



Belgeo

Revue belge de géographie

2 | 2014

Arpenter le monde/Travelling across the world

Entre voies de terre et voies d'eau : l'évolution du voyage en Italie Padane, entre l'*Itinerarium Burdigalense* et le témoignage de Sidoine Apollinaire

Between terrestrial and fluvial roads: the evolution of the journey in the Po plain, from the Itinerarium Burdigalense to the evidence of Sidonius Apollinaris

Carlotta Franceschelli et Pier Luigi Dall'Aglio



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/12877>

DOI : 10.4000/belgeo.12877

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

Carlotta Franceschelli et Pier Luigi Dall'Aglio, « Entre voies de terre et voies d'eau : l'évolution du voyage en Italie Padane, entre l'*Itinerarium Burdigalense* et le témoignage de Sidoine Apollinaire », *Belgeo* [En ligne], 2 | 2014, mis en ligne le 17 décembre 2014, consulté le 16 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/12877> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.12877>

Ce document a été généré automatiquement le 16 juin 2020.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Entre voies de terre et voies d'eau : l'évolution du voyage en Italie Padane, entre l'*Itinerarium Burdigalense* et le témoignage de Sidoine Apollinaire

Between terrestrial and fluvial roads: the evolution of the journey in the Po plain, from the Itinerarium Burdigalense to the evidence of Sidonius Apollinaris

Carlotta Franceschelli et Pier Luigi Dall'Aglio

NOTE DE L'AUTEUR

Cet article est le résultat d'une réflexion partagée entre les deux auteurs, avec la répartition suivante : Des parcours préférentiels pour les communications entre Rome et l'Italie padane, Voyager en Italie padane aux V^e-VI^e siècles : le rôle des voies d'eau par Carlotta Franceschelli ; L'affirmation d'une nouvelle hiérarchie des axes routiers par Pier Luigi Dall'Aglio. Les paragraphes Un réseau routier hiérarchisé et Les causes d'une évolution sont en revanche le résultat d'une écriture commune.

Un réseau routier hiérarchisé

- 1 L'un des traits les plus marquants du monde romain est son aptitude à lire la géographie physique et à transformer cette aptitude en instrument de planification et gestion des territoires. C'est ainsi que dans de nombreux secteurs, d'Italie comme des provinces, les campagnes conservent, encore à nos jours, les traces, plus ou moins lisibles, de la centuriation romaine. De manière analogue, plusieurs voies actuelles, telles l'Appia, l'Aurélia, la Flaminia, l'Emilia, pour ne citer que les plus connues en

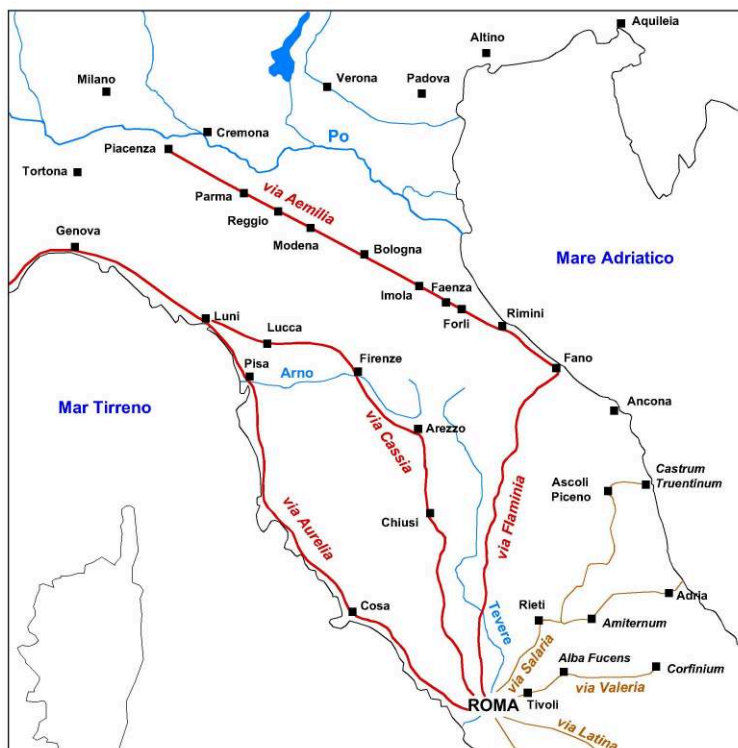
territoire italien, suivent assez fidèlement le tracé des voies ouvertes par les ingénieurs romains, bien reconnaissables malgré les transformations apportées, à partir de 1900, dans le but de favoriser la circulation véhiculaire.

- 2 Il est indéniable que le développement d'un réseau routier efficace et ramifié a accompagné l'expansion de Rome dans l'ensemble de l'*oikoumene* ancien. Ce système lui a en effet assuré un contrôle ferme sur son propre territoire, ainsi que le développement de commerces à moyenne et longue distance. L'efficacité de ce réseau est confirmée par son organisation, rationnelle et hiérarchisée, qui comporte une classification des voies sur la base de leur échelle territoriale et des responsabilités de leur entretien. Le témoignage le plus clair à cet égard est représenté par un extrait du *De condicionibus agrorum* de l'arpenteur Siculus Flaccus (pp. 146-147 La.), probablement vécu au II^e s. apr. J.-C., qui décrit un système structuré en quatre niveaux hiérarchiques : les *viae publicae*, qui reliaient des centres ou des régions très éloignées et dont l'entretien incombait principalement à l'état ; les *viae vicinales*, qui assuraient la jonction entre les axes majeurs et qui étaient gérées par les communautés locales, notamment les *pagi* ; les *viae communes*, voies secondaires qui marquaient les confins entre propriétés, dont l'entretien était confié aux soins des riverains ; les *viae privatae*, qui traversaient une propriété privée, mais étaient soumises à une servitude de passage public, et dont l'entretien incombait aux propriétaires des terrains. Une confirmation de ce cadre se trouve dans Ulpien, juriste ayant vécu entre les II^e et III^e siècles apr. J.-C., qui esquisse le même système hiérarchisé, bien que réduit à trois échelons, avec l'assimilation des *viae communes* et des *viae privatae* dans la même catégorie (*Dig.* 43, 8, 2, 21-23).
- 3 La fonction éminemment politique de ce réseau est affirmée et sanctionnée officiellement par Auguste (*Suet. Aug.*, 49), par le biais de la constitution du service connu sous le nom de *cursus publicus*. Ce terme, qui fait son apparition seulement à l'antiquité tardive, peut néanmoins être utilisé à partir de l'époque augustéenne, car il définit un service dont les traits marquants semblent être présents depuis ses débuts (Eck 1999, p. 93). Il avait pour but de permettre un transfert rapide et efficace des informations officielles, ainsi que le transport des personnes travaillant dans les services de l'Etat et, probablement, des approvisionnements pour l'armée. Des stations de poste (*stationes*, ensuite distinguées en *mansiones* et *mutationes*) devaient constituer des relais pour les voyageurs, dans certains cas équipés pour assurer le changement des chevaux (les *mutationes*), à des distances régulières (Corsi 2000).
- 4 Cette organisation semble influencer la structure d'une typologie particulière de sources – les itinéraires – qui nous informent sur les étapes d'un voyage, comme dans le cas de l'*Itinerarium Gaditanum*, du I^{er} s. apr. J.-C.¹, ou de l'*Itinerarium Burdigalense sive Hierosolimitanum*, du IV^e s. apr. J.-C., mais aussi du réseau routier de l'ensemble de l'Empire romain, comme c'est le cas pour l'*Itinerarium Antonini*, qui date du III^e s. apr. J.-C., ou de la *Tabula Peutingeriana*, de la moitié du IV^e s. apr. J.-C.², seul *itinerarium pictum* d'époque romaine à être arrivé jusqu'à nous presque complet³.

Des parcours préférentiels pour les communications entre Rome et l'Italie padane

- 5 Chaque élément de ce système avait pour but principal d'assurer des liaisons efficaces avec Rome. Plus particulièrement, le voyageur entre Rome et l'Italie padane avait à sa disposition, depuis l'époque républicaine, trois axes majeurs de direction nord-sud : la *via Flaminia*, à l'est, la *via Aurelia*, à l'ouest, et la *via Cassia*, au centre, comme l'indique clairement Cicéron dans un passage de sa douzième Philippique⁴ (fig. 1). Les itinéraires montrent néanmoins une certaine prédilection pour l'axe *via Flaminia-via Aemilia*, qui représente le parcours principal entre Rome et le nord de l'Italie. C'est par exemple le cas de l'*Itinerarium Gaditanum*, qui reproduit les étapes d'un voyage de Cadix à Rome à travers le col du Montgenèvre et la Val de Suse, en passant par Turin, Pavie et Plaisance, pour emprunter ensuite la *via Aemilia* jusqu'à Rimini et la *via Flaminia* jusqu'à Rome. Ou de l'*Itinerarium Burdigalense*, qui montre qu'environ trois siècles plus tard la situation n'a pas changé. Le pèlerin qui se rend de Bordeaux (*Burdigala*) à Jérusalem (*Hierosolyma*), en 333, choisit en effet de rentrer, l'année suivante, en utilisant un itinéraire mixte, terrestre et marin, qui le porte d'abord à *Aulona*, en Albanie, d'où il entreprend la traversée du canal d'Otrante jusqu'à Brindes ; d'ici il continue son voyage jusqu'à Rome, où il emprunte l'axe *via Flaminia-via Aemilia* en direction de Plaisance, pour prendre ensuite la direction de Milan⁵. L'importance de ce système de communications nord-sud, encore à une époque relativement tardive, peut d'ailleurs expliquer la distribution des bornes milliaires éditées dans le volume XI du CIL pour l'ensemble des parcours qui relient Rome au nord de l'Italie. Des 56 milliaires provenant des voies principales de Toscane, Ombrie, Marches septentrionales et Emilie-Romagne, ceux datant du IV^e siècle sont 37, dont 31 sont propres au système *via Flaminia-Via Aemilia*. Malgré la prudence qui s'impose avec tout *argumentum ex silentio*, notamment dans le cas de documents tels les bornes milliaires, qui sont d'ordinaire découvertes en contextes de réutilisation et, de ce fait, sont parfois cryptiques quant à leur attribution topographique originaire, le nombre considérable de ceux qui se réfèrent au système *via Flaminia-via Aemilia* ne peut toutefois être négligé, surtout si comparé à l'ensemble, beaucoup plus restreint, attribué aux autres voies reliant Rome au nord de l'Italie. Au IV^e s., donc, le système *via Flaminia-via Aemilia* s'avère encore l'itinéraire préférentiel pour les communications entre Rome et la plaine du Pô, avec un voyage qui se fait entièrement par voie terrestre.

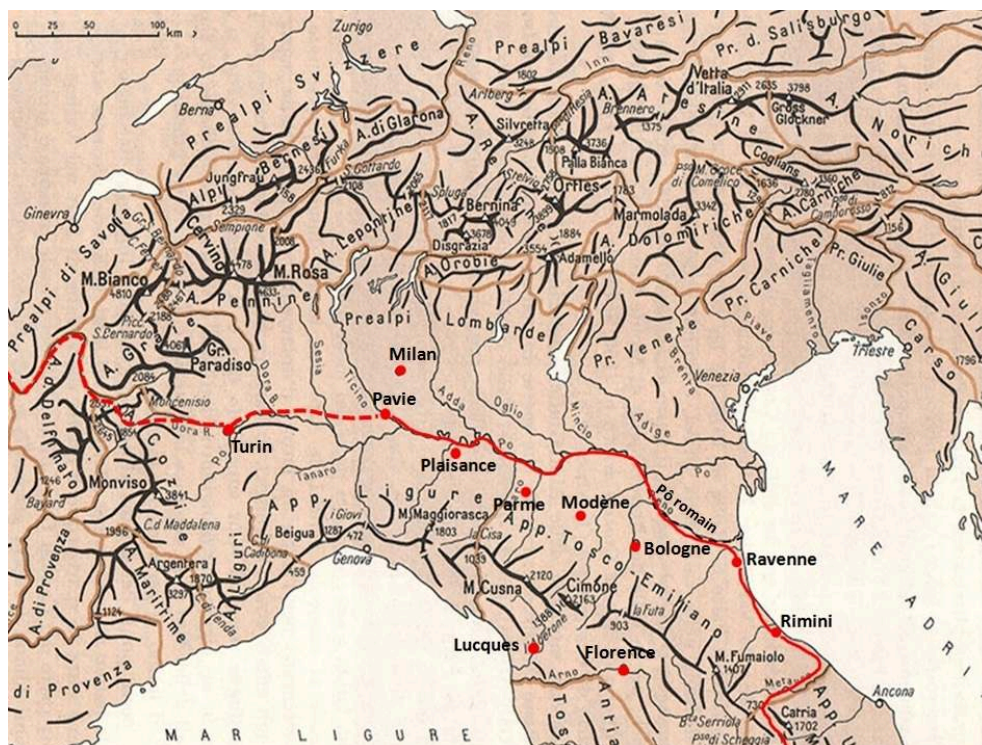
Figure 1. Carte schématique d'Italie, avec l'indication des trois voies assurant les liaisons entre Rome et la Plaine du Pô à l'époque romaine (voir témoignage de Cicéron, note 5), et du système *via Flaminia-via Aemilia*, prioritaire jusqu'au IV^e s. apr. J.-C. DAO C. Franceschelli.



Le voyage en Italie padane aux V^e-VI^e siècles : le rôle des voies d'eau

- 6 Les conditions du voyage dans l'Italie padane semblent évoluer dans le courant du V^e s. et Sidoine Apollinaire en est l'un des témoins-clé. En 467, lorsqu'il se trouve à Rome à la tête d'une délégation des provinces de Gaule auprès de l'empereur Anthémius, il écrit une lettre à son ami Hérénus (*epist.* I, 5), pour lui donner des nouvelles de son voyage. Il raconte ainsi que de Lyon il a voyagé jusqu'à *Ticinum* (Pavie)⁶, où il a embarqué sur un « bateau-courrier » (*cursoria*) en direction de Ravenne, en passant par *Cremona* et *Brixellum* (Brescia). A Ravenne, il a emprunté la *via Popilia*, qui longeait le littoral adriatique jusqu'à *Ariminum* (Rimini), d'où il a poursuivi son voyage jusqu'à Rome, sur la *via Flaminia* (fig. 2). Le trajet suivi par Sidoine est donc en partie différent de ceux qui sont présentés par l'ensemble des itinéraires, notamment dans le secteur de la plaine du Pô. Il ne correspond non plus à un autre célèbre voyage, réel ou fictif, de Bologne à Milan, évoqué par l'évêque Ambroise dans sa lettre à Faustin (*epist.* I, 39), peu après 387, dans laquelle il fait allusion à l'état critique des villes situées sur la *via Aemilia*, qui seraient à son époque des *semirutarum urbium cadavera*. Il faut en effet souligner que, si à la fin du IV^e s., Ambroise privilégie encore un voyage par voie de terre (*via Aemilia*), un peu plus d'un demi-siècle après, Sidoine utilise en revanche une voie d'eau, représentée par le cours du Pô. Il s'agit d'une évolution non secondaire dans les modalités du voyage de l'époque.

Figure 2. Carte de la plaine du Pô, avec l'indication de l'itinéraire suivi par Sidoine Apollinaire, lors de son voyage de 467 apr. J.-C.



La ligne continue reproduit la partie certaine de son itinéraire ; la ligne hachurée indique en revanche sa partie hypothétique. Le fleuve Pô est représenté dans son probable tracé d'époque romaine, avec indication de sa branche méridionale, Po di Primaro, active pendant l'Antiquité Tardive (Franceschelli, Marabini 2007, pp. 126-135), vraisemblablement suivie par Sidoine dans son voyage (I, 5, 1 : *Ravennam paulo post cursu dexterioris subeuntes*).

DAO P.L. Dall'Aglio, sur fond de Carte TCI (*Conosci l'Italia* 1957)

- 7 Evidemment, le fait de reconnaître cette évolution n'implique pas la méconnaissance de l'importance que la navigation dans les eaux internes avait dans le monde romain, bien avant cette date⁷. Polybe affirme qu'au II^e s. av. J.-C. le Pô était navigable sur 2000 stades, à partir de son embouchure (II, 16) ; selon Pline l'Ancien, la navigabilité du Pô commençait à Turin (III, 123) et s'étendait à certains de ses affluents (III, 118). La notice de l'existence d'un parcours fluvial entre Plaisance et Ravenne, de la durée de deux jours et deux nuits, se trouve également dans Strabon (V, 1, 11), géographe du début du I^{er} s. apr. J.-C. qui, pour le secteur de la plaine du Pô, s'appuie sur des sources du I^{er} s. av. J.-C., tels les écrits d'Arthémidore d'Ephèse. Dans le même passage, il évoque d'ailleurs une intervention de bonification de la plaine du Pô, promue par *Marcus Aemilius Scaurus* en 115 ou 109 av. J.-C. (Dall'Aglio 1995), qui comporte l'ouverture d'une série de canaux navigables entre le Pô et le territoire de Parme, dans le but d'empêcher les crues provoquées par la confluence du Trebbia dans le Pô.
- 8 Les inscriptions qui attestent l'existence de *collegia de navicularii* ou *nautae* actifs dans la navigation interne, trouvées en Italie du nord (Rousse 2006), semblent aller dans la même direction. Or, il faut remarquer que ces inscriptions proviennent, pour la plupart, de centres situés sur les bords de grands lacs alpins, ce qui porte à penser que les *collegia* en question étaient plus liés à une navigation lacustre que fluviale. Certains contextes pourraient néanmoins autoriser l'hypothèse d'une double fonction - lacustre et fluviale - de ces *navicularii*, comme dans le cas des inscriptions découvertes à *Arilica*,

l'actuelle Peschiera del Garda, située à l'endroit où le fleuve Mincio sort du Lac de Garde. Une allusion à la navigation interne sur le Pô, le Mincio et le Lac de Garde pourrait d'ailleurs être lue dans le *carmen* 4 de Catulle, dans lequel un *phaselus*, navire léger originaire de la Mer Noire, aurait transporté son maître à travers la Mer Egée et l'Adriatique pour enfin jouir d'une paisible retraite dans un lac. Certes, Catulle ne fait aucune allusion directe à un éventuel lien entre ce navire et son propre voyage en Bithynie de 57-56 av. J.-C., ou entre ce lac et sa propre résidence, sur le Lac de Garde. Certains interprètes préfèrent donc voir dans cette image une « fiction littéraire », dépourvue de toute valeur autobiographique. Néanmoins, tout en admettant l'aspect littéraire et construit de ce texte, un lien entre ce *phaselus* et l'expérience réelle de Catulle ne semble pouvoir être complètement exclu, notamment si l'on songe à son *carmen* 31, dans lequel il exprime sa joie pour être rentré à *Sirmio*, sur le Lac de Garde, après son séjour en Bithynie (Soler 2009).

- 9 La navigation sur les fleuves publics est d'ailleurs protégée par le droit romain, comme l'attestent une série d'interdits prétoriens, essentiellement recueillis dans les rubriques 12 (*de fluminibus*), 14 (*ut in flumine publico navigare liceat*) et 15 (*de ripa munienda*) du livre 43 du Digeste⁸. Dans *Dig.* 43, 12, 1 et 43, 14, l'édit du préteur urbain, commenté par Ulpien, interdit la réalisation de tout aménagement susceptible de porter atteinte à la navigabilité du fleuve, dans ses deux formes de l'*iter* (navigation) et de la *statio* (abordage), ainsi que tout acte pouvant entraver la navigation dans les fleuves publics (mais aussi dans les lacs, les canaux artificiels et les stagnes ayant le même statut), y compris pour ce qui était des opérations de chargement et déchargement des marchandises. L'interdit *de ripa munienda* (*Dig.* 43, 15) contient également une référence, bien qu'indirecte, à la navigation fluviale, car il punissait tout acte de violence ou entrave à la réalisation d'aménagements sur les berges des fleuves, à condition que ceux-ci ne fussent pas préjudiciables à cette forme de transport. Il est d'ailleurs intéressant d'observer que, dans son commentaire à l'interdit *Dig.* 43, 14, visant à la tutelle de la navigation sur les fleuves publics, Ulpien précise qu'elle peut être assimilée à celle assurée aux voies publiques (*Dig.* 43, 8, 2, 20 et 45). Ces dernières sont donc indiquées comme référence pour la définition de formes de tutelle de la navigation dans les eaux internes, ce qui atteste que la viabilité terrestre était probablement douée d'un cadre institutionnel déjà bien défini.
- 10 Une confirmation ultérieure du développement de la navigation fluviale en Italie padane, pendant toute l'époque romaine, vient de l'archéologie, avec la découverte de restes d'embarcations dans le lit de nombreux cours d'eau (Medas 2003), ou de quais portuaires dans des villes internes, telles par exemple Brescia, Milan ou Padoue (Uggeri 1990). Il faut préciser qu'il s'agit de vestiges pour lesquels il est souvent difficile de proposer une datation précise, mais qui semblent toutefois attester une fréquentation de ces voies d'eau à une époque assez précoce.
- 11 Il est donc évident que les Romains utilisaient la navigation fluviale bien avant le V^e s. apr. J.-C. (Uggeri 1987), comme l'attestent par ailleurs le célèbre voyage d'Horace de Rome à Brindes, sur le canal Decennovio (*satires* I, 5), ou la navigation dans le fleuve Clitunno, en Ombrie, évoquée par Pline le Jeune dans une de ses lettres (*epist.* VIII, 8). Ce qui change, avec le voyage de Sidoine, est le fait que le navire sur lequel il embarque de Pavie est une *cursoria navis* : *Ticini cursoriam (sic navigio nomen) escendi* (*epist.* I, 5, 3), qui à Brescello change d'équipage : *Brixillum, dein oppidum, dum succedenti Aemiliano nautae decedit Venetus remex* (*epist.* I, 5, 5). Il s'agit d'éléments qui montrent que son

voyage sur le Pô, de Pavie à Ravenne, n'est pas le résultat d'un choix personnel, comme cela avait par exemple été le cas pour Horace, mais est fait dans un cadre officiel, qui justifie l'usage du *cursus publicus*. C'est d'ailleurs le même Sidoine qui l'affirme de manière explicite, dans l'*incipit* de sa lettre, lorsqu'il raconte avoir pu bénéficier de ces services car il avait été mandaté par lettre impériale : *Egresso mihi Rhodanusiae nostrae moenibus publicus cursus usui fuit utpote sacris apicibus accito* (*epist.* I, 5, 2).

- 12 La lettre de Sidoine représente l'un de premiers témoignages de l'insertion d'une voie d'eau à l'intérieur du *cursus publicus* en territoire italien. En effet, à part l'antécédent, partiel, de l'itinéraire *ab Hostilia [Ravennam] per Padum* représenté dans la *Tabula Peutingeriana* (*segm.* IV, 5), les itinéraires ne citent pour l'Italie aucun autre parcours qui comporte de la navigation fluviale⁹. Avant le V^e s., elle devait donc être principalement réservée au transport des marchandises¹⁰ ou être liée à un choix personnel, dans le cadre d'une intégration avec les voies de terre, mais sa place dans le système du voyage officiel restait relativement modeste, sinon absente. Nous constatons en revanche qu'à partir de l'époque de Sidoine, la navigation sur le Pô est désormais organisée et intégrée dans le *cursus publicus*, jusqu'à jouer un rôle parfois concurrentiel avec la *via Aemilia*.
- 13 Avec le VI^e s., le témoignages d'une utilisation officielle de la voie du Pô deviennent de plus en plus fréquentes, comme c'est par exemple le cas de nombreuses dispositions de loi des rois goths, présentées dans les *Variae* de Cassiodore. Ainsi, par exemple, en *Var.* II, 31, Théodoric ordonne aux rameurs (*dromonarii*), en service le long du Pô, d'assurer les activités du *cursus publicus* dans le fleuve (*fiscali humanitate recreati*), en complément du service terrestre (*diviso labore equis publicis*). Dans *Var.* IV, 45, il impose aux autorités de Pavie (*Comitibus defensoribus et curialibus Ticinensis civitatis*) de fournir des embarcations et du ravitaillement annonaire pour cinq jours (*navis eis usum usque ad Ravennatem urbem et annonas dierum quinque sine aliqua dilatione praeparate*) à une délégation d'Hérules en voyage pour Ravenne sur le Pô.
- 14 Une navigation officielle sur le Pô, entre *Ticinum* et *Ravenna*, est également attestée, pour la même époque, par la *Vita Epifani* d'Ennode, dans laquelle Epiphane, évêque de Pavie, entreprend un voyage officiel auprès du roi Théodoric, afin d'obtenir un dégrèvement fiscal pour les habitants de la *Liguria* (*Vita Epifani*, MGH, *Auct. Ant.* VII, pp. 107-109). C'est ainsi qu'il embarque pour Ravenne, sans se soucier de la mauvaise saison, du froid, du manque d'abris et de points d'abordage sûrs (*in ripis fluminis incerti paene sine terra portus*). Après avoir accompli sa mission, il rentre à Pavie, cette fois-ci par la *via Aemilia*, il tombe malade pendant son voyage et, une fois arrivé chez soi, il meurt. Epiphane conduit donc son voyage dans un paysage dur et hostile, très différent de celui décrit par Sidoine, qui présente tous les traits du *locus amoenus*. Le but d'Ennode est en effet de mettre en avant l'abnégation et la sainteté de l'évêque qui, malgré son âge et son état de santé, n'hésite pas à accomplir sa mission, sans se soucier des difficultés du voyage¹¹. Le paysage de Sidoine, en revanche, est avant tout un paysage littéraire, nourri de nombreuses références à Virgile, Lucaïn et aux autres auteurs anciens (Fournier, Stoehr-Monjou, à paraître). Le ton érudit de sa lettre est d'ailleurs explicité par Sidoine dans son *incipit*, là où il affirme qu'il satisfait volontiers à la requête d'Hérénius, désireux de connaître son itinéraire précis, afin de pouvoir y retrouver les fleuves, les villes et les montagnes rendues célèbres par les chants des poètes, avec une approche à la description des lieux qui est, avant tout, littéraire. Dans ce dialogue entre hommes de lettres, la description du paysage est empreinte de

notations érudites, comme l'atteste clairement sa description des fleuves qui se jettent dans le Pô, largement inspirée du Panégyrique de Claudien pour le sixième consulat d'Honorius (vv. 194-197), autant pour ce qui est de sa structure générale, que des adjectifs employés pour décrire les fleuves¹². Il est d'ailleurs intéressant d'observer que l'adhésion de Sidoine au modèle littéraire l'emporte sur sa connaissance autoptique et sur sa réelle expérience du voyage, au point de l'induire en erreur. C'est ainsi que, dans la description des fleuves tributaires du Pô qu'il avait vu pendant son voyage, Sidoine insère l'Adige qui, dans la réalité et contrairement à ce que sous-entend l'ordre suivi par Sidoine, se trouve à l'est et non à l'ouest du Mincio et, qui plus est, ne figure pas parmi les tributaires du Pô, car il débouche directement sur la mer Adriatique¹³.

- 15 En conclusion, pour revenir à l'argument spécifique de cette contribution, il est donc clair que la lettre de Sidoine constitue un témoignage précieux de l'insertion officielle de la navigation sur le Pô, entre Pavie et Ravenne, dans le *cursus publicus* et, par conséquent, de l'évolution du système des communications entre Rome et la plaine du Pô. On assiste ainsi à la définition d'un nouvel axe nord-sud, souvent préféré à l'axe traditionnel constitué par le système *via Aemilia-via Flaminia*, qui était encore prioritaire à l'époque de l'*Itinerarium Burdigalense*. Au V^e s., les liaisons entre la plaine du Pô et Rome privilégient en revanche le cours du Pô, entre Pavie et Ravenne, pour emprunter ensuite la *via Popilia* jusqu'à Rimini et, d'ici, la *via Flaminia* jusqu'à Rome.

Les causes d'une évolution

- 16 L'affirmation de ce nouveau système routier semble liée, à plusieurs titres, à la nouvelle situation historique qui est celle de l'Italie depuis le V^e s. Un rôle important doit être attribué à la descente des Goths en Italie, au début de ce siècle, culminée avec le sac de Rome de 410. L'expédition d'Alaric a indubitablement eu des conséquences, directes et indirectes, sur le réseau routier d'Italie, étant à l'origine d'épisodes de destruction et, plus en général, du manque d'entretien ordinaire sur la chaussée des voies, sur leurs œuvres d'art et sur le territoire qu'elles traversaient. C'est le cadre qui ressort de l'incipit du *De reditu suo* de Rutilius Namatien, dans lequel le poète justifie son choix de rentrer en Gaule de Rome par la mer, en 417 apr. J.-C., par la volonté d'éviter les terres de l'intérieur, très affectées par le passage des Goths (I, 37-42) : *Electum pelagus, quoniam terrena viarum / plana madent fluviis, cautibus alta rigent. / Postquam Tuscus ager postquamque Aurelius agger / perpessus Geticas ense vel igne manus / non silvas domibus, non flumina ponte cohercet; / incerto satius credere vela mari* (Soler 2006). Plus vraisemblablement, l'invasion des Goths ne fait qu'aggraver une situation déjà critique, à cause des difficultés économiques et démographiques qui affectent une partie de l'occident romain à partir du III^e-IV^e s. apr. J.-C., et dont les marqueurs principaux sont, pour le territoire italien, le rétrécissement ou la disparition de centres urbains et un dépeuplement progressif des campagnes, avec l'abandon de toute intervention nécessaire à une exploitation efficace des territoires. L'instabilité hydrogéologique est d'ailleurs accrue par une dégradation du climat, qui se manifeste par une baisse des températures et une augmentation sensible de la pluviosité¹⁴. Les nombreuses attestations archéologiques de réparations de la chaussée des axes routiers, urbains et extra-urbains, souvent effectuées de manière sommaire, par le moyen de remblais de galets et d'autres débris incohérents, attestent la dégradation poussée du réseau routier (Dall'Aglio 2006a). Cette situation trouve d'ailleurs un écho dans la

documentation épigraphique, comme c'est par exemple le cas du pont sur le fleuve Foglia, dans le Marches, près de *Pisaurum* qui, *vetustate corruptus*, est restauré et restitué *in usum cursus publici* par Gratien et Valentinien II, en 378-379 (CIL, XI, 6328 ; Frezza 2012). Les sources écrites semblent également confirmer les difficultés qui affectent le réseau routier italien, avec l'attestation de nombreuses interventions de restauration, telles celles évoquées par Cassiodore sur la *via Flaminia* (Var. XII, 18).

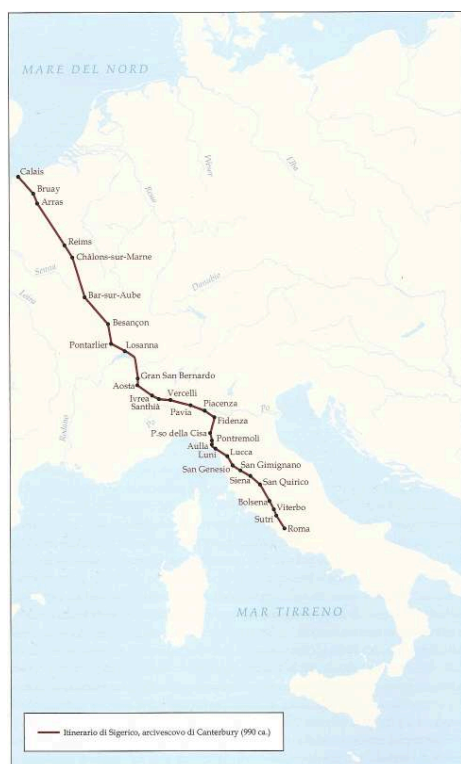
- 17 La tendance à privilégier l'emploi des voies d'eau, non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi des personnes, s'inscrit ainsi dans cette tendance générale. C'est encore la lecture des *Variae* de Cassiodore qui nous informe, de manière indirecte, sur la complémentarité qui existe, à son époque, entre voies terrestre et voies fluviales, dont le cours doit rester libre de filets ou d'autres engins pour la pêche, afin d'éviter toute entrave à la navigation sur plusieurs fleuves d'Italie, padane et péninsulaire (Var. V, 17 et 20).
- 18 Par ailleurs, l'importance progressive de la voie fluviale du Pô trouve une cause directe dans le déplacement de la capitale de l'Empire romain d'Occident de Milan à Ravenne, en 402 apr. J.-C., comme réaction à la descente des Goths en Italie. Ravenne, dont l'attractivité principale résidait dans sa position stratégique - entre mer et marais - qui lui assurait une protection efficace contre les attaques des ennemis, n'entretenait aucun rapport avec la *via Aemilia*, qui joignait directement Plaisance à Rimini et dont le rôle se trouvait donc très redimensionné par cette nouvelle situation géopolitique.

L'affirmation d'une nouvelle hiérarchie des axes routiers

- 19 La progressive perte d'importance de la *via Aemilia* comporte également une redéfinition des parcours qui permettaient la traversée des Apennins, avec l'affirmation de nouveaux axes, qui s'imposent entre V^e et VI^e siècle. Comme nous l'avons indiqué en début de cette contribution, pendant une grande partie de l'époque impériale, le système *via Flaminia-via Aemilia* absorbait la grande majorité des trafics nord-sud et, de ce fait, limitait les possibilités d'affirmation d'autres parcours alternatifs. Les itinéraires mentionnent en effet un seul parcours permettant la traversée des Apennins, de Parme à Lucques (*It. Ant.*, 284,5) (Dall'Aglio 2006b), qui devait conduire jusqu'à Rome par le biais de la *via Clodia* dont le tracé, pour Pistoia, Florence et Arezzo correspondait en grande partie à celui de la *via Cassia* (*It. Ant.*, 284, 6-286,5). Dans le secteur compris entre Florence et Lucques, la *via Clodia* courait parallèle à la chaîne des Apennins, en direction est-ouest, et donnait origine à une série de branches secondaires qui, une fois traversée la ligne de crête, descendaient vers la plaine du Pô dans le secteur à l'ouest de Bologne, où elles convergeaient sur la *via Aemilia*. L'affaiblissement du système *via Aemilia-via Flaminia* a permis à ces bretelles d'acquérir une telle importance que, dans le courant du VI^e s., le tronçon de *via Aemilia* compris entre Bologne et Plaisance avait assumé l'odonyme *Clodia/Cassia*, en substitution de l'originel (Dall'Aglio 1996). A la même époque, le tronçon compris entre Bologne et Rimini était en revanche appelé *via Flaminia*, du nom de la voie dont il était désormais censé faire partie.
- 20 Dans ce processus de définition de parcours apenniniques reliant la *via Aemilia* à la *via Clodia*, la bretelle Parme-Luni-Lucques, par le col de la Cisa¹⁵), finit par s'imposer sur les

autres et s'affirme comme axe préférentiel pour les communications entre la plaine du Pô et la Toscane, en territoire lombard (Dall'Aglio 1998). Sa continuation dans la *via Clodia/Cassia*, qui reliait les villes de Florence, Arezzo et Chiusi, présentait toutefois des limites, car trop proche de la frontière entre Lombards et Byzantins. C'est ainsi que se développe une variante plus occidentale, entre Sienne et Sutri, à l'intérieur du territoire contrôlé par les Lombards. Lorsque Rome, après l'occupation de Jérusalem par les Arabes vers la moitié du VII^e s., devient la destination principale des pèlerins (Stopani 1991), l'axe qui passait par le col de la Cisa, Luni, Lucques et Sienne finit pour être intégré dans la « *via Francigena* », régulièrement empruntée par les pèlerins qui se rendaient à Rome depuis l'Europe occidentale. Il s'agit par exemple du parcours suivi par Modéran, évêque de Rennes et fondateur du monastère de Berceto, en 720, et Sigéric, évêque de Canterbury, dans son voyage de retour de Rome, en 990 (fig. 3) (Dall'Aglio 1998).

Figure 3. Carte schématique du tracé de la « *via Francigena* », sur la base de l'itinéraire de Sigéric, archevêque de Canterbury, à la fin du X^e s. D'après Dall'Aglio 2009, p. 592.



- 21 En dernière analyse, la formation de la *via Francigena* peut être considérée comme une conséquence indirecte et à long terme de l'affaiblissement de la *via Aemilia*, qui commence dans le courant du V^e s. et dont le voyage fluvial de Sidoine constitue l'un de premiers témoignages. Elle se justifie dans le cadre d'une évolution générale des liaisons entre le nord de l'Italie et Rome, qui passent d'une phase marquée par la primauté du système *via Aemilia-via Flaminia* et par un réseau routier principalement composé de voies de terre, jusqu'à une grande partie du IV^e s. apr. J.-C., à une phase caractérisée par l'importance assumée par la navigation le long du Pô et l'affirmation de nouvelles hiérarchies entre les itinéraires terrestres. S'inscrit d'ailleurs dans ce contexte la mise en œuvre, dans le territoire de plusieurs villes de la plaine du Pô, du

réseau des *Navigli* médiévaux qui, dans de nombreux cas, resteront en usage jusqu'à des époques très récentes.

BIBLIOGRAPHIE

- ARNAUD P. (1988), « L'origine, la date de rédaction et la diffusion de l'archétype de la Table de Peutinger », *Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France*, 1, pp. 302-321, Paris, De Boccard.
- Conosci l'Italia 1957, Conosci l'Italia. L'Italia Fisica, Milano, Touring Club Italiano.
- CAMPBELL B. (2012), *Rivers and the Power of Ancient Rome*, Chapel Hill, University of North Carolina Press.
- CORSI C. (2000), « Stazioni stradali e cursus publicus. Note di tipologia dell'insediamento lungo la viabilità romana », *Orizzonti*, 1, Pisa, Fabrizio Serra, pp. 243-252.
- DALL'AGLIO P.L. (1995), « Considerazioni sull'intervento di Marco Emilio Scauro nella pianura padana », dans *Interventi di bonifica agraria nell'Italia romana*, Atlante tematico di Topografia antica, 4, Roma, L'Erma di Bretschneider, pp. 87-93.
- DALL'AGLIO P.L. (1996), « Modificazioni nell'assetto urbano e territoriale in Emilia tra età romana e altomedioevo », *Castrum Sermionense. Società e cultura della "Cisalpina" nel primo Medioevo*, Brescia, Grafo pp. 81-102.
- DALL'AGLIO P.L. (1998), *Dalla Parma-Luni alla via Francigena : storia di una strada*, Sala Baganza, Tipolitotecnica.
- DALL'AGLIO P.L. (2006a), « Strade e tecnica », in P.L. DALL'AGLIO, I. DI COCCO (dir.), *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia Romagna*, Milano, Touring Club Italiano, pp. 301-303.
- DALL'AGLIO P.L. (2006b), « Le vie Parma-Luni e Parma-Lucca », in DALL'AGLIO P.L., DI COCCO I. (dir.), *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia Romagna*, Milano, Touring Club Italiano, pp. 269-277.
- DALL'AGLIO P.L. (2009), « Il territorio di Parma in età romana », in VERA D. (dir.), *Storia di Parma. II. Parma romana*, Parma, Monte Università Parma Editore, pp. 555-601.
- ECK W. (1999), *L'Italia nell'Impero romano. Stato e amministrazione in epoca imperiale*, Bari, Edipuglia.
- FIorentini M. (2003), *Fiumi e mari nell'esperienza giuridica romana. Profili di tutela processuale e di inquadramento sistematico*, Milano, Giuffrè Editore.
- FOURNIER M., STOHR-MONJOU A. (à paraître), « Représentation idéologique de l'espace dans la lettre I, 5 de Sidoine Apollinaire : cartographie géo-littéraire d'un voyage de Lyon à Rome », in VOISIN P. (dir.), *L'espace dans l'Antiquité. Utilisation, fonction et représentation*, Actes des Journées d'Etude, Pau, 21-22 février 2013, Paris, l'Harmattan.

- FRANCESCHELLI C. (à paraître), «La formazione del nome Adriatico», in CEVOLIN G. (dir.), *Un mare, una terra*.
- FRANCESCHELLI C., MARABINI S. (2007), *Storia di un territorio sepolto. La pianura lughese in età romana*, Bologna, AnteQuem.
- FREZZA G. (2012), «I ponti nell'Italia centro-meridionale attraverso la documentazione epigrafica di età romana», *Rivista Storica dell'Antichità*, XLII, Bologna, Patron, pp. 221-264.
- MEDAS S. (2003), «Le imbarcazioni monossili ritrovate nei laghi e nei fiumi italiani», in BINAGHI LEVA M.A. (dir.), *Le palafitte del lago di Monate. Ricerche archeologiche ed ambientali nell'insediamento preistorico del Sabbione*, pp. 30-38, Gavirate, Nicolini.
- PINNA M. (1996), *Le variazioni climatiche dall'ultima grande glaciazione alle prospettive per il XXI secolo*, Milano, Franco Angeli.
- ROUSSE C. (2006), «La navigation fluviale et endolagunaire en Italie du Nord à l'époque romaine. Aménagements des cours d'eau et représentations cartographiques», in ČAČE S., KURILIĆ A., TASSAUX F. (dir.), *Les routes de l'Adriatique antique (IIe s. a.C. - VIIe s. p.C.) - Géographie et histoire économique, Actes de la Table ronde de Zadar (Zadar, 18-22 septembre 2001)*, Bordeaux, Ausonius, pp. 137-147.
- RUGGINI L. (1995), *Economia e società nell' « Italia Annonaria ». Rapporti fra agricoltura e commercio dal IV al VI secolo d.C.*, Bari, Edipuglia.
- SOLER J., (2006), «Le poème de Rutilius Namatianus et la tradition du récit de voyage antique : à propos du genre du *De reditu suo*», *Vita Latina*, 174, Montpellier, pp. 104-113.
- SOLER J. (2009), «La réécriture du Carmen 4 de Catulle par Ovide (Tristes I, 10) : voyage, dédoublement et gémellité mythique», *Camena*, 7, <http://www.paris-sorbonne.fr/fr/spip.php?article11005>.
- STOPANI R. (1991), *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo*, Firenze, Le Lettere.
- UGGERI G. (1987), «La navigazione interna nella Cisalpina in età romana», *Antichità Alto Adriatiche*, XXIX, Udine, Arti Grafiche Friulane, pp. 305-354.
- UGGERI G. (1990), «Aspetti archeologici della navigazione interna nella Cisalpina», *Antichità Alto Adriatiche*, XXXVI, Udine, Arti Grafiche Friulane, pp.175-196.

NOTES

1. Cet itinéraire est autrement connu sous le nom de Gobelets de Vicarello, car inscrit sur quatre gobelets en argent trouvés au XIX^e s. à Vicarello (lac de Bracciano), dont la forme cylindrique évoque celle des bornes milliaires. Ils sont actuellement conservés à Rome, Museo Nazionale Romano.
2. La chronologie de l'archétype de ce document, qui est une copie du XIII^e s., fait encore l'objet de débat. Semble néanmoins probable une rédaction en plusieurs phases, entre la fin du III^e et la moitié du IV^e s. apr. J.-C. (Arnaud 1988, pp. 311-312). La représentation allégorique des villes de Rome, Constantinople et Antioche permet effectivement de situer la dernière phase de rédaction du document après la fondation de Constantinople (324-330 apr. J.-C.), mais avant qu'Antioche soit délaissée comme siège impérial de la partie orientale de l'Empire.
3. La distinction entre *itineraria picta* et *itineraria scripta* se trouve dans le *De re militari* (III, 6) de Végèce : *sollertiores duces itineraria prouinciarum, in quibus necessitas gerebatur, non tantum adnotata*

sed etiam picta habuisse firmentur, ut non solum consilio mentis uerum aspectu oculorum uiam profecturus eligeret.

4. Cicéron explique que, pour se rendre de Rome à Modène, où Marc Antoine assiégeait Decimus Brutus, trois voies étaient possibles : *a supero mari Flaminia, ab infero Aurelia, media Cassia* (Phil. XII, 22).

5. Le voyage d'aller est en partie différent, car après avoir passé le Montgenèvre et la Vallée de Suse, et avoir traversé les villes de Turin, Pavie et Milan, le pèlerin continue son trajet vers Aquilée, les Alpes Orientales et la péninsule balkanique, avec un parcours entièrement terrestre.

6. Même s'il ne donne aucune indication à cet égard, il semble vraisemblable que Sidoine emprunte le col du Montgenèvre et la Vallée de Suse, car à l'époque romaine et notamment pendant la période tardive, c'est ce passage qui semble être le plus souvent utilisé pour entrer en Italie de Gaule centrale. La question reste néanmoins ouverte et d'autres hypothèses privilégient en revanche le col du Petit-Saint-Bernard (Fournier, Stoehr-Monjou, à paraître).

7. Pour une synthèse récente sur ce sujet, voir Campbell 2012.

8. Pour une étude exhaustive sur la législation romaine sur les fleuves et les mers, voir Fiorentini 2003. Il est intéressant de constater que le statut public des fleuves ne repose pas sur leur navigabilité, mais plutôt sur leur caractère perenne (Fiorentini 2003, notamment aux pp. 67-99 et 144-158), ce qui atteste indirectement la multiplicité de fonctions attribuées à la ressource idrique par la société romaine.

9. La mention d'une liaison entre *Ravenna* et *Altinum* par voie d'eau à travers les *Septem Maria*, dans *It. Ant.* 126, fait référence à une navigation endolagunaire. D'une manière analogue, les deux itinéraires entre *Brigantia* et *Comum*, cités par la même source (277,4-279,1), se réfèrent à une navigation lacustre et non fluviale.

10. Comme l'atteste la lettre de Pline le Jeune à Domitius Apollinaire, dans laquelle il parle de son domaine dans la Vallée du Tibre et évoque les navires qui descendent les fleuves pour transporter les produits agricoles à Rome (*epist.* V, 6, 12).

11. Pour cette raison, nous estimons devoir nuancer l'idée qu'à l'époque d'Ennode la navigation le long du Pô ait été particulièrement pénible (voir par exemple Ruggini 1995, pp. 282-283).

12. C'est ainsi que l'*Addua visu / caeruleus et velox Athesis tardusque meatu / Mincius* de Claudien (vv. 194-197) trouve une correspondance assez fidèle dans le *caeruleum Adduam, velocem Athesim, pigrum Mincium* de Sidoine (*epist.* I, 5, 4).

13. Il faut d'ailleurs préciser que, dans le passage de Claudien que Sidoine reprend dans sa lettre, le poète ne parle pas des affluents du Pô mais, plus en général, des fleuves de la plaine du Pô. D'ailleurs, que Claudien soit au courant de la situation géographique réelle l'indique, un peu plus loin dans ce même texte (vv. 208-209), l'image des eaux ensablées de l'Adige, qui rendent rouges celles de la mer Ionienne (*inimicaque corpora volvens / Ionios Athesis mutavit sanguine fluctus*). Il est intéressant d'observer que, dans ce passage, Claudien récupère l'ancienne dénomination de l'Adriatique (*kolpos Ionios*), employée par les auteurs grecs (Franceschelli, à paraître).

14. C'est l'époque du célèbre *diluvium* de Paule le Diacre (*Hist. Lang.* III, 23-24), responsable du débordement de plusieurs fleuves italiens. Sur la phase de détérioration climatique approximativement située entre 400/450 et 750/800 apr. J.-C., voir l'étude paléo-climatologique de Pinna 1996, pp. 120-126.

15. L'existence d'une liaison routière directe entre Luni et Lucques est déjà attestée par l'*Itinerarium Antonini* (289, 2) et la *Tabula Peutingeriana* (*segm.* IV,1).

RÉSUMÉS

Le point de départ de notre réflexion est le voyage à Rome que Sidoine Apollinaire accomplit, en 467 apr. J.-C., à la tête d'une délégation des provinces des Gaules. Une fois arrivée en Italie, à Pavie il embarque sur une *cursoria navis*, avec laquelle il rejoint Ravenne, pour ensuite continuer son trajet en direction de Rome, par la *via Popilia* et la *via Flaminia*. Pour sa mission officielle, Sidoine n'utilise pas le système *via Flaminia-via Aemilia* qui, encore à la fin du IV^e s., était le parcours préférentiel pour les communications entre Rome et l'Italie du nord. Le voyage de Sidoine montre en revanche qu'au V^e s. le *curus publicus* avait désormais intégré la navigation sur le Pô, entre Pavie et Ravenne.

Cette évolution est principalement liée au déplacement de la capitale de la partie occidentale de l'Empire de Milan à Ravenne, en 402 apr. J.-C., et, plus en général, à la descente des Goths en Italie, qui détermine un manque d'entretien du réseau routier terrestre et, à terme, porte à redéfinir le système des communications en Italie.

The aim of this paper is to reflect on the transformations of the journey in Roman Italy at the beginning of the fifth century. The key-point is the journey to Rome made by Sidonius Apollinaris in 467 AD, at the head of a delegation of the provinces of Gaul. Once in Italy, he attends the town of *Ticinum*, on the Po River, and embarks on a boat called *cursoria*, with whom he arrives in *Ravenna*. Then, he continues his journey to Rome on the *via Popilia* and the *via Flaminia*. For his official mission, Sidonius does not use the *via Flaminia-via Aemilia* axis, that represents the main connection between Rome and northern Italy, still at the end of the fourth century. Well, the journey of Sidonius shows that, in the fifth century, the *curusus publicus* integrate the navigation on the Po River, between *Ticinum* and *Ravenna*.

This evolution is mainly due to the transfer of the capital of the Western Roman Empire from Milan to Ravenna, in 402 AD, and, more generally, to the descent of the Goths in Italy, which caused the interruption of the maintenance of the road network and the progressive redefinition of the communication system between Rome and northern Italy.

INDEX

Mots-clés : Italie, Antiquité Tardive, navigation fluviale, Sidoine Apollinaire

Keywords : Italy, Late Antiquity, fluvial navigation, Sidonius Apollinaris

AUTEURS

CARLOTTA FRANCESCHELLI

Centre d'Histoire « Espaces et Cultures » (CHEC- EA 1001), Université Blaise Pascal – Clermont Ferrand, carlotta.franceschelli@univ-bpclermont.fr

PIER LUIGI DALL'AGLIO

DiSci - Dipartimento di Storia, Culture, Civiltà - Università di Bologna, pierluigi.dallaglio@unibo.it