O. Bounegru, 1986 = O. Bounegru, dans *Pontica*, 19, 1986, p. 267–272.
M. Brudiu, 1979 = M. Brudiu, dans *Danubius*, 8–9, 1979, p. 151–164.
M. Brudiu, 1995 = M. Brudiu, dans *Din istoria Europei romane (From the History of the Roman Europe)*, Oradea, 1995, p. 227–236.
V. Culică, 1975 = V. Culică, dans *Pontica*, 8, 1975, p. 215–262.
V. Culică, 1976 = V. Culică, dans *Pontica*, 9, 1976, p. 115–133.
Danubius = Danubius (revue du Musée d'Histoire de), Galați.
DHA = *Dialogues d'histoire ancienne*, Besançon.
P. Diaconu, 1963 = P. Diaconu, dans BOR, 81, 1963, 5–6, p. 548–550.
H. Halfman, 1986 = H. Halfman, *Itinera Principum. Geschichte und Typologie der Kaiserreisen im Römischen Reich*, Stuttgart, 1986.
L. Hollenstein, 1975 = L. Hollenstein, dans *Études Balkaniques*, 10, 1975, p. 39, no. 71.
IGLR = Em. Popescu, *Inscripțiile grecești și latine din secolele IV–XIII descoperite în România*, Bucarest, 1976.
ISM V = Emilia Doruțiu-Boilă, *Inscriptiones Scythiae Minoris*, V. *Capidava-Troesmis-Noviodunum*, Bucarest, 1980.
Limes IX = *Actes du IXe Congrès International d'études sur les frontières romaines (1972)*, Bucarest-Cologne-Vienne, 1974.
Limes XIII = *Studien zu den Militärgrenzen Roms* (Actes du XIIIe Congrès des frontiéres romaines, Aalen, 1983), Stuttgart, 1986.
H. Metaxa, 1915 = H. Metaxa, dans *Buletinul Comisiei Monumentelor Istorice*, Bucarest, 8, 1915, p. 31–35.
M. Mirčev, 1952 = M. Mirčev, dans *Izvestija*, Varna, 9, 1952, p. 72–73.

https://biblioteca-digitala.ro

MPR	=	I. Barnea, *Les monuments paléochrétiens de Roumanie*, Cité du Vatican, 1977.
Pontica	=	*Pontica*, Constanța (revue du Musée d'Archéologie de Constanța)
C. Preda, 1975	=	C. Preda, dans *Relations between the Autochtonous Population and the Migratory Populations on the Territory of Romania*, Bucarest, 1975, p. 219–229.
RE	=	*Realencyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft.*
RESEE	=	*Revue des études Sud-Est Européennes*, Bucarest.
I. I. Russu, 1936	=	I. I. Russu, dans AISC, 2, 1936, p. 210–21.
SCIVA	=	*Studii și cercetări de istorie veche și arheologie*, Bucarest.
SCN	=	*Studii și cercetări de numismatică*, Bucarest.
Al. Suceveanu, 1991	=	Al. Suceveanu, dans Al. Suceveanu, Al. Barnea, *La Dobroudja romaine*, Bucarest, 1991, p. 1–153.
TIR	=	*Tabula Imperii Romani (L 35*, Bucarest, 1969, rédigée par Em. Popescu).
D. Tudor, 1965	=	D. Tudor, *Sucidava. Une cité daco-romaine et byzantine en Dacie*, Bruxelles, 1965.
D. Tudor, 1974.1	=	D. Tudor, *Les ponts romanins au Bas-Danube*, Bucarest, 1974.
D. Tudor, 1974.2	=	*Sucidava*, Craiova, 1974.
D. Tudor, 1978	=	D. Tudor, *Oltenia romană*, Bucarest, 1978[4].
V. Velkov, 1977	=	V. Velkov, *Cities in Thrace and Dacia in Late Antiquity*, Amsterdam, 1977.
R. Vulpe, 1972	=	R. Vulpe, dans *Limes IX*, p. 267–276.
M. Zahariade, A. Opaiț, 1986	=	M. Zahariade, A. Opaiț, dans *Limes XIII*, p. 565–572.

ANNEXE

Liste des concordances épigraphiques (hors celles notées dans le texte):

IGLR	CIL III
81	12518; 13756
82	7614
83	12516
108	14215[2]
167	14463
170	13734
190	13755
230	7603
231	7606
232	7609
237	6174
239	7610

https://biblioteca-digitala.ro

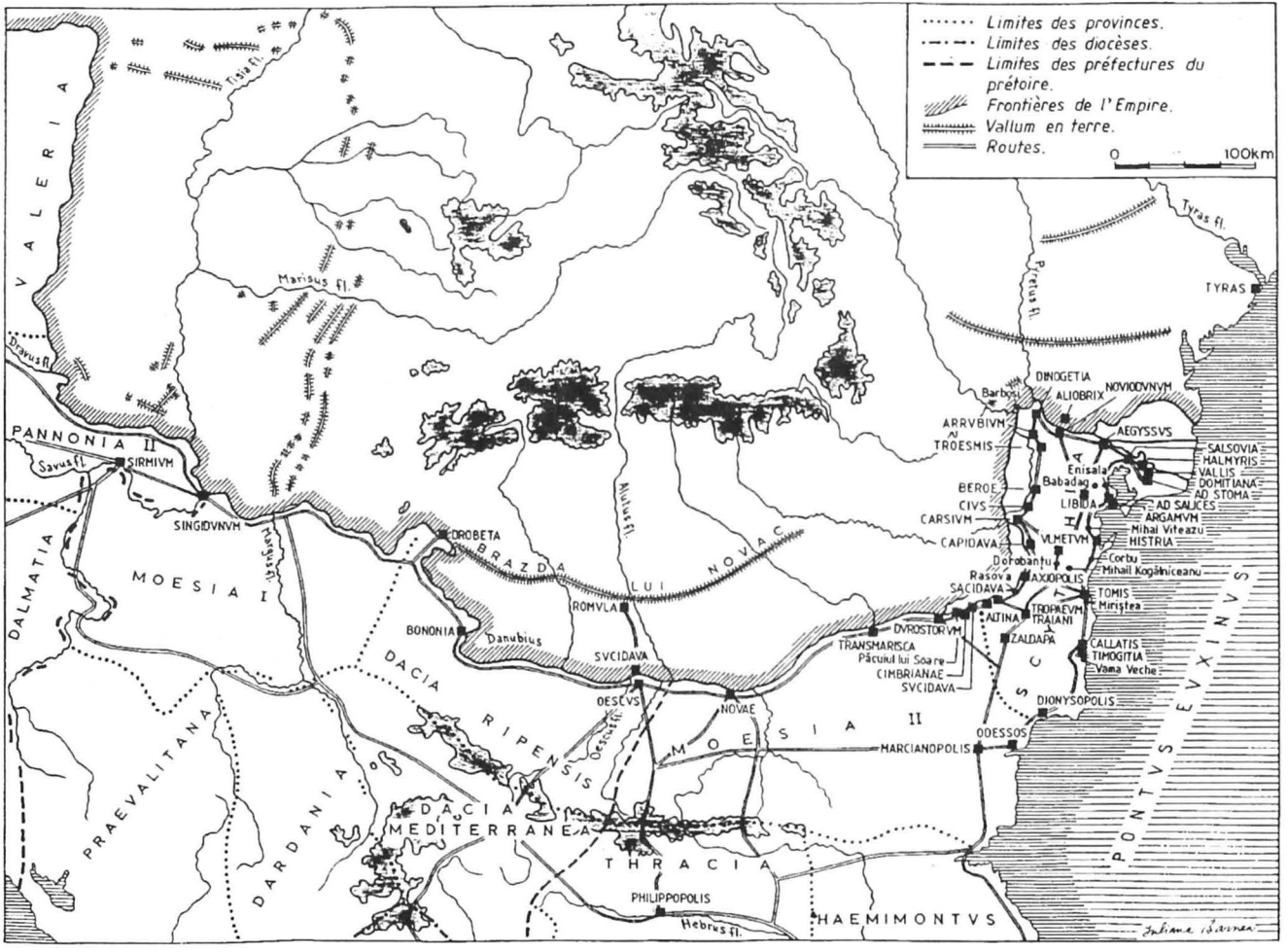

Fig. 1. La région du Danube moyen et inférieur a l'époque du Bas-Empire.

https://biblioteca-digitala.ro