

1. Carte des voies
romaines dans les
Balkans.



INTRODUCTION

Marie-Patricia Raynaud et Elisabetta Neri

Le deuxième volume du *Corpus des mosaïques d'Albanie* s'attache à étudier les mosaïques découvertes le long de la *via Egnatia*, la voie antique qui traverse et "innervé" le pays d'est en ouest (fig. 1).

Ce sont surtout des mosaïques de pavement qui ornent des églises de l'Antiquité tardive, de la fin du v^e siècle pour Tepe Elbasan, et du vi^e siècle pour Arapaj, Elbasan et Lin. De nombreux points de comparaison et une grande homogénéité dans leur fonction, leur répertoire, leur style ainsi que dans l'organisation de leur décor justifient le choix de ce thème de recherche. Par ailleurs deux églises étaient décorées de mosaïques pariétales très colorées ; les unes encore en place à Durrës dans la chapelle de l'amphithéâtre, et les autres sous forme de débris. Ces deux exemples démontrent que cette technique était utilisée – et parfaitement maîtrisée – dans la région dès le vi^e siècle, contrairement à ce qu'on a longtemps imaginé pour l'Albanie.

Des recherches élargies à l'échelle de la *via Egnatia* dans son parcours complet permettent, après une première partie consacrée au catalogue, de développer dans la seconde partie du livre un certain nombre de réflexions sur l'impact de cette artère dans la région et ses abords. Les matériaux du décor – comme les tesselles en verre – de provenance orientale, les motifs aniconiques, l'iconographie ainsi que la chronologie des monuments trouvent un sens nouveau à la lumière du travail de documentation mené dans la première partie du volume. L'étude de ces églises confirme leur totale insertion dans le monde euro-méditerranéen. La réalisation, la valorisation et l'entretien des décors des sanctuaires placés sur cette grande voie, dans certains cas jusqu'au-delà du vii^e siècle, prouvent la vitalité de cet axe durant l'époque protobyzantine. Contrairement aux idées reçues, la *via Egnatia* continue durant ces périodes tardives à véhiculer les marchands, les armées, les pèlerins et les denrées, et permet également la diffusion des matériaux et des minerais, tout en jouant un rôle actif dans la transmission des modes et des techniques nouvelles grâce à la circulation des artisans et des commanditaires.

La région des Balkans s'est toujours trouvée au point de rencontre de l'Orient et de l'Occident, et ceci dès l'époque romaine, entre Rome et les provinces orientales, et entre le monde "barbare" au septentrion et le berceau de la civilisation méditerranéenne.

Cette sphère d'échanges et de circulation fut très tôt sillonnée de routes fréquentées tant par les hommes que par les marchandises et les minerais. L'Albanie joua tôt un rôle important dans ce réseau routier, offrant sur sa côte adriatique, en général peu accueillante, des emplacements portuaires sûrs, essentiels pour relier le réseau routier au réseau maritime. Trois refuges principaux ponctuaient la côte albanaise dès l'époque archaïque et hellénistique : Apollonia – jusqu'à son ensablement durant la fin de l'Antiquité –, *Aulona*¹ (près de Vlora) et enfin *Dyrrachium* (Durrës) qui connut une longue histoire médiévale et postmédiévale. D'autres ports d'importance secondaire se sont succédé, notamment à *Phoinike* (Finik), puis à *Buthrotum* (Butrint) au sud, entre mer ionienne et mer adriatique².

L'entretien des routes était vital pour la survie à long terme de l'Empire romain, puis, plus tard, des Empires byzantin et ottoman. Le réseau routier facilitait le déplacement des armées, pour consolider les conquêtes militaires et atteindre les colonies lointaines, tout en assurant le transport rapide des vivres indispensables³. Jusqu'au iii^e siècle au moins, chaque route comprenait un système continu de bornes milliaires indiquant les distances entre les étapes et les stations de relais qui la scandent. De tous temps, le bon fonctionnement de ces axes a impliqué une solide organisation de maintenance et de réparation, nécessaires notamment après les hivers rigoureux, les glissements de terrain et les inondations, et cette lourde charge reposait sur les communautés locales.

Les escales antiques se composent de *stationes* pour la restauration des voyageurs et de *mutationes* servant de relais où l'on pouvait changer les attelages et louer des chevaux supplémentaires,

1 Les noms antiques sont indiqués en italique, suivis entre parenthèses du nom moderne lorsqu'il existe. Si le site n'a pas changé de nom, on ne l'indiquera pas en italique, comme Apollonia par exemple.

2 Pour les routes et la situation historique des Balkans à l'Antiquité tardive voir notamment Deniaux 2001 ; Fasolo 2003 ; Sodini 2007 ; Gutsche 2010 et la bibliographie citée dans ces ouvrages ; Dausse 2018.

3 Lolos 2007.

2. Détail de la côte adriatique sur la carte de Peutinger.



pour les montées et les descentes accentuées⁴. Elles voisinaient souvent avec des *mansiones* qui avaient fonction d'hébergement et étaient parfois agrémentées de thermes⁵. Ces haltes sont énumérées dans plusieurs Itinéraires (*Itineraria*), mentionnant les distances qui les séparaient⁶. Les principales stations sont reportées sur la Table de Peutinger⁷ (fig. 2). À l'Antiquité tardive, et particulièrement aux v^e-vi^e siècles, ces escales et relais deviennent généralement des centres religieux, et voient la construction de nombreux monastères, églises et lieux de pèlerinage et de sépulture, qui ponctuent régulièrement le tracé des routes. Ces lieux, qui associent l'accueil et le culte, ont un impact profond sur l'économie des régions traversées.

LA VIA EGNATIA

Cette route majeure a suscité l'intérêt des chercheurs depuis le XIX^e siècle, et les connaissances se sont considérablement enrichies dans les vingt dernières années grâce à des prospections, des études topographiques, historiques et épigraphiques, ainsi que des interventions archéologiques.

La *via Egnatia* est l'une des rares routes hors d'Italie à porter le nom d'un personnage. Il s'agit probablement de Gnaeus Egnatius, proconsul de la région de Macédoine dans la seconde moitié du I^{er} s. a.C.⁸. Après la traversée de l'Adriatique depuis *Brindis* (Brindisi), elle prolongeait l'itinéraire italien de la *via Appia*, qui aboutissait à Rome, et de la *via Trajana*, construite sous Trajan pour rallier plus rapidement Bénévent. Cet axe terrestre se prolonge jusqu'au Bosphore, constituant le lien le plus court entre les deux métropoles, entre l'Europe et l'Asie,

4 Une fouille récente à l'ouest d'Amphipolis a mis au jour un complexe des III^e-VI^e siècles, qui pourrait correspondre à une de ces *mutatio*, Adam-Veleni 2003 ; Karivieri 2010.

5 Un résumé des étapes de la partie albanaise de la
via Egnatia est donné dans la carte archéologique de
l'Albanie, Cabanes *et al.*, dir. 2008, 127-132. Voir aussi
Fasolo 2003 ; De Matteis 2016.

6 Ces *itineraria* servaient de guides de voyage, notamment l'*Itinerarium provinciarum* 317, 3-18, 3 ; l'*Itinerarium provinciarum* 329, 1-9 ; l'*Itinerarium burdigalense* 606, 9-607, 10.

7 La *Tabula Peutingeriana*, VI, 3-5 fournit un document géographique où la *via Egnatia* est bien représentée (ici en vert), ainsi que ses principales stations.

8 Chevalier, R. 1997, 241. Son nom est cité sur une borne milliaire de la route, trouvée près de Thessalonique (Romiopoulou 1974), et confirmé par la trouvaille en 1979 d'une deuxième borne similaire près de Philippes (Samartzidou 1990). Les noms des autres routes illustraient plutôt leur position géographique ou leur rôle, telles les *via Pontica* et *Diagonalis* – cette dernière appelée aussi *via Militaris* –, ou encore la *Candavia*, voir infra n. 11.

et permettant de rejoindre les voies menant aux territoires d'Orient⁹ (voir fig. 1). C'est une des plus importantes parmi les routes terrestres antiques d'Illyrie et de Macédoine, et sans conteste le moyen le plus direct de rejoindre d'abord Thessalonique, métropole d'une importance majeure avant de passer sous la coupe de l'empire d'Orient, puis atteindre Constantinople en traversant le sud de la Thrace, en ligne presque droite.

On trouve très tôt mention de cette voie dans les sources. Aristote, au IV^e s. a.C., est l'un des premiers qui évoque des échanges commerciaux pratiqués le long de cet axe¹⁰, qui n'existait alors que sur certaines sections. Les Romains l'aménagèrent après s'être rendus maîtres de la Macédoine en 168 a.C, c'est-à-dire après la victoire des Romains sur la Macédoine et son roi Persée. Cette victoire rendait le lien routier indispensable à l'administration des provinces orientales et à l'acheminement des armées, en reprenant, dans sa section occidentale, le tracé de l'ancienne route de Candavia¹¹, selon un tracé ensuite décrit par Strabon :

À partir d'Apollonia, la *via Egnatia* court vers l'Orient et pénètre en Macédoine. Elle a été jalonnée par des milliaires jusqu'à Kypsela et au cours de l'Hébro, la distance étant de 535 milles. Si on estime le mille, comme on le fait généralement à huit stades, cela fait 4 280, mais, si comme le fait Polybe, on le compte pour huit stades et deux plèthres, c'est-à-dire le tiers de stades en plus, il faut ajouter à ce nombre 678 stades, c'est-à-dire le tiers du nombre des milles. Les deux routes, qui, d'Apollonia et d'Épidamne, conduisent à cette voie, se rejoignent à mi-chemin entre les deux villes. On donne le nom de *via Egnatia* à la route dans son entier, mais le premier tronçon qui passe par Lychnis et Pylon, et va jusqu'à la ligne de séparation entre l'Illyrie et la Macédoine, est appelée route de la Candavia, du nom d'une montagne d'Illyrie. De là, elle passe près du Barnous, puis par Héraclée, le pays des Lyncestes et celui des Éordiens, par Édessa et Pella, atteint Thessalonique¹².

La construction est généralement située par les chercheurs entre 146 et 118 a.C.¹³ ; Cicéron s'inquiétait

déjà au siècle suivant de voir son importance militaire menacée par les incursions barbares¹⁴ et Tite-Live l'évoque également¹⁵. Pendant cette période, elle était vectrice de diffusion des cultes et des rites¹⁶, selon une dynamique qu'il restait à explorer pour les phases plus tardives. L'entretien de cette route se poursuivait assez régulièrement, au moins jusqu'au III^e s. p.C. et vraisemblablement bien plus tard¹⁷.

Il apparaît désormais qu'après une période de déclin, la route reprit son importance stratégique en raison d'une succession de crises militaires qui affectèrent la région du Danube et qui furent à l'origine de la construction de quantité de nouvelles structures de défense et de travaux de consolidation jusqu'au VI^e siècle, où ces aménagements sont décrits par Procope qui insiste sur les dangers des migrations slaves : c'est alors que beaucoup d'anciens *castella* sont peu à peu transformés en sièges épiscopaux. Affectées par le séisme qui frappe *Dyrrachium* en 346, les infrastructures de la *via Egnatia* se transforment progressivement. Plusieurs auteurs considèrent que l'importance de cette route décline à partir du III^e siècle quand, avec la réforme de la Tétrarchie, le commerce entre les capitales (Trèves, Milan, Serdica, Nicomédie) – et par conséquent entre l'Italie et l'Orient – la délaisse au profit des routes plus septentrionales¹⁸. Pourtant, dans sa partie macédonienne, les fouilles à Ohrid¹⁹, Heraclea, Pella, Thessalonique, Arethousa, Amphipolis, Philippos, Néapolis et Thasos ont largement démontré la vitalité et l'interconnectivité de cet axe, au moins jusqu'au VII^e siècle²⁰. Les cinq monuments étudiés ici témoignent également de la vitalité de cet axe au même moment, dans la partie de la grande route qui traverse l'Albanie.

Le principal obstacle auquel se heurtaient les ingénieurs du génie civil en Albanie était les nombreuses et larges rivières, qui se déployaient dans les plaines côtières et étaient secouées deux fois l'an par des crues violentes qui changeaient leur cours. À proximité des basses terres, la route suivait le bas des collines, afin d'échapper aux fréquentes inondations et aux marécages. Puis il fallait

9 Son débouché sur le Bosphore a sans conteste eu une influence sur le choix de Constantin d'y fonder la ville qui porte son nom.

10 Dans le *De mirabilibus auscultationibus* d'Aristote (Arist., *Mir. ausc.*, 104). Cité par Polybe (Polyb., 21.26.1) au II^e s. a.C.

11 Du nom des monts de *Candavia* à l'est de l'Albanie.

12 Strab. 7.7.4.

13 Sur les dates de cette construction, voir Fasolo 2003, 97-99 et 103-108. Selon Wilkes 2006, elle aurait été construite à partir de 148 a.C.

14 Cic., *Prov.*, 2.4.

15 Liv. 41.44.30 ; cf. Lemerle 1954, rééd. 1980.

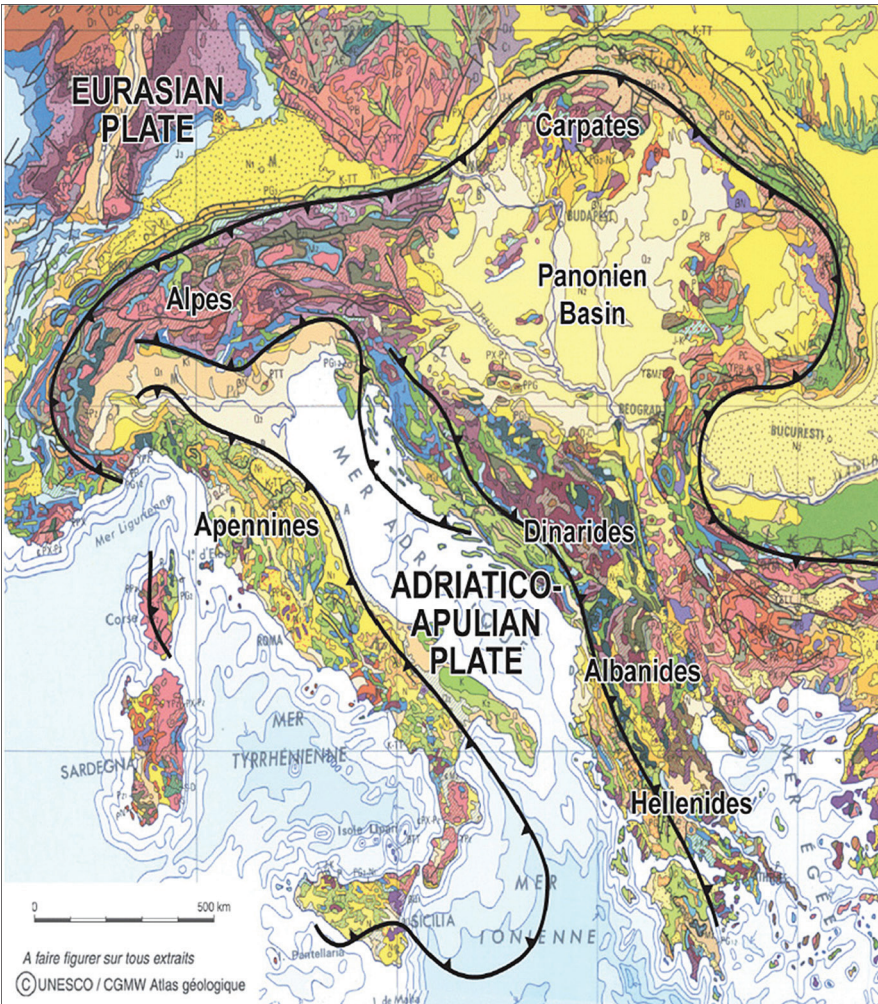
16 Nikoloska 2018 argumente la diffusion du culte égyptien et du culte de Némésis le long de la *via Egnatia*.

17 Collart 1976.

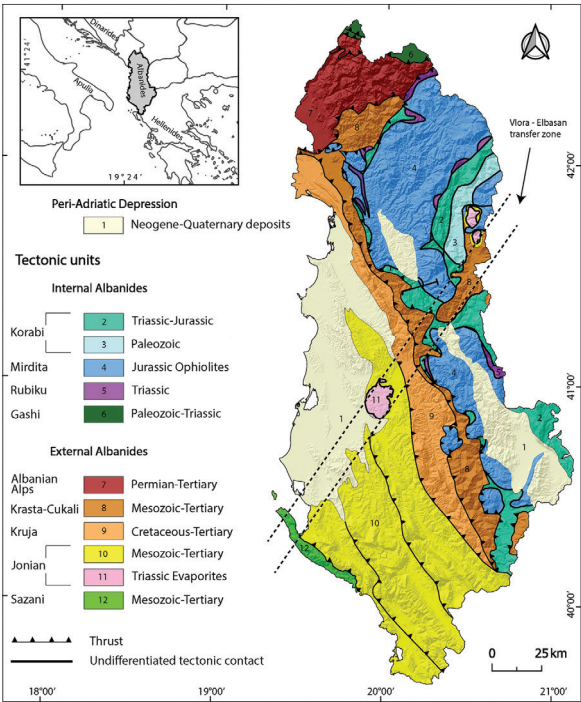
18 Bavant 2004, 317.

19 Bitrakova-Grozdanova 1988.

20 Karivieri 2008 ; pour Arethousa et son insertion dans l'*Egnatia*, Karivieri 2010 et 2018.



- 3. Carte tectonique de la zone adriatique.
- 4. Carte géologique d'Albanie.
- 5. Carte d'Albanie, avec en rouge les sites de la *via Egnatia* étudiés ici.



franchir les chaînes successives de montagnes, qui s'échelonnent selon un axe nord-ouest/sud-est, et barrent l'accès vers le centre des Balkans et les lacs de Prespa et d'Ohrid. La vallée du Shkumbin offrait l'unique coupure naturelle et le plus bref moyen d'accéder aux cols.

Sa situation géologique fait de l'Albanie un pays à fort risque sismique. Elle se situe le long d'une faille, au croisement entre la plaque apulo-adriatique, les Alpes, les Carpates et l'Afrique. La tectonique de compression de l'Afrique vers le nord et du secteur apulo-adriatique vers l'est, a constitué une chaîne de montagnes continue allant des Dinarides au nord, aux Albanides en Albanie, et jusqu'aux Hellénides en Grèce (fig. 3). On distingue respectivement, à l'est et à l'ouest de cette faille, les Albanides internes caractérisées par un magmatisme développé, et les Albanides externes définies par l'absence de magmatisme (fig. 4). Ces reliefs sont interrompus par les failles de formations antérieures nord/sud qui passent entre Peć (Kosovo) et Shkodra (Albanie) et entre Vlora et Elbasan²¹. Les sites de Durrës, Elbasan et Lin sont près des épicentres et furent donc victimes de fréquents tremblements de terre, notamment à l'époque protobyzantine.

²¹ Meco et al. 2000.



6. Apollonia, mosaïque trouvée sous le réfectoire du monastère.

La *via Egnatia*, dans sa partie albanaise, avait deux points de départ sur l'Adriatique : les ports de *Dyrrachium-Epidamnos* (Durrës) et d'Apollonia (fig. 5). Ils occupaient un rôle déterminant depuis l'époque hellénistique, bien placés près des courants marins qui longent la côte albanaise vers le nord. Ces villes étaient raccordées à diverses routes terrestres et marines. Apollonia, aux premiers siècles de la route romaine, avait une importance plus grande que *Dyrrachium*, mais ce phénomène s'est peu à peu inversé du fait de son ensablement progressif²². Nous n'étudierons pas en détail dans ce volume une mosaïque de l'Antiquité tardive partiellement trouvée sous le monastère d'Apollonia, écartée de notre étude car elle ornait le sol d'un édifice dont la fonction est inconnue²³ (fig. 6). Les deux tronçons équidistants qui en partaient se rejoignaient au bord du Shkumbin pour ensuite filer vers l'est, presque sur une ligne horizontale, jusqu'à Constantinople, reliant directement les bassins adriatique et égéen, puis rejoignant le Bosphore. C'était le trajet le plus court entre l'Italie et les portes de l'Orient. Cela justifiait l'énorme logistique mise en œuvre pour rendre carrossable cet axe essentiel, et continuer ensuite à l'entretenir, même lorsque son rôle militaire devenait secondaire.

Au départ de Durrës, le tronçon nord de la route s'infléchit d'abord vers le sud en contournant

une ligne de collines pour rejoindre la vallée du Shkumbin et rallier le tronçon sud dont le point de départ était Apollonia²⁴. La jonction se faisait soit à la station de Clodiana²⁵, soit plus près d'Elbasan, à proximité du grand pont antique de Topçias sur le Shkumbin²⁶. Puis la route remontait, sur presque toute sa longueur, la vallée du Shkumbin, qui coupe les montagnes en direction de l'est après l'élargissement de la plaine de *Scampis* (Elbasan). Le fleuve devient de plus en plus encaissé entre les hauteurs et son cours dévie un peu vers le nord-est puis, à l'endroit où la route antique l'abandonne, il oblique vers sa source située au sud-est. La *via Egnatia*, après le passage de Kostriçan – situé à quelques kilomètres au nord de l'actuel col de Thanës –, rejoignait le nord-ouest du lac d'Ohrid à la hauteur de Lin. Après avoir contourné la partie nord du lac, la route parvenait dans la métropole de *Lychnidos* (Ohrid) au nord-est, puis passait au nord du lac Prespa avant d'arriver à *Heraclea Lyncestis* (Bitola). Cet itinéraire n'était certes pas le plus aisé, compte tenu des reliefs, mais le plus court. La route ensuite descend vers le bassin de la mer Egée, via Pella et Thessalonique, puis longe la côte en passant par *Amphipolis*, Philippes, *Heraclea*, *Andrinople* (Edirne) – où elle rejoint la *via Diagonalis* – avant de parvenir enfin au détroit du Bosphore et à Constantinople²⁷.

22 Le port d'*Aulona*, près de Vlora au sud, devint alors l'accès le plus proche d'Apollonia vers la mer Adriatique.

23 Muçaj 2008, 380. Étant données les incertitudes sur sa date et sa fonction, cette mosaïque ne pouvait s'intégrer au groupe homogène du présent volume. Elle fera l'objet d'une étude complète dans un prochain volume du *Corpus des mosaïques d'Albanie* dédié aux mosaïques du site d'Apollonia.

24 Le tronçon sud (Apollonia-Fier-Rrogozhina) reçoit rapidement une prolongation au-delà d'Apollonia jusqu'à *Valona* et *Aulona*, voir Gjipali 2005.

25 Dans la moyenne vallée du Shkumbin (O'Sullivan 1972 ; Fasolo 2003 ; Amore *et al.* 2001 ; Cerova 2018).

26 Hammond 1972 et 1974.

27 Papazoglou 1988.

La partie ouest de la *via Egnatia*, notamment sa section albanaise, est désormais bien connue²⁸.

La route a continué à être fréquentée à l'époque médiévale, et jusqu'à la fin de l'époque ottomane où elle a joué un rôle important, permettant les mouvements des troupes de conquête des sultans et garantissant leur approvisionnement²⁹.

LES ROUTES DES BALKANS

Outre la *via Egnatia*, d'autres routes traversaient les Balkans³⁰ (voir fig. 1). Parmi les plus importantes, figure la danubienne qui longeait le fleuve jusqu'à son delta au nord-ouest de l'actuelle Bulgarie³¹. La route *Scodra-Naissus*³² qui rejoignait la danubienne vers Viminacium jouait, pendant l'Antiquité tardive notamment, un rôle majeur dans l'importation des produits métallurgiques depuis le nord vers l'Adriatique et la Méditerranée. Partant de *Dyrrachium*, elle ralliait par une route côtière *Lissus* (Lezha) et *Scodra* (Shkodra), puis remontait les vallées du fleuve *Oriund* (Drin) et du Mat vers les Balkans septentrionaux et les peuples du nord. Elle rejoignait à *Naissus* (Niš), au centre des Balkans, la *via Diagonalis*. Cette dernière – aussi appelée *via Militaris* – assurait la communication entre la partie occidentale du Danube et le Bosphore, passant par *Singidunum* (Belgrade), *Naissus* et *Philippopolis* (Plovdiv), et plusieurs bretelles la raccordaient à la *via Egnatia*, dont une passait par *Scupi* (Skopje) et Stobi en direction de Thessalonique. Au nord de l'Adriatique, la *via Flavia* partait d'*Aquileia* (Aquilée) vers *Tergestum* (Trieste) et longeait la côte Dalmate et l'Istrie par Pula et Rijeka, jusqu'à *Scodra*. La *via Pontica* raccordait Constantinople au delta du Danube en longeant la côte de la mer Noire. Un axe très fréquenté bifurquait avant Thessalonique depuis la *via Egnatia* vers le sud, et longeait la côte est de la Grèce, se dirigeant vers la Thessalie et le Péloponnèse. Enfin, le long de l'Adriatique, au-delà du tronçon sud de la *via*

Egnatia ralliant Apollonia, une route continuait vers le port d'*Aulona*, qui prit de plus en plus d'importance quand Apollonia se trouva ensablée à la fin de l'Antiquité : le détroit *Aulona-Otrante* reste le plus court passage marin pour l'Italie, et on constate la vitalité des importations depuis Otrante, grâce au matériel trouvé en fouilles dans les Balkans, notamment en Albanie, jusqu'à l'époque médiévale. De *Valona* (Vlora), deux routes rejoignaient la Grèce de l'Ouest et *Nicopolis ad Actium* : l'une maritime suivant la côte adriatique puis ionienne via Butrint, l'autre passant par l'intérieur des terres en remontant le cours de la Vjosa (*Aôos*) par Amantia, Hadrianopolis, et bifurquant soit vers la Thessalie, soit vers Dodone pour atteindre Nicopolis. Ces axes se prolongeaient vers le sud et permettaient de relier le Péloponnèse et les îles grecques à la Dalmatie et au nord de l'Italie. Des routes secondaires maillaient le pays, dont celle qui rejoignait depuis le fleuve Shkumbin (*Genusus*) les vallées du Seman puis de l'Osum et du Devoll, pour desservir le bassin de Korça³³.

Au sein du réseau général de voirie des Balkans, l'analyse des sources écrites et du cadre géopolitique a amené à affirmer que pendant l'Antiquité tardive, "la *via Egnatia* décline, lorsque le trafic entre l'Italie et l'Orient la délaisse au profit des routes plus septentrionales" ; ainsi, selon la plupart des chercheurs, après le séisme de 346, elle "ne retrouve jamais son importance"³⁴. En particulier, l'instabilité de la région à partir de la deuxième moitié du VI^e siècle et la pénétration des Avars et de groupes de Slaves à partir du VII^e siècle ont laissé supposer que "plus aucune voie antique n'était utilisable dans les Balkans, notamment la *via Egnatia*, qui toutefois resta tout au long du Moyen Âge l'axe principal de circulation est-ouest, quand les conditions le permettaient"³⁵. Les liaisons, certifiées grâce aux trouvailles de céramique orientale et africaine jusqu'en plein VII^e siècle, devaient alors se faire par voie maritime. C'est seulement avec la reprise des Balkans par l'Empire byzantin, entre la fin du VIII^e et le IX^e siècle, qu'est supposé le rétablissement de l'axe de l'*Egnatia* par les autorités impériales. La création des thèmes de Durrës et de Thessalonique marquerait cette volonté³⁶. La période examinée dans ce volume (V^e-VII^e siècles) est donc fondamentale et l'étude ici proposée permet de découvrir un tout autre aspect de la fréquentation de cette route, encore méconnu

28 Voir notamment Ceka, N. & Papajani 1972 ; Fasolo 2003 ; Amore *et al.* 2001.

29 Sur l'utilisation plus tardive de la route, voir Zachariadou, dir. 1996.

30 Wilkes 1992 ; Avramea 2002 ; Wilkes 2005, notamment 233-252, sur l'ensemble des routes et leur remaniement à l'époque romaine ; sur les stations albanaises, voir Wilkes 2006.

31 Milkulčić 2002.

32 Përzhita 2018, et surtout Petrović 2019.

33 Cf. Cabanes *et al.*, dir. 2008.

34 Bavant 2004, 317.

35 Cheynet 2006, 463.

36 *Ibid.*, 450.

pour une période généralement considérée comme en déclin : ce livre n'est qu'un premier pas dans cette direction. Il rend perceptible, à travers les mosaïques, l'importance de l'investissement sur les édifices religieux tout au long de l'*Egnatia* à l'époque protobyzantine. La visibilité et l'entretien du décor des bâtiments étudiés soulignent leur fréquentation,

leur vitalité et leur connectivité. Comme cela était déjà supposé pour la partie gréco-macédonienne de cette grande voie, l'Église semble donc maintenir bien vivant cet axe de communication et de circulation de matières premières, des marchandises et des idées.



Didier Dubois