

>> Les voies romaines de Grèce



La *via Egnatia* près de Peqin, au sud-est de Dyrrachium. Cliché maison d'édition Olkos, Athènes, 2008.

TROIS PROVINCES POUR UNE VOIE

Rares sont, hors d'Italie, les exemples de routes romaines dont nous connaissons les noms. Tel est cependant le cas de la *via Egnatia* qui, partant de la côte adriatique des Balkans, suivait le rivage égéen de la Thrace pour finir dans les environs de Byzance. Elle fut ainsi nommée d'après un certain Cn. Egnatius, un proconsul romain de Macédoine. Sous le Haut-Empire, elle traversait trois provinces, qui retiendront inégalement notre attention : d'abord celle d'Épire, créée au début du II^e s. ap. J.-C., et dont Nicopolis était la capitale, puis la province de Macédoine, gouvernée depuis Thessalonique, enfin la Thrace, dont seul le littoral était proprement grec. Mais il serait trompeur de limiter la question des routes romaines de Grèce au seul cas de la *via Egnatia*. Ce qui se passait plus au sud, dans la province d'Achaïe dont les autorités siégeaient dans la colonie romaine de Corinthe, peut of-

Dans la péninsule grecque, l'effort routier de Rome s'est essentiellement traduit par la création d'un important axe ouest-est, la *via Egnatia* qui passait notamment par Thessalonique et devait plus tard assurer les communications entre l'Italie et la nouvelle capitale, Constantinople. Au sud, la romanisation des réseaux fut plus sporadique. Comme souvent, ces réseaux se sont appuyés sur l'héritage des époques précédentes.

Par Christophe CHANDEZON

>> Professeur d'Histoire ancienne, université Montpellier 3

et Athanasios RIZAKIS

>> Professeur émérite, université de Nancy 2, Directeur de recherche, FNRS, Athènes

frir un contrepoint à la réflexion. Les îles de l'Égée, qui dépendaient de l'Achaïe, n'ont pas livré de traces d'une activité routière sous l'Empire, sauf la Crète, mais cette île formait, avec la Cyrénaïque, une province spécifique, dont nous ne parlerons pas ici.

PROVINCIALISATION ET RÉSEAUX ROUTIERS

Dans ces régions, le processus de provincialisation a commencé en 148 et s'achève au I^{er} s. av. J.-C. Nous sommes dans des terres qui peuvent être vues comme le cœur de l'hellénisme. Même si elles ont souvent beaucoup perdu en dynamisme, les cités de la région portaient des grands noms et leur statut au sein de l'Empire tenait largement à la gloire attachée à leur passé. La romanisation dans l'Orient grec s'y est développée selon des modalités originales. Les historiens et archéologues n'en ont pris la mesure qu'à la parution du livre de Susan Alcock, *Graecia capta*, en 1993. Les quelques



paragraphe qu'il contenait sur les réseaux routiers n'étaient guère développés, faute d'études précises permettant de dresser un bilan.

Depuis plus de quinze ans, les recherches se sont multipliées et rendent possible une première synthèse. De nouvelles bornes milliaires ont été publiées ; certaines dormaient dans des réserves de musées. Comme partout dans l'Empire, elles datent plutôt du III^e et du IV^e siècle que des précédents. Mais la Grèce a livré aussi quelques monuments plus anciens datant des débuts de la provincialisation. Plus les recherches avancent, plus les milliaires apparaissent comme des monuments de la loyauté des communautés locales à l'égard du pouvoir et comme un moyen pour ce même pouvoir d'affirmer sa légitimité. Ils ne traduisent plus forcément une intervention directe des autorités dans le réseau. Ils n'en sont pas moins des témoignages sur la géographie routière et les territoires. La nécessité de publier ces documents de façon satisfaisante a souvent suffi à faire progresser la réflexion.

LES ROUTES GRECQUES AVANT LA CONQUÊTE ROMAINE

En parallèle, d'autres recherches ont permis de mieux appréhender le contexte. En Grèce, pas plus qu'ailleurs dans l'Empire, la route romaine n'apparaît sur un terrain vierge. L'image des Romains bâtisseurs



Milliaire d'Agrinion, en Acarnanie (Grèce centrale). *Archaeologikon Deltion* 35 (1980), Meletai, pl. 49. © Musée archéologique d'Agrinion.

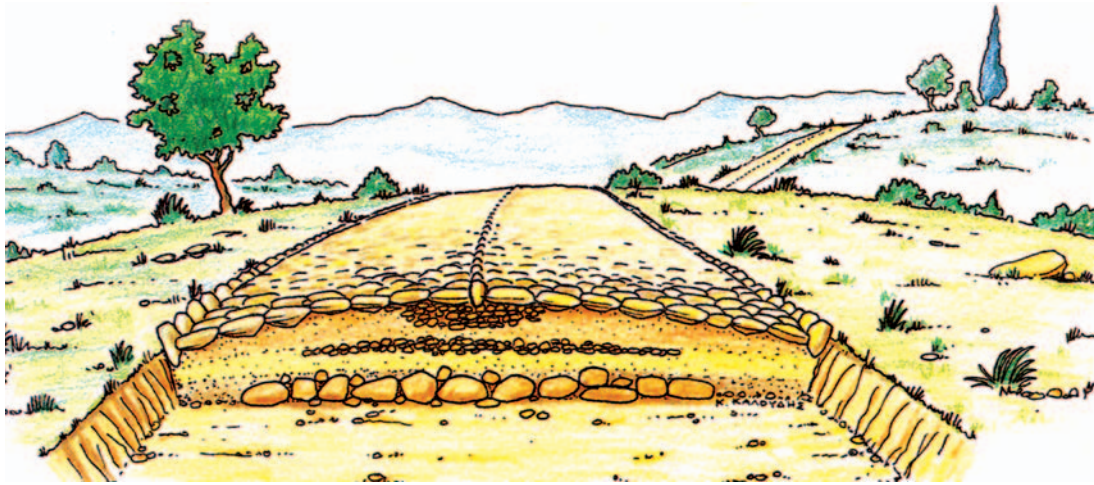


La *via Egnatia* en Thrace grecque. D'après P. Tsatsopoulou, 18^e circonscription archéologique, à Komotini.

de routes opposés à des Grecs négligents en la matière était une idée répandue dès l'Antiquité. Les Grecs qui avaient eu à s'intéresser à Rome avaient été frappés par le génie romain en ce domaine. Strabon écrivait : « Tandis que les Grecs pensent avoir pleinement atteint leur but, en fondant des cités, quand ils se sont préoccupés de la beauté du site, de la force du terrain, des ports et des ressources naturelles du pays, les Romains, eux, ont pourvu surtout à ce que ceux-ci avaient négligé, à savoir la construction de routes, d'aqueducs et d'égouts ... » (*Géographie*, V, 3, 8 = C 235, traduction Fr. Lasserre, CUF). La réalité était moins caricaturale. En Grèce, un premier réseau s'était déjà constitué au II^e millénaire, à l'époque mycénienne. Il n'avait pas totalement disparu pendant les Âges obscurs, même s'il faut bien reconnaître que l'essor de la cité grecque, au VIII^e siècle, a été le facteur structurant le plus durable.

Depuis une vingtaine d'années, l'archéologie de la route en Grèce a fait des progrès considérables. Des chercheurs comme Iannis Pikoulas ou Klaus Tausend ont confirmé ce que les inscriptions laissaient soupçonner : la Grèce classique et hellénistique possédait un réseau dense, allant du simple chemin desservant les fermes dispersées à de véritables routes carrossables (*hamaxitai hodoi*). À cela, il faut ajouter les nombreux chemins mu-

letiers qui facilitaient les échanges, notamment dans les zones de montagne. Ce réseau ne se comprend que dans une réflexion plus générale sur les territoires civiques. Les routes principales étaient creusées de profondes ornières à l'écartement standard (1,40 à 1,45 m) qui semblent avoir été voulues dès le départ pour guider les véhicules ; I. Pikoulas en a parlé comme de rails en négatif (*negative railway*). L'existence de réseaux régionaux dépendait de la capacité de certaines cités à les imposer dans une logique dépassant le seul cadre civique. Dans le Péloponnèse, Argos et surtout Sparte en ont eu les moyens. La constitution de la ligue du Péloponnèse sous l'hégémonie de Sparte, au VI^e s. av. J.-C., a permis la création de voies de circulation qui pénétraient loin au-delà des frontières spartiates. Par la suite, la fondation de grandes cités comme Mégalépolis, en Arcadie ou Messène, dans le sud-ouest du Péloponnèse, a fait émerger de nouveaux pôles de structuration. En Grèce du nord, le paramètre essentiel dans le développement de réseaux organisés est là encore politique : la monarchie macédonienne a pesé d'un poids considérable en prenant en charge un itinéraire suivant la côte nord de l'Égée et qui est le précédent direct de la *via Egnatia*. Le pouvoir royal téménide puis antigonide – les deux dynasties qui ont régné sur la Macédoine – ont mené une



Coupe de la *via Egnatia*, au nord-ouest du village de Komaros. Préfecture d'Hebros, en Thrace ; *Egnatia odos*, publication du Ministère de la Culture, Athènes, 2005.

politique routière active. Toutes les études soulignent que les motivations des cités dans le développement d'un réseau sont avant tout militaires. Le lien était étroit entre route et politique de défense, au point que l'on peut se demander si les historiens ne négligent pas trop l'impact de la route sur la géographie du peuplement et la vie économique.

L'action de Rome ne se comprend que si l'on prend en compte ce passé de la route grecque. Les progrès de nos connaissances à son propos rejaillissent sur notre compréhension des réseaux routiers romains dans le sud des Balkans et permettent de poser la question de l'influence des modèles grecs sur les pratiques romaines. Relativiser la nouveauté de la route romaine en Grèce ne doit cependant pas conduire à la nier complètement. Si le chercheur peut avoir l'impression d'une réelle continuité, il ne doit pas oublier la perception opposée qu'en eurent les Grecs. Les routes, les grands établissements de bains leur semblaient avoir profondément marqué les paysages depuis que Rome intervenait. Il y a bien eu romanisation en la matière et ce sont les modalités et l'impact de cette romanisation qu'il faut examiner.

UN AXE ESSENTIEL DE L'EMPIRE : LA VIA EGNATIA

La *via Egnatia* est la plus connue des routes romaines de la région : elle est effectivement hors normes et a attiré l'attention sur elle dès les débuts de son histoire, ce qui nous vaut un exceptionnel faisceau de sources. L'itinéraire qu'elle suivait est assez bien connu. À l'ouest, elle avait deux points de départ, deux *capita viae* différents : les ports adriatiques d'Apollonia, sur l'actuel littoral albanais, et de Dyrrachium, un peu plus au nord. Tous deux sont face à Brundisium, où aboutissaient la *via Appia* et la *via Traiana* qui partaient de Rome. Les branches venant de ces deux ports se réunissaient au relais (*mutatio*) de Clodiana. De là, la *via Egnatia* menait jusqu'à Kypséla, sur l'Hébros, en suivant une direction ouest-est. Après Kypséla, plusieurs itinéraires

rejoignaient Byzance : on pouvait notamment remonter une partie de l'Hébros en bateau ou bien on pouvait rejoindre les ports européens de l'Hellespont, comme Sestos, et passer en Asie.

Depuis les deux ports de la côte adriatique jusqu'à Kypséla, la *via Egnatia* traversait d'abord des régions montagneuses et très balkaniques. Franchir le Pinde n'était pas une mince affaire. Certaines agglomérations importantes, comme Héraclée des Lyncestes ou Édessa, jalonnaient son tracé. Puis elle descendait en Basse-Macédoine et passait par l'ancienne capitale royale de Pella puis par Thessalonique, la capitale de la province de Macédoine. Le long du littoral thrace, le trajet était moins mouvementé même s'il fallait éviter des massifs montagneux comme le Tsopan-Dag ou des zones marécageuses. La route passait par des villes dynamiques, par exemple la colonie romaine de Philippes ou les ports de la côte thrace, comme Maronée et Ainos d'où il était possible de s'embarquer vers l'Asie et le Levant.

Des découvertes ont éclairé les débuts de la *via Egnatia*. Au départ, nous n'avions qu'un passage de Strabon où le géographe d'époque augustéenne citait un livre perdu de Polybe, lequel donnait depuis longtemps certaines informations essentielles (voir encadré page suivante). Ce texte est le seul à employer le nom *via Egnatia*. Il a longtemps suscité de curieuses discussions à propos de son origine. Paul Collart avait dès 1935 souligné qu'il ne pouvait guère s'expliquer autrement que par le nom du magistrat romain à l'origine de la route : « il faut admettre que le constructeur de cette route célèbre fut un personnage nommé Egnatius et par ailleurs inconnu. » En 1974, Catherine Romiopoulou publia une borne milliaire trouvée dans les alluvions du Gallikos, près de Thessalonique et qui porte une inscription bilingue. Le texte grec, un peu plus développé que le latin, dit « Gnaios Egnatios fils de Gaios, proconsul des Romains. 260 [milles] » Ce document confirmait d'abord l'intuition de P. Collart. La route a été construite à l'initiative d'un gouverneur de la Macédoine, un certain Cn. Egnatius C. f., qui appartenait à

NOTES

1. **Plèthres** : unité de mesure correspondant à 100 pieds. 1 pied thasien = 0,3253 m.

2. **Épidamne** : nom classique de Dyrrachium.

la grande famille romaine des Egnatii. Le style des lettres indique la seconde moitié du II^e s. av. J.-C. Cet Egnatius fut donc l'un des premiers gouverneurs de la province créée en 148. Le bornage évoqué par Strabon était confirmé par ce milliaire, de même que la distance de 267 milles jusqu'à Thessalonique. Les 260 milles de la borne du Gallikos étaient calculés depuis Dyrrachium qui sert de *caput viae* : choix révélateur, car, à la longue, Dyrrachium a fini par l'emporter sur Apollonia. Les 7 milles manquantes correspondent à la distance entre le Gallikos et Thessalonique.

Depuis, un second milliaire bilingue du bornage de Cn. Egnatius a été retrouvé près de la ville actuelle de Cavalla, dans les environs de Philippos. Il est encore

POLYBE, XXXIV, 12 (CITÉ PAR STRABON, GÉOGRAPHIE, VII, 7, 4 = C 322), TRAD. D. ROUSSEL, LA PLÉIADE, (avec quelques modifications)

« À partir d'Apollônia, la *via Egnatia* court vers l'Orient et pénètre en Macédoine. Elle a été jalonnée par des milliaires jusqu'à Kypséla et au cours de l'Hébro, la distance étant de cinq cent trente-cinq milles. Si on estime le mille, comme on le fait généralement, à huit stades, cela fait quatre mille deux cent quatre-vingts stades, mais si, comme le fait Polybe, on le compte pour huit stades et deux plèthres¹, c'est-à-dire le tiers de stades en plus, il faut ajouter à ce nombre six cent soixante-dix-huit stades, c'est-à-dire le tiers du nombre des milles. Les deux routes qui, d'Apollônia et d'Épidamne², 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 Thessalonique. Cette partie de la route est, selon Polybe, longue de deux cent soixante-sept milles. »

Milliaire de Cn. Egnatius trouvé près du fleuve Gallikos, à l'ouest de Thessalonique. Musée archéologique de Thessalonique. D'après *BCH* 98, 1974, p. 815, fig. 01



Milliaire de Cn. Egnatius découvert près de Cavalla. Musée archéologique de Cavalla, inédit.

inédit, mais a permis de lever un doute. Pendant longtemps, certains ont cru que la citation de Polybe telle qu'elle figurait dans Strabon impliquait qu'à l'origine la *via Egnatia* n'allait pas plus loin que Thessalonique et qu'elle fut continuée au-delà seulement entre la mort de Polybe, vers 115 av. J.-C., et la rédaction par Strabon de sa *Géographie*, au début du Principat. Or, ce second milliaire – par son emplacement – atteste de manière indubitable que dès le début, le pouvoir romain a tracé une route qui allait jusqu'à l'Hébro. Le chiffre de 6 milles qui figure sur cette seconde borne se comprend par référence à un *caput viae* intermédiaire.

UNE VOIE STRATÉGIQUE POUR LA DÉFENSE DE L'EMPIRE

D'une certaine manière la *via Egnatia* était le prolongement dans les Balkans d'itinéraires qui portaient de Rome et cela lui donnait un rôle essentiel dans la gestion de la partie orientale de la Méditerranée et dans la défense de l'*imperium romanum*. Le caractère stratégique de cet itinéraire est incontestable et la *via Egnatia* mérite ce qualificatif de *via militaris* que lui attribue Cicéron (*Sur les provinces consulaires*, II, 4). C'est par la



via Egnatia que Rome put, après 148, unifier l'Illyrie, à l'ouest du Pinde, et la Macédoine qu'elle venait de prendre en mains. C'est par la *via Egnatia* aussi que Rome put étendre son pouvoir vers l'est, notamment vers l'Asie. Elle joua un rôle dans les guerres civiles romaines (I^{er} s. av. J.-C.). La bataille de Philippes qui, en 42 av. J.-C., trancha la guerre née de l'assassinat de César, se livra sur le trajet de la route. Il est vrai que depuis longtemps des armées avaient suivi de longs segments de son itinéraire le long de la côte thrace. Dès 480 av. J.-C., l'itinéraire de l'armée perse, à l'occasion de la seconde guerre médique (480-478 av. J.-C.), tel qu'il est décrit par Hérodote (*Histoires*, VIII, 115), est très proche de celui que suivra ensuite la *via Egnatia*. Des armées romaines avaient commencé elles aussi à passer par là avant même que le pouvoir romain ne prenne la région en charge. Ce fut le cas en 190 av. J.-C., à l'occasion de la guerre contre Antiochos III. La *via Egnatia* est un bel exemple de continuité en matière de cheminements militaires.

La valeur militaire de la *via Egnatia*, évidente sous la République, se manifesta parfois encore sous l'Empire. Une réfection de la route sous Trajan, en 112, est connue par deux bornes qui ajoutent qu'elle est intervenue après une période de négligence. On était alors dans le cadre de la préparation par l'empereur de la

guerre contre les Parthes. Mais il ne faudrait pas négliger les autres fonctions que la *via Egnatia* put avoir. Fonctions administratives d'abord : les magistrats et le courrier officiel circulaient sur cette voie. La route disposait d'un grand nombre de *stationes* et de *mutationes*, haltes nécessaires sur ce très long parcours (1 100 km) ; elles figurent sur la *Table de Peutinger* et nous pouvons, encore aujourd'hui, en observer par endroit quelques traces. Lorsque l'Empire commença à se diviser en deux moitiés, la *via Egnatia*, elle, resta l'un des éléments d'unité entre elles. Mais la *via Egnatia* servait aussi au transport des personnes et des biens. La stèle du cochon d'Édessa est une illustration pleine d'humour de la vie civile de cette route (voir encadré page suivante). Certes, il n'est guère probable que beaucoup de marchandises parcouraient la route d'une extrémité à l'autre. Pour échanger des biens à de si longues distances, les voies maritimes restaient plus commodes et rentables. Pour appréhender l'impact économique de la *via Egnatia*, il vaut sans doute mieux réfléchir en segments, en courtes ou moyennes distances. Pour l'instant, l'historien de l'économie reste démuné pour en juger, mais il lui est difficile de ne pas voir dans la *via Egnatia* l'un des facteurs du dynamisme humain et économique de la Grèce du Nord, qui contraste avec la situation plus difficile de la Grèce centrale ou du Péloponnèse.

Vestiges d'une arcade du pont romain sur le fleuve Shkubin, près de l'agglomération actuelle de Qutës. Cliché maison d'édition Olkos, Athènes, 2008.

LA STÈLE DU COCHON D'ÉDESSA



Stèle du cochon d'Édessa en Macédoine occidentale. D'après la 12^e circonscription des Antiquités de Pella, en Macédoine.

Cette curieuse stèle, qui se présente comme un monument funéraire a, dès sa découverte à la fin des années 1960, suscité la perplexité des commentateurs. Elle provient d'une étape importante de la *via Egnatia*, la ville macédonienne d'Édessa où elle aborde la plaine. La date n'est fixée qu'approximativement, entre 150 et 250 ap. J.-C. Le relief et l'inscription de six vers (gravés partout où le sculpteur avait laissé du champ libre) dialoguent.

Le texte dit : « Cochon aimé de tous, jeune quadrupède, je repose ici après avoir quitté la terre de Dalmatie où l'on m'avait offert en présent. Puis, comme je l'avais souhaité, j'ai traversé Dyrrachium et Apollonia, et j'ai parcouru à pied tout le continent, seul en tête. Et voici que, victime d'une roue, j'ai perdu la lumière. Moi qui tant souhaitais voir l'Émathie³ et le char du Phallos, voici que je repose ici, ma dette désormais payée envers la mort. » (trad. Fr. Chamoux).

Le relief montre un char à quatre roues tiré par un quadrigé (de mules ?), peut-être celui qui servait à la procession du phallos, à moins que ce ne soit celui de son maître, car le conducteur porte un vêtement rustique. L'animal, dont nous avons ici la stèle funéraire, est représenté deux fois. D'abord marchant en tête, comme le dit le texte, puis sous les roues du char, à l'issue de l'accident fatal.

Mais il y a indéniablement un jeu érudit avec des allusions au vocabulaire des épreuves de course dans les grands concours; de même s'il est assez courant qu'un animal familier reçoive l'honneur d'une tombe, il est sans doute parodique de faire jouer ce rôle – qui est en général celui des chiens ou des chevaux – à un petit cochon. Le texte n'en est pas moins un amusant témoignage de la fonction civile de la *via Egnatia* : notre porcelet part de Dyrrachium et d'Apollonia, les deux

têtes de la route (mais comment a-t-il pu passer à ces deux endroits en même temps ?). Il arrive de Dalmatie, une région réputée pour ses porcs. Il va faire du tourisme religieux à Édessa, puisqu'il y assiste à une procession qui devait être célèbre et où, sur un char, on transportait une statue-phallos. Transporter des biens, se rendre à des fêtes religieuses : ce sont deux motivations fréquentes qui font prendre la route. L'humour de ce monument rappelle aussi un aspect plus tragique de la vie routière de l'Antiquité : malgré la très faible vitesse du trafic, les voyageurs pouvaient y être victimes d'accidents.

3. Émathie : nom de la région de Macédoine dans laquelle se trouve Édessa.

LES ROUTES ROMAINES DU RESTE DE LA GRÈCE

Les interventions romaines sur les réseaux de Grèce ne se réduisent pas à la seule *via Egnatia*. Des milliaires, certes peu nombreux, ont été retrouvés un peu partout en Grèce. On est cependant frappé par la date souvent récente de ces pierres. Au mieux, elles remontent à Auguste, comme en Thessalie où, cependant, la plus ancienne campagne de bornage systématique n'intervient que sous Hadrien (117-138). Le milliaire d'Épitation dans l'ouest du Péloponnèse, le plus vieux de la presqu'île, date de Trajan (98-117) et atteste de l'intérêt ponctuel du pouvoir pour une région qui faisait face à l'Italie. L'Achaïe (la région du nord-ouest du Péloponnèse, **et non la province dans son entier**), l'Élide, au centre, et la Messénie au sud apparaissent comme les zones les plus dynamiques du Péloponnèse. Ce milliaire de 114, ainsi que deux autres contemporains et similaires

mis au jour près de Missolonghi et de Patras, s'explique aussi dans le contexte de la guerre parthique pour laquelle on allait utiliser comme points d'embarquements vers l'Orient des ports grecs sur la mer ionienne. C'est ponctuellement que le pouvoir impérial s'est intéressé aux routes de Grèce centrale et du Péloponnèse. Ce sont surtout les environs des grandes villes (Sparte, Patras, Corinthe, Athènes, Larissa) qui ont profité de l'attention des autorités. Hadrien est aussi à l'origine de mesures qui ont bénéficié à Athènes, cité à laquelle il était très attaché : construction d'un pont sur le Céphise éleusinien, aménagement du passage difficile des roches skironiennes, sur la route de Corinthe.

On commence aussi à mieux appréhender la structure des réseaux et les liens que les routes entretenaient entre elles. Comme partout, la *Table de Peutinger* et les itinéraires ont permis de commencer à les tracer. En Thessalie, le réseau local se rattachait à la *via Egnatia*.

La route principale traversait la région vers le sud, depuis la vallée de Tempè jusqu'aux Thermopyles, en passant par Larissa. Elle a bénéficié d'une réelle attention de la part des autorités romaines, dans la mesure où, au-delà des Thermopyles, on pouvait poursuivre jusqu'à Corinthe. La route nord-sud de Thessalie reliait les deux capitales provinciales qu'étaient Thessalonique et Corinthe. Elle comportait des embranchements vers des villes situées un peu en marge comme Pharsale. Un autre axe venait la croiser et avait, cette fois, une direction est-ouest. Des routes secondaires apparaissent aussi pour doubler les itinéraires principaux. En Thessalie, il est enfin intéressant d'observer la localisation cohérente des bornes de la première et de la seconde tétrarchie (293-307). Elles indiquent une réorganisation du réseau et la confirmation de la position de Larissa en son centre ; le phénomène doit être évidemment relié à la création d'une province de Thessalie à l'époque de Dioclétien.

UNE ROMANISATION INÉGALE SELON LES RÉGIONS

L'impact de cette réorganisation administrative sur la structure des réseaux permet de répondre en partie à la question de la romanisation de la Grèce dans le domaine routier. Certes, Rome a hérité des traditions grecques et il n'y a pas eu effacement soudain de l'héritage archaïque, classique et hellénistique. Mais les Romains introduisirent de nouvelles techniques de construction et le goût pour les grands travaux ; ils ont apposé leur marque en redessinant peu à peu les itinéraires en fonction de nécessités militaires et administratives.

La romanisation de la route en Grèce s'est aussi traduite par l'intrusion du latin dans le paysage routier. Les deux bornes d'origine de la *via Egnatia* qui nous sont parvenues sont en latin et en grec. D'autres bornes bilingues sont connues, de même que l'on a des bornes uniquement en latin et d'autres uniquement en grec, sans qu'il soit bien possible de comprendre ce qui pouvait motiver le choix des autorités. La route apparaissait comme l'une des parties de l'espace public où le latin pouvait s'afficher à la vue d'usagers très majoritairement hellénophones et concurrencer le grec.

L'autre enseignement de l'étude des routes à l'époque impériale dans les provinces grecques de la péninsule balkanique est la situation contrastée de cette partie de l'Empire. En Achaïe, le réseau paraît avoir été plutôt négligé, sauf au début du II^e siècle, lorsque l'on eut besoin de voies de communications fiables pour des raisons militaires. I. Pikoulas a ainsi conclu au désintérêt de Rome pour les routes péloponnésiennes. Il va jusqu'à supposer que le bon réseau hérité de l'époque classique s'est alors dégradé, entraînant un recul du trafic des véhicules et le recours plus fréquent au portage et au bat. Cette idée intéressante mériterait



d'être confirmée. L'attention des autorités provinciales et civiques n'était vive qu'autour des villes les plus importantes de la province, comme Sparte, Patras, Corinthe ou Athènes. En Macédoine, la *via Egnatia* a en revanche bénéficié de plus de sollicitudes et l'animation qui régnait sur cette route formait sans doute un vif contraste avec ce qui se passait plus au sud. La route fut, sans aucun doute, un vecteur de romanisation, laquelle se révéla beaucoup plus grande en Macédoine qu'en Grèce du sud. Jusqu'à son abandon au V^e s. ap. J.-C., la *via Egnatia* est restée un axe majeur dans la vie de la Grèce. ■

Construction carrée près de Pétrôpighi, à proximité de la ville de Cavalla ; probablement des restes de la *mutatio Purdis* de la *via Egnatia*. D'après *Egnatia odos*, publication du Ministère de la Culture, Athènes, 2005.

>> Bibliographie

- CHAMOIX (Fr.) — L'épithaphe du cochon d'Édesse, dans : *Mélanges de philosophie, de littérature et d'histoire ancienne offerts à Pierre Boyancé*, Rome, 1974, p. 153-162.
- COLLART (P.) — Les milliaires de la *via Egnatia*, *BCH*, 100, 1976, pp. 177-200.
- DAUX (G.) — Notes de lecture, *BCH*, 94, 1970, pp. 609-618.
- FASOLO (M.) — *La via Egnatia I Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos*, 2e éd., Rome, 2005.
- LOLOS (Y.) — *Via Egnatia after Egnatius: Imperial Policy and Inter-regional Contacts*, dans : MALKIN (I.) *et al. dir. — Greek and Roman Networks in the Mediterranean*, Londres-New York, 2009, pp. 264-284.
- LOLOS (Y.) — *Egnatia hodos*. Olkos, Athènes, 2008.
- MOTTAS (F.), DECOURT (J.-C.) — Voies et milliaires romains de Thessalie, *BCH*, 121, 1997, pp. 311-354.