

Sylvie Crogiez

ITINERAIRES EN ADRIATIQUE: LE CAS DU *CURSUS PUBLICUS*

Les rapports entre la circulation de l'information officielle par le moyen du *cursus publicus* sous l'Empire romain et la circulation maritime, sont un point rarement abordé, pour ne pas dire jamais, dans la recherche contemporaine. Nous voudrions donc nous interroger pour savoir si l'on a des témoignages, et ce qu'on peut en dire, de trajets maritimes en mer Adriatique pour les besoins de ce service officiel. Nous n'envisagerons pas la question de la navigation endolagunaire qui existe essentiellement entre Ravenne et Aquilée pour le service postal, parce que celle-ci n'est pas à proprement parler maritime, et surtout parce qu'elle est bien connue par les textes, surtout itinéraires, autant que par l'archéologie, ainsi que l'organisation fluviale du *cursus publicus* (1). Sidoine Apollinaire, pour aller d'Arles à Rome, emprunte ainsi à Pavie un *cursoria navis* jusqu'à Ravenne, et poursuit son voyage par la *via Flaminia*. En changeant de provinces, entre la Vénétie et l'Emilie, il change de rameurs mais non pas de bateau (2). On sait par exemple que pour aller de Milan au *limes rhénan*, l'itinéraire officiel mentionné dans l'Itinéraire Antonin, 277, emprunte un chemin mixte qui traverse les lacs de Côme et de Constance. De même, entre *Septem Maria* et *Altinum*, le même document, ainsi que la Table de Peutinger, indique très précisément un itinéraire mixte par la mention «*inde navigatur*» (3). La même organisation incontestable d'un *cursus publicus* fluvial existe sur le Nil comme l'atteste le papyrus de *M. Petronius Mamertinus* dans lequel le gouverneur essaie d'interdire les réquisitions illégales de bateaux par des fonctionnaires ou des voyageurs officiels (4).

Cette restriction très sensible, mais nécessaire, du sujet a accru le problème de la rareté des sources documentaires de qualité. Nous avons, certes, des témoignages d'utilisation conjointe d'itinéraires maritimes et d'itinéraires terrestres pour l'acheminement des nouvelles d'état ou des voyages officiels, mais il est, dans la majorité des cas, impossible de savoir s'il y a eu utilisa-

(1) Cf. surtout les travaux de G. Uggeri.

(2) SIDOINE APOLLINAIRE, *Epîtres*, I, 5.

(3) *Itinéraire Antonin*, 126, 6: édition O. CUNTZ, *Itineraria romana*, vol.1, 1929.

(4) *PSI*, V, 446, daté de 133-136.

tion des infrastructures du *cursus publicus* même sur le parcours terrestre, car les sources ne le mentionnent qu'en de rares occasions. De même, l'itinéraire et ses étapes ne sont pas souvent précisés, les documents ne signalant en général que le point de départ et le point d'arrivée du messenger, du transporteur ou du voyageur (5). En ce qui concerne les conditions de navigation du courrier officiel en mer Adriatique, la source principale est l'Itinéraire Antonin qui cite de nombreux *traiectus* d'une rive à l'autre de la mer ou des traversées des multiples baies de la rive orientale. Nous nous pencherons plus particulièrement sur la traversée Brindes-Dyrrachium et son rapport éventuel avec le *cursus publicus*, ce qui nous amènera à nous poser la question de savoir si les messagers et voyageurs officiels empruntant cette voie utilisaient des navires réservés à cet effet, ou des navires de guerre (6).

Les mentions de *traiectus*, et des distances d'un point à l'autre calculées en stades, sont concentrées dans l'itinéraire maritime de l'Itinéraire Antonin (7). On peut noter, par exemple, sans en donner la liste exhaustive qui ne serait qu'une copie du document, les indications suivantes:

- traversée Corse-Sardaigne: 90 stades.
- traversée Sardaigne-Ostie.
- traversée Belo-Tanger: 1000 stades.
- traversée Boulogne-Richborough: 450 stades.
- traversée Lilybée-Carthage: 1500 stades.
- détroit de Messine.

et surtout pour l'Adriatique les traversées Ancône-Iader et Brindes-Dyrrachium, quatre ports importants, mais non militaires (8).

Si pour ces deux trajets, on peut imaginer que le document indique deux itinéraires utilisés régulièrement par les transports officiels, sans en avoir la certitude historique, les autres renseignements donnés, en revanche, vont à l'encontre de cette idée, puisque l'itinéraire maritime indique aussi les distances entre les îles de l'Adriatique ou celles séparant ces îles de la côte la plus proche (9). Il est difficile de penser que dans ces cas précis, le document atteste indirectement l'existence d'un service postal desservant ces îles. Il faut

(5) Exemple tardif d'une loi de Valentinien, de 364, qui va d'Aquilée à Tacape, entre le 12 septembre et le 14 novembre. Cette loi a dû être acheminée par mer. *Code Théodosien*, 11, 30, 33.

(6) C'est ce que pense R. CHEVALLIER, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, A. Colin, 1988, p. 87.

(7) *Itinéraire Antonin*, 491 sq.

(8) Respectivement. 497, 2 et 497, 6.

(9) 513 sq; 519, 3-521, 2.

admettre qu'une grande partie de la vérité de l'itinéraire maritime, et au-delà, de l'itinéraire Antonin, nous échappe encore, celui-ci semblant plutôt fonctionner ici comme un guide géographique plus qu'un document d'itinéraires officiels.

L'itinéraire Antonin indique, ailleurs que dans l'itinéraire maritime, des *traiectus*, dont fait partie le *traiectus sinus Liburnici* entre Aquilée et Salone ⁽¹⁰⁾. Sur ce trajet, comme ailleurs comme on le verra, et si le document fait bien référence ici à un itinéraire emprunté par les messagers du *cursus publicus*, le transport officiel utilise la voie maritime quand la voie terrestre est plus difficile, inutilisable ou inexistante. La voie maritime fonctionne alors comme un complément, un raccourci évident des itinéraires terrestres possibles. L'attestation, dans l'itinéraire Antonin, de *traiectus* nombreux s'explique simplement par le découpage de la côte orientale, la présence fréquente de lagunes et la situation de Brindes aux portes de la Méditerranée orientale. Le *traiectus* entre Brindes et *Dyrrachium* est justement mentionné à deux reprises dans l'itinéraire Antonin ⁽¹¹⁾, contrairement aux autres traversées de «détroits» importants qui ne sont répertoriées que dans l'itinéraire maritime: Ancône-*Iader*, détroit de Messine, Gibraltar, Hellespont, traversée Gaule-Bretagne. Si pour la première traversée citée, on peut penser que, plus ou moins tombée en désuétude au troisième siècle, il ne fut pas estimé nécessaire de la mentionner, et que cette différence s'explique donc par une différence de datation pour les deux parties de l'itinéraire Antonin concernées, pour les autres traversées en revanche, cette explication n'est pas valide, étant donné l'importance des liaisons irremplaçables entre les Espagnes et la Maurétanie par exemple, qui ne pouvaient qu'être encore utilisées au troisième siècle de notre ère. Il n'est évidemment pas question de chercher les traces archéologiques d'un hypothétique bureau d'une poste maritime qui n'existait pas, ni même de chercher l'existence de navires réservés au *cursus publicus*, dont nous n'avons aucune attestation. Les *traiectus* mentionnés sont simplement seulement les itinéraires qui doivent être empruntés par les messagers obligatoirement, à l'exclusion d'autres trajets pour traverser un même détroit. En effet, René Rebuffat a montré que pour la traversée entre la Gaule et la Bretagne, seul le passage Boulogne-Richborough était autorisé pour les messagers officiels, qui devaient trouver dans les *mansiones* du *cursus publicus* de ces deux villes les laissez-passer pour monter sur n'importe quel navi-

⁽¹⁰⁾ 272, 1: 450 stades.

⁽¹¹⁾ *Itinéraire Antonin*, 317, 5 et 497, 6.

re en partance, voire pour le réquisitionner ⁽¹²⁾. Un seul *notarius* suffit à Boulogne pour empêcher toute correspondance officielle de parvenir en Bretagne. Si plusieurs stations terminales du *cursus publicus* avaient existé pour passer la Manche, la mission de ce *notarius* eût été impossible. Ceci doit être valable aussi pour les autres traversées mentionnées dans l'Itinéraire Antonin, et en particulier la traversée Brindes-*Dyrrachium*. Tous les courriers ou transports officiels arrivent obligatoirement dans ces deux villes pour effectuer la traversée de l'Adriatique, ce qui ne signifie pas, bien entendu, qu'il existe des bateaux postaux. Cependant on connaît l'existence d'une ligne régulière de passeurs que les messagers devaient emprunter, et qui semble même fonctionner pendant le temps du *mare clausum*. En effet, supposer que les messagers étaient en priorité transportés par des navires de guerre est une hypothèse qui ne repose sur aucun document.

Avant la création du *cursus publicus*, les nouvelles officielles ne semblent pas être transportées exclusivement par les navires de la marine. Caton, par exemple, en 190 avant J.-C., porteur du message annonçant la victoire des Thermopyles, s'embarque dans un comptoir commercial grec pour faire la traversée jusqu'en Italie. En l'absence de navire de guerre sur place, le messager emprunte un navire de commerce en partance. Plus tard, Titus, alors qu'il est lui aussi un personnage officiel, après la prise d'Alexandrie, fait le trajet jusqu'à Rome sur un navire de commerce. Brindes, pas plus que *Dyrrachium* d'ailleurs ne sont, à l'époque impériale, des ports militaires. Il est donc probable que les nouvelles officielles étaient transportées par des navires civils pour ce *traiectus* ainsi que pour les autres traversées mentionnées dans l'Itinéraire Antonin. Ce n'est pas ce que pense W. Eck, qui, parle d'un «emploi régulier d'une partie de la flotte de Ravenne pour le transport des nouvelles et probablement du personnel d'état de Brindes vers l'Orient à travers l'Adriatique» à propos d'un texte de Tacite: *tres biremes adpulere ad usus commeantium illo maro* ⁽¹³⁾. Ces trois birèmes qui abordent à Brindes seraient donc chargées de la navette Brindes-*Dyrrachium* pour le transport des passagers officiels. On comprend parfois aussi que ces birèmes sont «chargées des intérêts de la navigation commerciale» ⁽¹⁴⁾. Il semble qu'il faille réexaminer le sens précis de *commeans* qui signifie certes «qui circule, voyageur», mais qui n'est jamais employé dans le sens de messenger, ni de

⁽¹²⁾ R. REBUFFAT, *Agricola à Boulogne*, dans *L'Afrique, la Gaule, la Religion à l'époque romaine, Mélanges M. Le Glay*, «Latomus», 226, 1994, pp. 458-464; à propos d'Ammien Marcellin, 20, 9, 9.

⁽¹³⁾ *Epigrafia e territorio*, IV, 1996, p. 345; à propos de Tacite, *Annales*, IV, 27, 1.

⁽¹⁴⁾ Tacite, *Annales*, trad. P. WUILLEUMIER, Les Belles Lettres, 1975.

«voyageur de commerce»⁽¹⁵⁾. Quelle est donc la raison de la venue de cette escadre militaire à Brindes, si on voulait exclure la raison la plus simple d'une patrouille chargée de contrôler et de protéger la navigation sur cette partie de la mer Adriatique? L'explication est peut-être donnée par le Digeste, dans lequel on apprend qu'un armateur a le droit de signer des contrats différents selon qu'il décide que son bateau transportera seulement des légumes ou du marbre, ou des voyageurs, ou seulement sur une certaine partie de la Méditerranée, selon les capacités de son navire «comme il y a des vaisseaux pour passer du port de Cassiope ou *Dyrrachium* à Brindes, et qui ne pourraient pas porter des marchandises, de même il y a des bateaux qui peuvent voguer sur un fleuve et qui ne pourraient pas tenir la mer⁽¹⁶⁾. Ce texte atteste de l'existence d'une ligne régulière de navettes, qui ne peuvent être des bateaux militaires, et certainement pas les birèmes mentionnées par Tacite. Celles-ci d'ailleurs arrivent inopinément à Brindes, et c'est justement leur arrivée impromptue qui calme aussitôt la tentative de révolte. Si ces navires avaient l'habitude de venir à Brindes, pour être utilisés pour surveiller la traversée (sans parler de la traversée elle-même), leur arrivée n'aurait eu aucun effet sur le maintien de l'ordre. Il faut se garder d'affecter une partie de la flotte de Ravenne à un usage postal ou au transport des voyageurs en Adriatique, et la borner plutôt, dans l'état actuel des connaissances, à une mission de surveillance de la navigation. Mais les lignes régulières de transports des voyageurs par le détroit semble bien exister sous l'Empire selon le témoignage du Digeste, et ce sont sans doute ces navires-là que devaient emprunter les messagers officiels.

Il ne faut en effet pas systématiser à l'extrême l'organisation du *cursus publicus* qui a un caractère exclusivement terrestre, et qui organise surtout le changement de montures (or on ne change pas de bateau ...). Dans les Codes juridiques, par ailleurs, qui donnent des précisions sur le nombre de bêtes à employer, le type de véhicule, la distance à ne pas dépasser, le traitement des montures etc ..., aucune loi ne concerne une quelconque organisation maritime. Si les messagers traversent bien l'Adriatique sur un service régulier de navires, en aucun cas, on ne peut cependant supposer l'existence d'une poste navale, ou de navires basés à Brindes et destinés exclusivement au service du *cursus publicus*. Les messages officiels ne passent par la mer qu'en complément obligatoire de la voie de terre, ou en remplacement quand le *cursus publicus* terrestre est désorganisé ou inexistant, comme nous le signale Procope au VI^e siècle, à propos de l'Hellespont: «Lorsque les courriers navi-

⁽¹⁵⁾ Occurrences des termes étudiés à partir du *Thesaurus Linguae Latinae*.

⁽¹⁶⁾ XIV. 1, 12, De l'action qu'on a le droit d'intenter contre le patron d'un navire.

SYLVIE CROGIEZ

guent dans des chaloupes légères, comme celles dont on se sert habituellement pour passer le détroit, ils avancent en grand danger si une tempête survient. Et comme il leur est nécessaire de se hâter, ils ne peuvent pas guetter le moment favorable et attendre que revienne le beau temps» (17). A part les détroits, points de passage obligés, le trafic officiel fut sans doute très restreint sur ces deux mers formant des culs de sac que sont la mer Noire et la mer Adriatique.

(17) PROCOPE, *Anecdota*, XXX, 1-11.