

L'Archéologie

Les dossiers de

№ 29/juillet-août 1978

LA NAVIGATION DANS L'ANTIQUITÉ

Document fiché le: 10/11/89
par Sophie AMET

Bateaux puniques,
grecs, étrusques et romains
Constructions et ports,
Navigation de Saint-Paul
Les guerres navales



**LA NAVIGATION
DANS L'ANTIQUITE**

bateaux puniques,
grecs, étrusques et romains
constructions et ports,
navigation de Saint-Paul
les guerres navales



En couverture :
La construction d'un bateau antique.
Dessin Jean-Marie Gassend, Bureau
d'architecture d'Aix-en-Provence.

sommaire

Les grandes découvertes maritimes de l'Antiquité Des premiers esquifs aux grandes expéditions maritimes	6
Les ports romains de Méditerranée L'organisation et l'activité des grands ports antiques reconstituées grâce à l'archéologie, à la photographie aérienne et aux fouilles sous-marines <i>Jean Rougé</i>	10
Les navires de commerce romains Les gréements des voiles et l'appareil de gouverne furent constamment perfectionnés sur les navires de la marine marchande romaine <i>Patrice Pomey</i>	20
L'architecte et la construction navale Le rôle de l'architecte dans la recherche archéologique sous-marine : faire revivre l'épave antique <i>Jean-Marie Gassend</i>	30
La guerre navale antique Les bateaux de guerre, les grandes rencontres et les premières stratégies <i>Paul Adam</i>	46
Le navire punique de Marsala Un bateau de guerre muni d'un éperon de combat retrouvé sur la côte de Sicile : la seule épave de navire de guerre de l'Antiquité avec l'épave voisine du <i>Sister Ship</i> ... <i>Honor Frost</i>	53
Une épave grecque ou étrusque au large de Saint-Tropez : le navire de Bon-Porté Après vingt-cinq siècles d'immersion, la découverte d'une épave et de sa cargaison d'amphores <i>Jean-Pierre Joncheray</i>	62
L'assemblage du navire de Bon-Porté Un bateau « cousu » du VI ^e siècle avant J.-C. <i>Lucien Basch</i>	71
Le gouvernail antique De l'aviron antique à la naissance de la barre <i>Jacques Thurneyssen</i>	74
Un bateau romain dans le port de Monaco La fouille de l'épave d'un petit bâtiment de cabotage <i>Danièle Mouchot</i>	80
La Madrague de Giens Des données entièrement nouvelles sur le tonnage et la construction des navires antiques <i>Patrice Pomey</i>	85
La navigation de saint Paul Le périple de « l'Apôtre des Gentils » et le naufrage de son bateau <i>Jacques Thurneyssen</i>	94
Le périple de la mer Erythrée Les courants commerciaux de cette grande voie maritime vers l'Arabie et l'Orient <i>G. Gudín de Vallerin</i>	102
Quelques termes techniques de construction navale	107
Les musées maritimes en France et à l'étranger	111

RÉDACTION

Andrée Faton
25, rue Berbisey, 21000 DIJON
tél. (80) 30-33-80 et 30-14-92
6, rue Galvani, 75017 PARIS
tél. 754-33-72.

MAQUETTE

Bernard Babin

**ABONNEMENTS
ET COMMANDES**

Archéologia, B.P. 28
21121 FONTAINE-LÈS-DIJON
tél. (80) 32-84-62
C.C.P. DIJON 2 774-53 T

VENTE AU NUMÉRO

Archéologia
25, rue Berbisey, 21000 DIJON
6, rue Galvani, 75017 PARIS

DIFFUSION

N.M.P.P.

PROMOTION

Covepress
19, rue de Fontenay
94300 VINCENNES
tél. 374-38-39 - 374-32-43

POUR LA BELGIQUE

Abonnement
et diffusion
Editions Soumillion
28, avenue Massenet
1190 BRUXELLES
tél. 344-10-05 - 345-91-92
C.C.P. 000.00690.21.54

PUBLICITÉ

Bernard Sand
6, rue Galvani, 75017 PARIS
tél. 754-33-72

SERVICE VOYAGES

Paul Devémy
6, rue Galvani, 75017 PARIS
tél. 754-33-72
tél. 754-33-71

Document fiché le: Ant. P. 2

par Sophie Amat



Le port d'Ostie représenté au revers d'une monnaie romaine. Diamètre 34 mm. Collection Thomas Photo Roger-Viollet.

LES PORTS ROMAINS DE MEDITERRANEE

Jean ROUGÉ

A l'époque romaine, les grands ports qui bordaient la Méditerranée connaissaient une activité intense. Le développement du commerce et des constructions navales explique leur importance économique, protégée par une administration portuaire stricte.

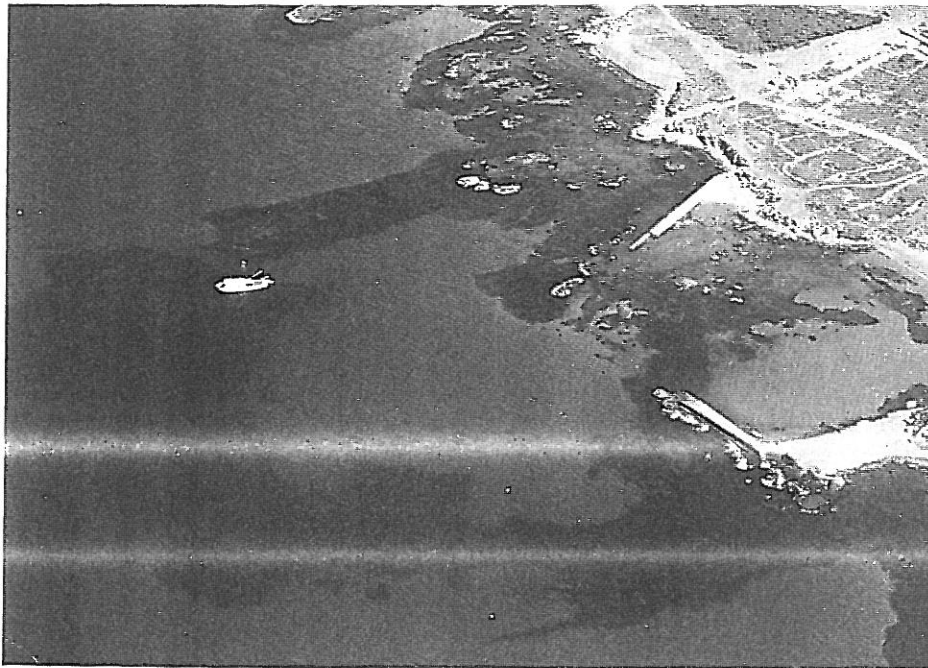
Il n'est pas question dans ces quelques pages de présenter une étude d'ensemble sur les ports de l'époque impériale ; nous ne disposons en effet que d'une seule synthèse sur les ports antiques, synthèse qui est vieillie et presque totalement dépassée, mais à laquelle, faute de mieux, nous sommes bien obligés de nous reporter. L'étude des ports reste donc à faire, car elle a été totalement renouvelée par les méthodes modernes de l'archéologie. En effet, si certains ports, comme Ostie et le Portus ou le port de Lepcis Magna, peuvent être étudiés par les méthodes habi-

tuelles de l'archéologie classique, d'autres le sont actuellement grâce à la combinaison de l'archéologie aérienne et de l'archéologie sous-marine. Nous ne pouvons oublier, en effet, que l'un des principaux initiateurs en la matière fut le P. Poidebard, le père de l'archéologie aérienne, dans ses études sur les ports de Tyr et de Sidon. Si l'on est forcé de recourir à ces méthodes dans la plupart des cas cela est dû à des phénomènes que l'historien ne doit pas oublier. Depuis l'Antiquité, le niveau moyen de la mer a connu une hausse générale de l'ordre de 0,60 à 1 m,

ce qui a entraîné un ensablement plus rapide dans certaines régions ou une submersion partielle dans d'autres. Mais, à côté de ce phénomène général, existent des phénomènes particuliers à certaines régions, phénomènes tectoniques qui peuvent déterminer un affaissement ou, au contraire, un relèvement de la côte par rapport au niveau de la mer : l'une des régions où ce phénomène est actuellement le mieux connu est celle du golfe de

Bas-reliefs figurant deux bateaux, au centre du marché de Lepcis Magna. Photo Roger-Viollet.





Ci-dessus : le grand bassin portuaire de Césarée, aujourd'hui désert. D'après « Archéologie sous-marine ». Tallandier.

Ci-contre : pierre d'amarrage percée, en saillie sur le quai supérieur du port de Lepcis Magna. D'après « Archéologie sous-marine ». Tallandier.

Naples, en particulier au port antique de Pouzzoles qui fut longtemps le port par où passait le ravitaillement en blé de la ville venu de Sicile, d'Afrique ou d'Egypte.

Un autre problème préliminaire est celui de savoir ce que nous allons considérer comme port dans cet article, car le terme est ambigu : il peut s'appliquer tout aussi bien à une simple crique rocheuse bien abritée où un navire en danger viendra faire escale, en attendant la fin du mauvais temps, qu'à un organisme complexe desservant une ville ou une région à

grande valeur économique comme Alexandrie ou les ports de Rome. Comme nous ne pouvons tout examiner, nous nous contenterons de présenter, plutôt que quelques types de ports, quelques ports qui ont eu une grande importance économique, soit qu'il s'agisse de ports plus ou moins naturels aménagés par la main de l'homme, soit qu'il s'agisse de ports totalement artificiels. Cette importance de l'économie dans la vie d'un port (je ne m'occuperai pas des ports purement militaires qui posent d'autres questions) peut être fort bien



mise en lumière par l'étude de de ports qui, par leur construction, de nombreux points communs : le p de Césarée de Palestine et le p déjà cité, de Lepcis Magna sur la c de Tripolitaine.

Un port artificiel sur la côte de Palestine Césarée

La côte de Palestine est une c naturellement hostile à la navigati A l'époque hellénistique encore, e ne disposait que d'une simple mar- un mouillage en pleine mer au la d'une bourgade appelée la Tour Straton d'où partait la route qui p mettait d'acheminer les marchand vers Jérusalem. Celles-ci étaient tra bordées des navires sur des emb cations à faible tirant d'eau qui amenaient à la plage. C'était ce que



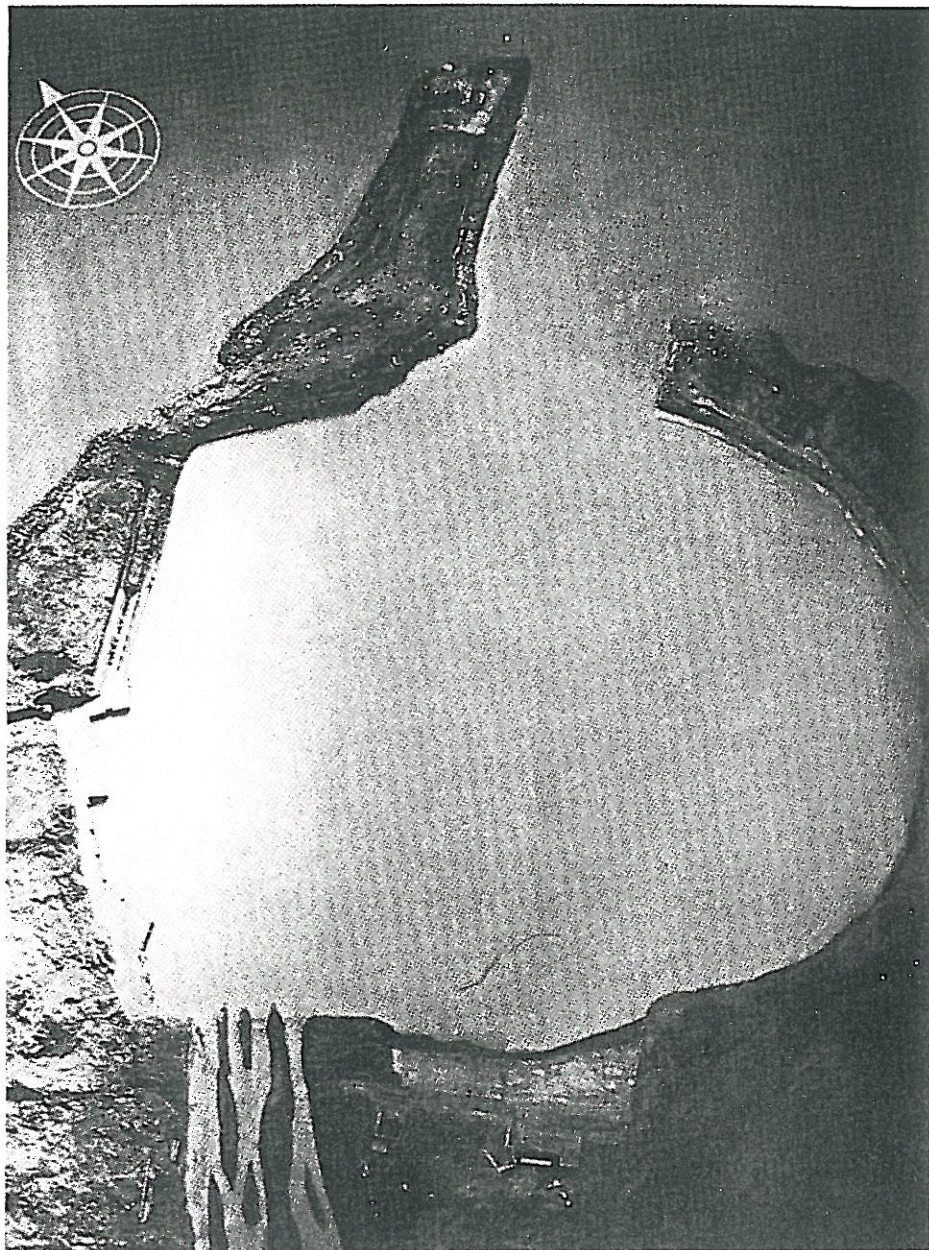
terminologie maritime grecque appe un *salos*, un endroit où les navires connaissaient aucune sécurité. C' Hérode le Grand qui décida de fa construire là de toutes pièces un p bien abrité, auquel il donna le n de Césarée pour faire sa cour. l'empereur Auguste dont le temp dominait le bassin. La construction ce port nous est rapportée par l'h torien juif Flavius Josèphe dans *Guerre des Juifs* (I, 21, 5-8). Il nous comment Hérode fit jeter dans la m de gros blocs de pierre qui formèr un enrochement sur lequel on con truisit deux jetées séparées par u goulet et dominées par un mur contin renforcé de tours, qui abritait le bass ainsi constitué des vents et c la mer. Comme les vents prédom nants sur cette côte sont les ven du sud, la passe était orientée au nor Or, ce port, la photographie aérien nous l'a restitué conforme à la de scription de Flavius Josèphe : vast bassin circulaire fermé au nord pa une jetée perpendiculaire au rivag

Constructeur de bateaux romain. Reli de pierre tombale. Fin du II^e siècle début du III^e siècle. D'après « Ships and Seamanship in the Ancient World », Pri ceton.

au sud par un vaste môle semi-circulaire qui s'avance à la rencontre du môle septentrional, vaste port, à l'intérieur duquel le port moderne fait piètre figure. Cette réalisation d'Hérode connu aussitôt une très grande activité, et il la conserva durant toute l'Antiquité. D'abord port de la Jérusalem juive, il vit passer les flots de pèlerins se rendant au Temple ; puis, capitale de la province romaine de Judée, il retrouva avec le triomphe du christianisme son rôle de port de pèlerinage. Encore florissant à la fin de l'Empire, il semble n'avoir définitivement disparu qu'après les Croisades, mais il était alors bien diminué.

Lepcis Magna en Lybie : de grandioses aménagements successifs

L'histoire de Lepcis Magna est tout aussi instructive. Lepcis est une vieille ville phénicienne, devenue possession de Carthage, puis du royaume numide et enfin de Rome ; elle était située au débouché d'une des routes caravanières qui apportaient au monde méditerranéen les produits d'au-delà du désert et au centre d'une petite région agricole productrice de céréales et d'huile. Cette ville construite sur un petit cours d'eau, l'oued Lebda, a longtemps utilisé comme port un petit port naturel situé à la base d'un cap à quelques kilomètres à l'ouest de la ville. Ce petit port a été reconnu et on y a trouvé un certain nombre d'aménagements, en particulier des môles et des quais. A l'époque de Néron, on construisit un port à Lepcis même. Pour cela, on aménagea l'estuaire de l'oued, protégé du large par une série d'ilots, en construisant des quais de part et d'autre du fleuve et en unissant à la côte l'île la plus orientale par une digue. Ainsi Lepcis disposait d'un bassin, sans doute médiocre, mais largement suffisant pour les activités économiques de la cité, essentiellement l'exportation des fauves pour le cirque. Mais Lepcis donna un empereur à Rome, Septime Sévère, et c'est lui qui fit de la ville l'une des plus belles villes de l'Empire par ses édifices. A cette ville nouvelle il donna un port digne de sa grandeur. Pour le construire, les ingénieurs romains commencèrent par détourner l'oued grâce à un barrage gigantesque établi à plusieurs kilomètres en amont. Puis, les ilots furent unis entre eux par deux vastes môles délimitant un bassin assez proche du cercle, l'un à l'est qui portait à son extrémité un temple et une tour, l'autre à l'ouest, formé de deux parties : la première était à peu près symétrique du môle oriental, mais à son extrémité se greffait une jetée orientée vers le nord qui protégeait la passe contre les tempêtes



Reconstitution montrant le port de Lepcis Magna tel qu'il devait être vers 200. D'après « Archéologie sous-marine », Tallandier.

de l'ouest. Cette jetée se terminait par un phare à plusieurs étages dont le feu indiquait l'entrée du port la nuit aux navigateurs. Tout autour du bassin ainsi constitué, d'une superficie d'environ 100 000 m², se développait la ligne des quais comportant de place en place de grosses pierres saillantes percées d'un trou pour l'amarrage des navires, et au-delà de grands portiques sur lesquels venaient s'ouvrir les greniers destinés à protéger les marchandises. Ce port nous a été à peu près intégralement restitué par l'archéologie traditionnelle et dans un état remarquable de conservation, mais ce port ne correspondait absolument pas à la valeur économique du site et il n'a guère été utilisé que pour amener les matériaux destinés aux embellissements de la ville. Ne

servant à rien, il ne fut pas entretenu et, un siècle après sa construction, on n'en parle plus, il devait être déjà ensablé, ce qui l'a protégé. Ces deux exemples de ports construits sont tout à fait caractéristiques du fait qu'un grand port ne peut pas exister s'il ne peut être animé par un trafic important.

Ostie : le plus merveilleux exemple du génie portuaire de l'Empire romain

Mais il est évident que c'est au cœur même de l'Empire qu'il nous faut trouver le plus merveilleux exemple du génie portuaire de l'Empire romain. Aux origines de Rome, encore au milieu du IV^e siècle, le port de Rome est un port fluvial. Les petits navires



Les installations portuaires grecques et romaines en Méditerranée (d'après « Archéologie sous-marine », Tallandier).

qui peuvent franchir les hauts fonds qui se trouvent face à l'embouchure du Tibre remontent jusqu'à la ville, au pied de l'Aventin. C'est là que se trouve le port avec ses quais et avec son marché, son emporion, aménagé au début du II^e siècle avant J.-C. Mais, avec le développement de la ville et l'augmentation du trafic à son usage, ce port fluvial était insuffisant et comme l'embouchure du Tibre était trop dangereuse, puisque les gros navires, comme à la Tour de Straton, devaient décharger au large sur des allèges, Rome utilisa comme port de ravitaillement le vieux port grec de Dicaiarcheia - Pouzzoles relié à la ville par la route de terre et par une route de cabotage. Cette situation dura jusqu'au règne de Claude. Celui-ci, reprenant un projet d'Auguste, peut-être également de César, décida de faire construire un port artificiel non loin de la colonie d'Ostie qui, créée au III^e siècle avant J.-C., avait eu pour rôle premier de s'opposer à un débarquement ennemi sur la côte. Certes, elle était devenue un établissement portuaire par la construction de greniers où l'on emmagasinait les mar-

chandises amenées par les allèges en attendant qu'elles remontent vers Rome, mais ce n'était pas un véritable port, tout au plus une marine. C'est pour éviter le ralentissement imposé aux convois annonaires du fait du détour par Pouzzoles que Claude fit construire au nord-est du Tibre un bassin artificiel, relié au fleuve par un canal. Ce fut le *Portus Augusti*, inauguré seulement sous Néron et dédié vraisemblablement à Auguste. Longtemps, ce premier bassin ne nous a été connu que par les textes qui racontent sa fondation et par les monnaies de Néron. Ces monnaies nous présentent un bassin circulaire formé par deux môles incurvés sur lesquels s'élevaient des portiques qui devaient être des greniers de déchargement.

Dans la passe qui sépare les deux môles, de même taille, se trouve une île supportant une statue colossale d'un personnage masculin représenté dans la nudité divine. Mais, aux alentours des années 60, les travaux d'agrandissement de l'aéroport de Fiumicino, établi à l'emplacement du port de Claude, ont permis de s'en faire une idée plus correcte. A partir de la côte, orientée en gros de l'ouest à l'est au nord du Tibre, furent construits deux môles. Celui de l'est était

perpendiculaire à la côte et mesurait 600 m ; celui de l'ouest comportait deux éléments : d'abord une partie non pas perpendiculaire à la côte mais légèrement inclinée vers l'est sur une longueur de près de 900 m ; elle était formée d'une chaussée, beaucoup plus que d'un môle proprement dit ; sur cette chaussée se greffait une jetée assez étroite de direction ouest-est qui allait à la rencontre du méridien oriental, ne laissant qu'une passe de 206 m de large, sur une longueur de plus de 750 m. Ainsi se trouvait construit un bassin vaguement circulaire d'une superficie de quelque 900 000 m² ayant la possibilité d'accueillir à la fois quelque deux cent cinquante navires à la fois, plus ceux qui pouvaient s'ancrent à l'intérieur du bassin. À l'extrémité de la jetée ouest-est se trouvait un phare souvent représenté sur les mosaïques d'Ostie. D'après les textes, ce phare aurait été établi au-dessus de la carcasse chargée de pierres d'un navire gigantesque qui avait servi au temps de Caligula à amener un obélisque d'Égypte ; aurait formé une île séparant l'entrée du port en deux passes. De fait, les fouilles ont permis de retrouver, à l'extrémité de la jetée, les traces bien visibles de la carcasse prise dans le béton, mais cela, au bout de la jetée

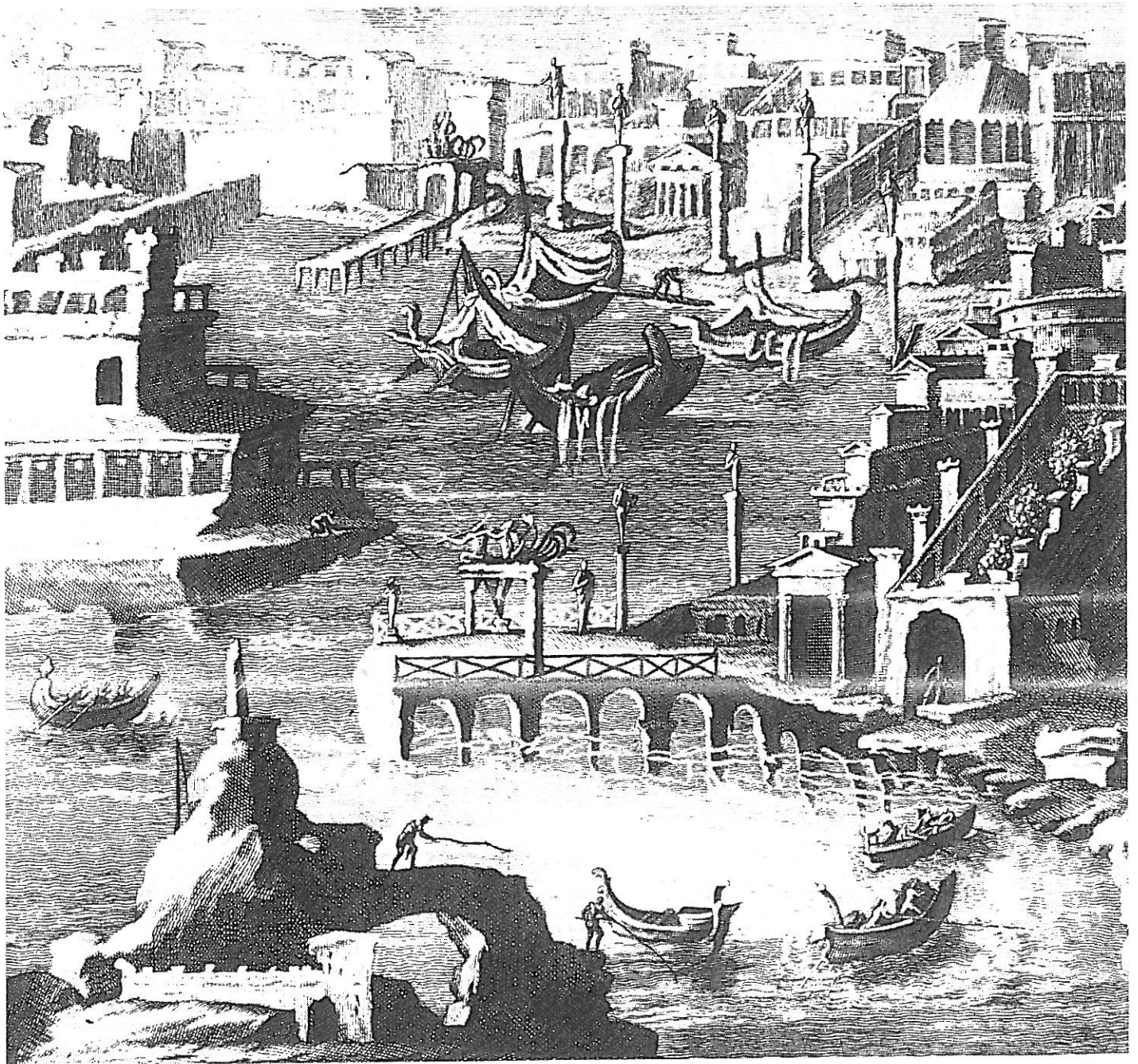
Les inconvénients du port construit par Claude à Ostie

Alors, doit-on nier l'existence de l'île du phare à l'origine du port, ou considérer que, lors d'aménagements postérieurs, l'île aurait été réunie à la jetée? C'est peut-être cette seconde solution qui est la bonne. Ce port de Claude présentait un certain nombre d'inconvénients : tout d'abord, il était peu sûr et l'histoire nous a gardé le souvenir d'une soixantaine de navires coulés dans le port par une tempête ; ensuite, il était insuffisant et le blé d'Égypte devait toujours être déchargé à Pouzzoles. C'est ce qui explique

que Trajan ait fait construire, un peu en arrière du bassin de Claude, un nouveau bassin, le *Portus Traiani*. Celui-ci se présentait comme un bassin hexagonal de 358 m de côté et d'une superficie de 333 000 m² qui pouvait accueillir à quai plus de deux cents navires. Il était uni au port de Claude, qui désormais devait lui servir d'avant-port, par un canal doublé d'une darse et au Tibre par un autre canal. Les marchandises débarquées étaient ensuite amenées à Rome par toute une série d'embarcations fluviales de types différents qui remontaient le fleuve essentiellement par halage. Le port de Trajan était un port monumental. Cette activité de ce que l'on appelle le *Portus* rejaillit sur Ostie qui devient une grande ville

avec de nombreux greniers et les sièges des entreprises de navigation et de commerce que rappellent les mosaïques de la place dite des Corporations. La création du port de Trajan porta un coup très dur aux activités de Pouzzoles comme nous le montre la lettre de marchands tyriens installés dans cette ville et qui se plaignent au Sénat de leur cité d'origine de ce qu'ils ne peuvent plus entretenir leurs bâtiments ni subvenir aux frais de leurs fêtes traditionnelles ; aussi demandent-ils que les Tyriens de Rome et du *Portus* viennent à leur secours.

Reconstitution hypothétique du port d'Ostie. Photo Roger-Viollet.



Les autres ports de Méditerranée : Carthage, Alexandrie, Marseille...

Les seuls ports qui pouvaient rivaliser avec celui de Rome dans l'Empire étaient évidemment le port de Carthage qui drainait la majeure partie du commerce africain et dont l'élément essentiel restait encore, à ce que semblent prouver les fouilles actuelles

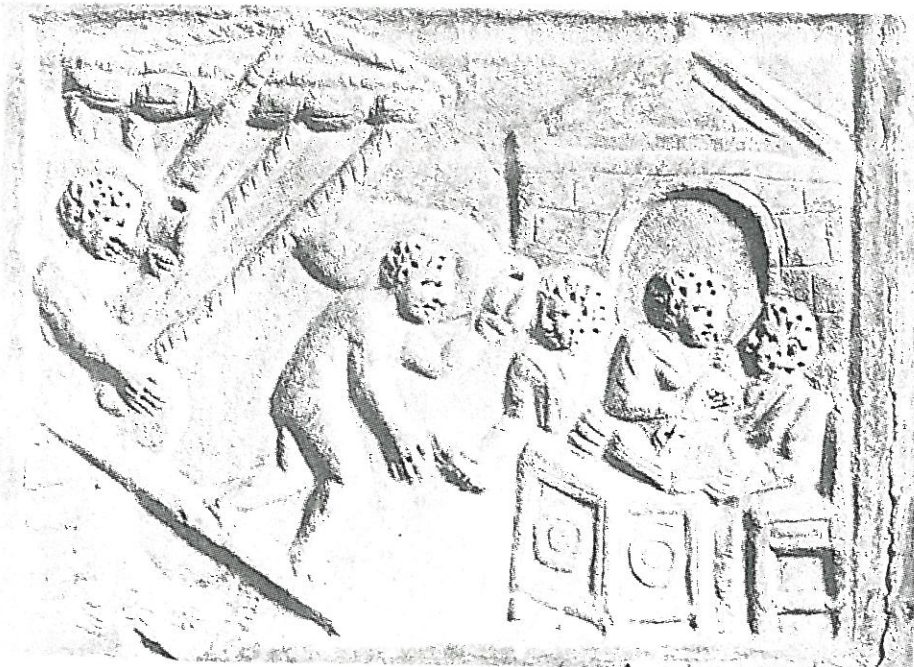
devenir l'étang de Sigeon et, au fond de cet espace semi-maritime près de l'embouchure de l'Aude ou d'un de ses bras unissant les ports à la ville. Les marchandises étaient transportées par de petits bateaux fluviaux ou par la route jusqu'aux greniers de la cité. Mais, sans disparaître, l'importance de Narbonne diminua au profit d'Arles par suite du développement économique et militaire de la région rhénane dont Arles, par les fleuves, se trouvait être le débouché. Arles est un

deus. L'importance de ce port provenait de ce que, par le fleuve, puis par route et les cols des Alpes orientales, il était tout à la fois le point de départ et le terminus des routes qui menaient vers les pays danubiens.

L'animation du port : navires et marchandises

Il serait fastidieux de poursuivre cette énumération, aussi je vais à présent évoquer la vie des ports, car un port n'est pas seulement une construction architecturale, il est surtout et avant tout un organisme vivant. A la basse saison, lorsque, comme dit un auteur ancien, « sont ouvertes les jus navigations », c'est dans les grands ports un incessant mouvement de navires et de marchandises. Il nous faut donc voir quelle est cette vie d'un port ; vie d'autant plus intense que le port est plus important. Nous pouvons la reconstituer grâce aux textes littéraires et juridiques, mais plus encore grâce aux inscriptions et aux représentations figurées. Nous verrons successivement les activités en rapport avec la navigation, puis celles en rapport avec les marchandises, et enfin celles en rapport avec l'administration du port, sans oublier que ce que nous dirons vaut plus pour les grands ports pour lesquels notre documentation est assez abondante, que pour les petits ports.

Le port est le lieu où débarquent le marin, celui-ci a très mauvaise réputation dans l'Antiquité comme il l'a été fort longtemps. Condamné à une certaine austérité pendant la traversée, il passe pour se rattraper au port, pour être un pilier de taverne toujours plus ou moins ivre et un coureur de femmes à tout va ; le fameux dicton « Une femme dans chaque port » semble valable pour le marin de l'Antiquité si nous en croyons le poète Horace. Mais il y a un marin et marin : une bonne partie des équipages est formée de marins d'occasion, de gens que l'on recrute pour les besoins du bord sans trop grande qualification professionnelle et que l'on débarque aussi facilement qu'on les embarque. Il y a toute une main-d'œuvre plus ou moins misérable qui, surtout à la basse saison, encombre les quais des ports à la recherche d'un emploi et qui, ayant dépensé le peu qu'elle avait durant les premiers jours du débarquement vit surtout de la charité publique. Telle est la description que nous en donne, pour le port d'Antioche, Jean Chrysostome dans ses sermons et il n'y a pas à douter de son témoignage qui s'accorde avec celui d'autres auteurs. Parmi ces malheureux, il faut faire une place à part aux naufragés qui ont tout perdu et vivent en exhibant des tableaux grossiers représentant leurs malheurs ou en racontant aux passants, sur les marches des



Arrimeurs déchargeant des jarres contenant du vin blanc. Relief du III^e siècle. D'après « Ships and Seamanship in the Ancient World », Princeton.

conduites pour le compte de l'Unesco, le vieux port phénicien ; le port d'Alexandrie n'avait guère changé depuis sa fondation et expédiait dans le monde méditerranéen le blé de l'Egypte et une partie des produits du commerce de l'Orient ; enfin, le complexe antiochien, qui ressemble à certains égards au complexe romain, formé d'une part de l'avant-port de Séleucie de Piérie, d'autre part du port fluvial de la ville, tous deux étant unis par l'Oronte canalisé. Mais chaque région avait son ou ses ports, dont certains ont connu, suivant les époques, une importance plus ou moins grande. Ainsi, sur la côte de la Gaule méditerranéenne, le vieux port phocéén, tout en continuant à croître jusqu'au III^e siècle, comme l'ont montré les fouilles récentes de la Bourze, est économiquement supplanté d'abord par Narbonne, puis par Arles. Ces deux ports présentent des caractères très particuliers. Le port de Narbonne, ou plutôt les ports de Narbonne, se trouvaient, comme le montrent les études récentes de Max Guy, sur les îles qui fermaient ce qui devait

port de fleuve, établi à la tête du delta, tout à la fois port fluvial et port maritime, malgré les difficultés de navigation sur le grand Rhône. Sans doute les deux ports se trouvaient-ils répartis de part et d'autre du pont de bateaux qui, à partir du II^e siècle, unissait les deux rives du fleuve et symbolise la ville aussi bien sur la mosaïque des naviculaires d'Arles à Ostie que dans le poème consacré à Arles à la fin du IV^e siècle par le Bordelais Ausone. Mais il est difficile de savoir dans quelle mesure le port de Fos, construit au débouché du canal creusé par les légions de Marius, lui servait d'avant-port. Peut-être l'étude de ce port actuellement submergé permettra-t-elle de résoudre ce problème. Comparable à Arles par son rôle économique fut le port d'Aquilée, qui semble avoir été à la fin de l'Empire peut-être le plus grand port de son temps. Situé au fond de l'actuel golfe de Venise, Aquilée était un port fluvial établi sur le *Natiso* canalisé et pourvu de quais, doublé du côté de la mer, pour l'ancrage des gros navires, d'un avant-port appelé simplement *ad Gra-*

temples, tel le vieux marin de Coleridge, le récit de leurs aventures.

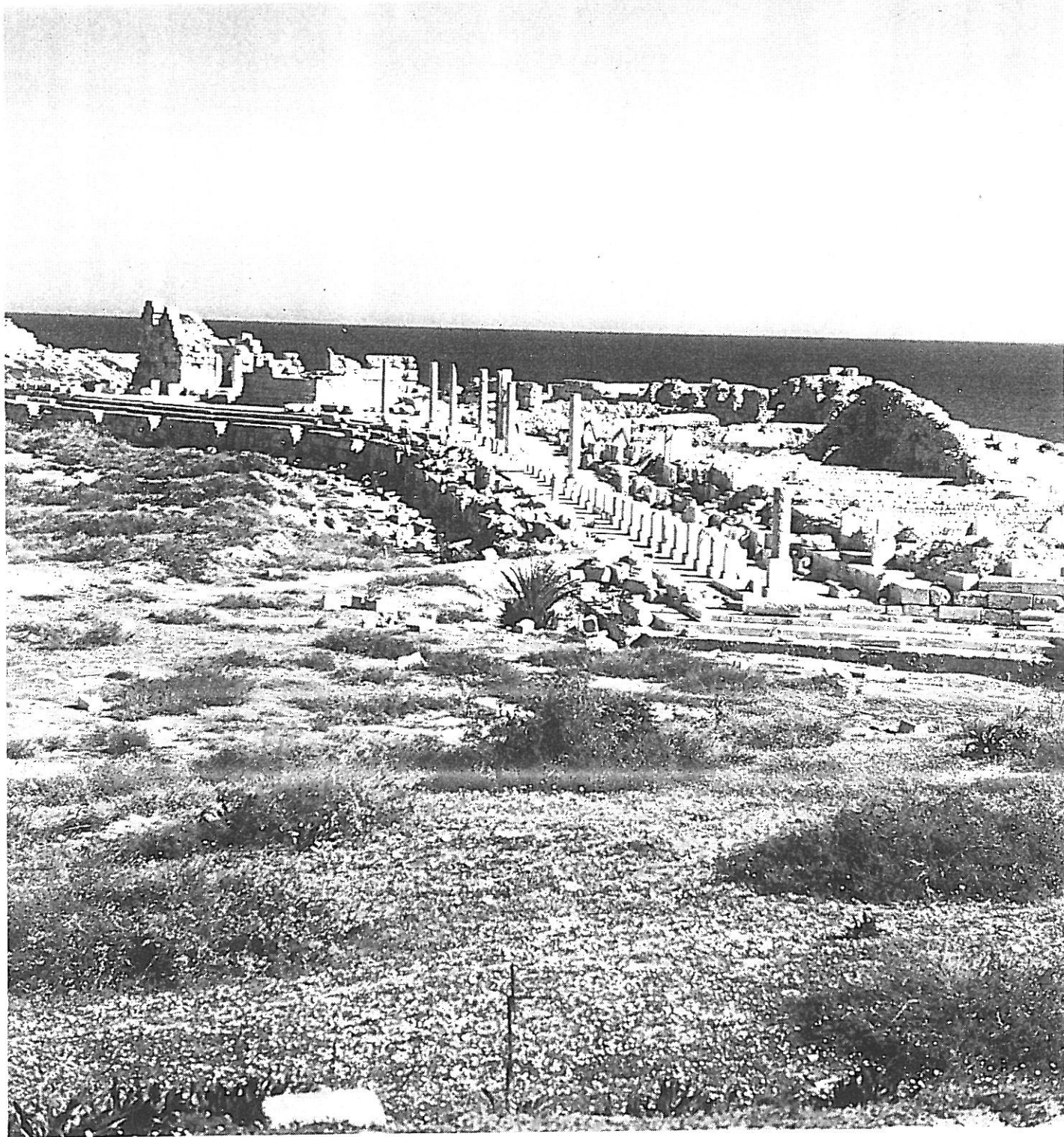
Le port est aussi un chantier naval

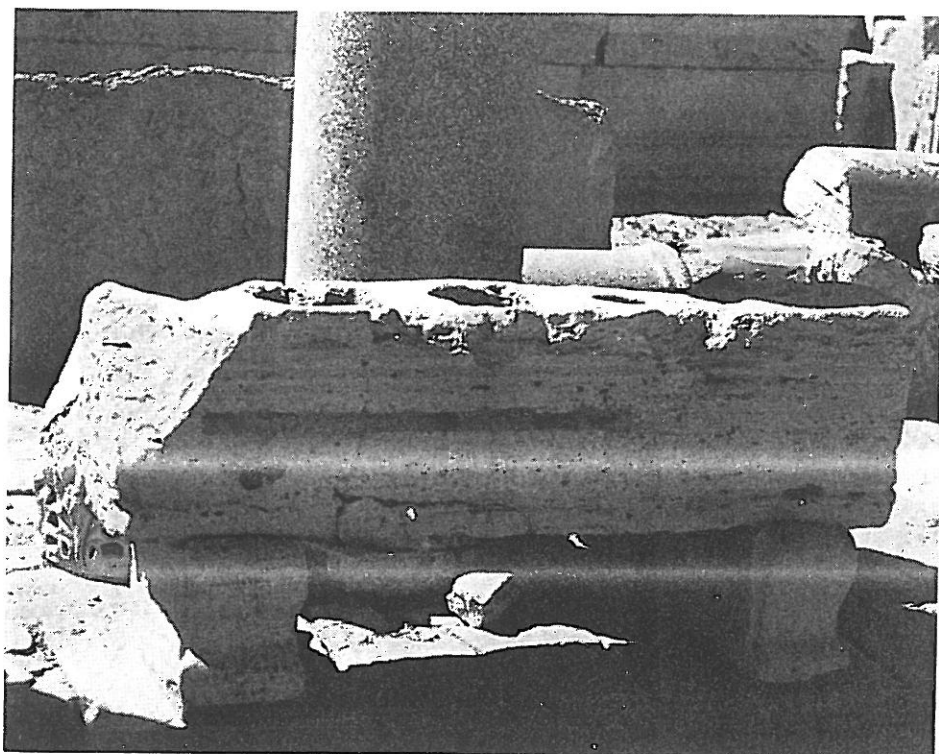
Mais le port est aussi un chantier naval, c'est là que l'on construit et que l'on répare les navires. Ces activités font vivre toute une série de gens, groupés en corporations dans les grands ports. Ce sont tout d'abord

les charpentiers navals ou *fabri nauales*, bien connus au *Portus*, à Arles et dans quelques autres ports. Les chefs de ces chantiers sont les magistrats de la corporation qui a pour patrons, protecteurs, en règle générale, de hauts personnages, sénateurs et chevaliers à Ostie. Dépendant d'eux, ou dans les très grands ports formant des corporations spéciales, nous trouvons des calfats, les *stuppatores*, qui assuraient l'étanchéité des coques en enfonçant entre les bor-

dages de l'étope de chanvre et en enduisant les coques de goudron, quand cette opération n'était pas le fait d'un corps de métier spécialisé, les *unctores*. Enfin les *saburrarii*, dont le métier semble avoir consisté à répartir le lest et l'arrimer dans la cale, lest qui était fourni par des pierres ou par des sacs de sable, ce qui explique qu'au *Portus* l'autorité leur

Installations portuaires antiques de Lepcis Magna. Photo Roger-Viollet.





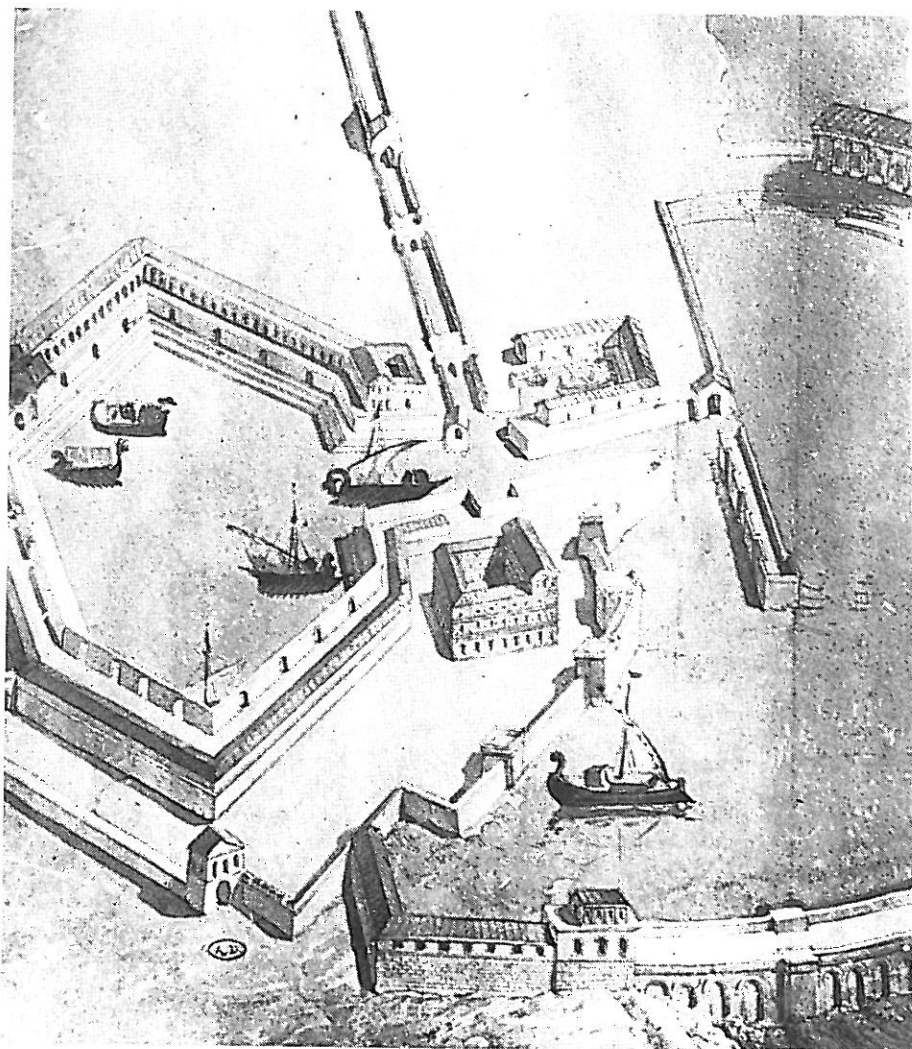
Mesure-étalon pour les liquides et les grains. Marché de Lepcis Magna. Photo Roger-Viollet.

affectait les zones où ils devaient aller chercher le sable. Nous ne savons pas quels étaient les gens qui doublaient les coques de cuivre ou de plomb pour les protéger des tarets, du moins tant que cette pratique s'est prolongée, ni ceux qui établissaient la mâture et les ornements du navire ; en revanche, nous connaissons les *uelarii* qui fabriquaient les diverses voiles, voiles de lin en règle générale, alors que les cordages provenaient de régions spécialisées, comme la région de *Carthago noua* en Espagne (Carthagène) où l'on récoltait le sparte qui servait à cet usage et passait pour imputrescible.

Les navires ainsi construits appartenaient sous l'Empire à ce que l'on appelle les *naviculaires*, bien connus par les inscriptions et mieux encore par les textes juridiques conservés au *Digeste*. Propriétaires individuels ou puissantes sociétés de transport maritime, ces *naviculaires* étaient des gens très riches qui, la plupart du temps, n'accompagnaient pas leur navire. A bord, ils étaient représentés par le capitaine et le maître du navire, dans la mesure où, comme je le crois personnellement, les deux fonctions ne se confondaient pas. De plus, ils avaient des représentants dans les ports où abordaient leurs navires ; c'est ainsi qu'à Ostie se trouvent représentés les *naviculaires* d'un grand nombre de ports africains, d'Arles, de Narbonne, de Cagliari... dans les loges que nous avons déjà mentionnées à la place dite des Cor-

porations. C'étaient les *naviculaires* qui traitaient directement avec l'État pour les transports des denrées pour le ravitaillement de Rome, d'où les faveurs dont ils ont joui ; faveurs qui se sont peu à peu accompagnées de contraintes.

Dans les ports existe toute une *baratterie* à la fois au service des navires et au service des marchandises. Le service des navires, parce que, dans certains ports, comme Alexandrie, les navires doivent être remorqués hors du port pour aller prendre le large au service des marchandises, parce qu'ils assurent leur transport entre les navires et le quai, lorsque les navires ne peuvent accoster, et, surtout, tout, le transport des marchandises du port de débarquement au lieu de consommation lorsque celui-ci se trouve sur un fleuve, cas de Rome, ou, inversement, du lieu de production au lieu d'embarquement, cas de l'Égypte et d'Alexandrie. Ainsi pour le Transport nous connaissons de nombreuses corporations de *bateliers* dont les fonctions sont assez difficiles à définir — *scapharii*, *caudicarii*, *lenuncularii* ailleurs *lintrarii* — leurs noms ont sans doute de fortes chances de dé-



non pas une fonction, mais le type d'embarcation dont ils se servent. A ces bateliers, nous pouvons joindre les gens d'un métier que nous aurions tendance à oublier, les *urinatores*, les plongeurs qui allaient récupérer, lorsque cela était possible, les marchandises tombées à la mer, ou même les cargaisons coulées dans des zones peu profondes (ainsi semble-t-il que certaines épaves exploitées actuellement l'ont été dans l'Antiquité par ces plongeurs spécialisés).

La puissante corporation des dockers

En rapport uniquement avec les marchandises, nous mettrons tout d'abord, et cela est normal, les dockers, les *saccarii*, dont les patrons formaient des corporations puissantes, même si elles étaient concurrencées par ce que nous appellerions le travail noir.

Reconstitution approximative montrant l'organisation des ports de Claude et de Trajan à Ostie; à noter l'importance des bâtiments de l'administration portuaire et des entrepôts de marchandises. Photo Roger-Viollet.



Ainsi voyons-nous au IV^e siècle les dockers du *Portus* obtenir des empereurs le monopole absolu du déchargement des navires. Ces dockers nous sont souvent représentés debout sur les passerelles jetées entre le navire et le quai, ou entre le navire et l'allège, portant un sac de céréales, un filet contenant des poteries ou une amphore sur l'épaule. Bien que les ports de l'Empire aient utilisé pour certaines marchandises des sortes de grues, appelées cigognes, il ne semble pas que leur emploi ait été généralisé au point de donner naissance à des métiers spéciaux. En revanche, nous connaissons toutes sortes de métiers en rapport avec le transport des marchandises entre les greniers des ports et les lieux de consommation, mais plus encore des métreurs, les *mensores*, qui s'assuraient du volume des marchandises au départ comme à l'arrivée et comme au cours des diverses manutentions. Pour ce faire, les *mensores* utilisaient des mesures étalonnées, soigneusement vérifiées, ou des balances, des *machinae*, à double plateau. Tout cela était soigneusement enregistré par les multiples secrétaires ou comptables que l'on trouvait affectés presque à chaque manutention et en particulier à la sortie et à l'entrée des greniers-entrepôts, les *horrea* publics ou privés. Ces comptables étaient les *tabularii*, quant aux gardiens des greniers ils portaient le nom de *horrearii*. Enfin, il ne faut pas oublier que l'on ne se contentait pas de vérifier les quantités, mais aussi les qualités. Chaque chargement de céréale était accompagné d'un sac de cuir scellé qui contenait un échantillon auquel la cargaison devait être conforme; quant aux chargements de vin, ils étaient accompagnés de flacons, *ampullae*, cachetés, et des dégustateurs professionnels vérifiaient que le vin expédié, d'abord dans les amphores, puis dans les tonneaux, étaient de même qualité que l'échantillon.

L'administration portuaire

Nous terminerons ce rapide schéma par quelques mots sur l'administration des ports. En effet, si elle nous est assez bien connue pour le *Portus*, elle l'est bien moins pour les autres ports. Sans doute existait-il une capitainerie qui affectait les emplacements aux navires venant aborder et qui surveillait la bonne marche du port lui-même. A côté de cette capitainerie existaient les divers services financiers d'Etat ou de la ville qui étaient chargés de prélever les impôts, par exemple en Gaule 1/40^e de la valeur des marchandises entrant dans les ports, et les taxes diverses en particulier les droits de port prélevés par les villes en fonction de la durée du

G. Bass et alii, *Archéologie sous-marine*, trad. française, Paris, 1972 (avec une importante bibliographie). D.J. Blackman (éditeur), *Marine archaeology*, 23th Symposium of the Colston Research Society, 1971, Londres, 1973.

M. Guy, Les ports antiques de Narbonne, *Rev. des Et. ligures*, t. XXII, 1955, p. 213 sq. (en attendant la publication de la thèse de M. Gayraud sur Narbonne).

K. Lehmann-Hartleben, Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeers, *Klio*, Beiheft XIV, Leipzig, 1923.

R. Meiggs, *Ostia*, 2^e éd., Oxford, 1973.

A. Poidebard, *Tyr, un grand port disparu*, Paris, 1939.

A. Poidebard - J. Lauffray, *Sidon* (précédé d'un *Aperçu sur les ports anciens de la Méditerranée orientale*), Beyrouth, 1951.

J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966.

O. Testaguzza, *Portus*, Rome, 1970.

séjour du navire et de son encombrement. Il y avait ainsi tout un personnel administratif formé d'ordinaire d'esclaves impériaux ou publics agissant sous le contrôle de quelques fonctionnaires de rang plus élevé.

Les activités de ces divers métiers étaient surtout importantes à la belle saison, une fois la mauvaise saison venue elles connaissaient un sérieux ralentissement, mais elles ne cessaient pas pour autant. Il arrivait que quelques navires, bravant le *mare clausum*, abordaient au port; d'autre part, les manutentions intérieures des greniers aux lieux de consommation ne cessaient pas et c'était la bonne époque pour mettre les navires en cale sèche et pour les réviser. Si bien que, en définitive, seuls les marins étaient au chômage, c'est ce que nous dit Jean Chrysostome quand il les signale à la charité de ses compatriotes.

Nous dirons donc, pour terminer, que l'Empire romain a connu un certain nombre de grands ports en rapport avec son activité économique, que ces grands ports connaissaient un important mouvement de navires et grouillaient d'une vie intense qui faisait la fortune de certains corps de métier peu recommandables. Mais nous dirons aussi qu'il ne faut pas moderniser à l'excès et que les ports antiques, non plus que l'économie antique, ne sont comparables à ce que nous connaissons de nos jours; ainsi, lorsque nous parlons de grand commerce dans l'Antiquité, il s'agit d'un grand commerce en fonction des activités économiques de l'Antiquité, alors nous avons parfaitement le droit d'employer cette expression, quoique cela ait été contesté par certains historiens actuels.