

---

Un drame maritime à la fin du IV<sup>e</sup> siècle : le voyage de Martinien de Narbonne à Nole (Paulin de Nole, poème 24) .

Jean Rougé

---

**Citer ce document / Cite this document :**

Rougé Jean. Un drame maritime à la fin du IV<sup>e</sup> siècle : le voyage de Martinien de Narbonne à Nole (Paulin de Nole, poème 24) .. In: Pallas, Hors-série 1986. Mélanges offerts à Monsieur Michel Labrousse. pp. 93-103;

doi : <https://doi.org/10.3406/palla.1986.1171>

[https://www.persee.fr/doc/palla\\_0031-0387\\_1986\\_hos\\_1\\_1\\_1171](https://www.persee.fr/doc/palla_0031-0387_1986_hos_1_1_1171)

---

Fichier pdf généré le 25/10/2018

UN DRAME MARITIME A LA FIN DU IV<sup>e</sup> SIECLE :  
LE VOYAGE DE MARTINIEN DE NARBONNE A NOLE  
(PAULIN DE NOLE, POEME 24). \*

par J. ROUGÉ\*\*

Ancien élève et ami d'Ausone, ami de Sulpice Sévère, comme lui émule de S. Martin, Paulin nous est bien connu ; cet aristocrate aquitain, ancien gouverneur de Campanie, marié à une Espagnole, touché par la grâce, vint se retirer à Nole auprès du tombeau du saint local, Felix - un ancien prêtre du lieu qui n'avait pas eu le bonheur du martyr - dont il se fit le chantre annuel. Là, il fut élevé à l'épiscopat, à une date imprécise, à la demande de la population. De lui nous sont parvenus 51 lettres et 34 poèmes qui représentent une source remarquable pour notre connaissance des milieux chrétiens, en particulier de la Gaule et de l'Italie méridionale, à la fin du IV<sup>e</sup> siècle et au début du V<sup>e</sup>. C'est donc l'étude d'une partie d'un de ces poèmes que je dédie ici en toute amitié à Michel Labrousse, en souvenir de nos lointaines années sorbonnards.

Le poème 24 est de loin le plus long de tous les poèmes de Paulin (942 vers), tout au moins si l'on considère le nombre de ses vers, certes, il se peut qu'il ne soit pas réellement le plus long à la lecture par suite de l'utilisation, rarissime chez Paulin, du distique iambique unissant sénaire et quaternaire (1). Ce poème est adressé à un correspondant de Narbonnaise, Cytherius, inconnu par ailleurs ; c'est une lettre de félicitation pour avoir consacré son fils à la vie monastique et l'avoir placé sous la direction de Sulpice Sévère dans son monastère de Primuliac. Mais ce n'est pas cet aspect du poème qui m'intéresse, d'ailleurs il n'en représente que la seconde partie et ne représente guère que la moitié du tout. C'est donc la première partie du poème qui va être le sujet de cette étude, le récit des aventures du porteur de la lettre de Cytherius à laquelle répond Paulin, bien qu'il ne l'ait jamais reçue. En effet Cytherius avait, comme on le faisait le plus souvent à l'époque (2), profité d'une occasion pour écrire à Paulin. Un nommé Martinien, dont nous ne connaissons pas les antécédents, attiré par la renommée de Paulin et de Felix, avait décidé de venir s'installer à Nole pour y partager la vie monacale de Paulin, et Cytherius, l'ayant su, lui avait confié la lettre qui se perdit lors du naufrage subi par Martinien en cours de route, naufrage dont le récit forme l'essentiel de la première partie du poème, mêlé à de nombreuses digressions et de nombreuses comparaisons avec les aventures de Jonas. Martinien devait avoir eu connaissance du contenu de la lettre, ou tout au moins de ses grands traits, puisque, arrivé à Nole, il fut capable d'en donner la teneur à Paulin. C'est ce qu'expriment les premiers vers :

\*\* Professeur émérite à l'Université Lyon II

1     *Martinianum spiritu fratem mihi,  
       unaque germanum fide,  
       quem tu disertis prosecutus litteris  
       ad nos uenire miseris,  
 5     nunc uix salutis compotes factum suae  
       scriptis inanem perditis,  
       sed caritatis indicem plenum tuae  
       ut os tuum suscepimus.*

« Martinien, mon frère par l'esprit en même temps que mon frère par la foi, que tu avais envoyé à notre rencontre porteur de tes lettres disertes, maintenant, devenu maître tout au plus de sa vie, privé de tes écrits perdus, mais témoin de ta charité, comme ton visage nous l'avons reçu.»

Comme le montrent ces premiers vers, qui donnent le ton du reste de l'œuvre, le récit de Paulin est passablement tarabiscoté, cependant il ne mérite pas l'appréciation négative qu'en donnait, au début du siècle, un auteur belge : «la description de la tempête ne vaut franchement pas grand'chose. Trop souvent Paulin s'ingénie au tournicotage de la pensée» (3). Cette appréciation laisse surtout supposer que, rebuté par ce qu'il appelle le tournicotage, l'auteur avait tout simplement oublié de lire en détail la première partie du poème, puisqu'il n'y est nulle part question de tempête. En effet **il s'agit d'un naufrage par temps calme**. Martinien avait tout d'abord décidé de partir par la voie de terre, qui est la voie empruntée couramment par un courrier bien connu par la correspondance de Paulin et de Sulpice Sévère, Victor, un ancien militaire qui partageait son temps entre Primuliac et Nole où, semble-t-il, il faisait fonction de cuisinier d'une cuisine très monacale qui n'avait rien d'attirant pour les gourmets (4). Mais Martinien n'a pas la résistance de Victor, aussi, après avoir hésité

*sed longa secum spatia terrarum putans,  
                   uertit uiae sententiam  
 25     et otiosam fluctuandi nauseam  
                   pedum labori praetulit*

« mesurant en lui même la longueur de la route terrestre, il changea d'avis et il préféra la nausée oisive des flots à la fatigue des pieds».

**Il s'embarque donc à Narbonne** et c'est à partir de là que Paulin fait usage d'un vocabulaire technique assez précis (5) dont nous verrons les origines. Pour désigner le départ du navire Paulin écrit *Narbone soluit* (v. 27) ; le verbe *soluere* pris absolument en terme maritime signifie

«démarrer», c'est à dire que, le navire étant à quai, pour gagner la haute mer on dénoue les amarres qui le retenaient. A partir de ce moment, je crois que l'on peut déduire de la description du départ que la route que devait suivre le navire était une route de haute mer, **au travers du golfe du Lion, en direction des bouches de Bonifacio**, puis de l'Italie centrale. Le début de la navigation a lieu le soir, à la nuit tombante, pour profiter selon l'usage de la brise de terre pour gagner le large (6). Cette circonstance qui va contre la navigation côtière donne lieu à une description imagée de la nuit :

*Iamque ut profectus continenti littorum  
in alta processit freta,  
iam nocte densa, sed sereno lucida  
ridente tranquillo maris,  
35 cum sola cursus ordinarent sidera  
absente tunc luna polo.*

« Lorsque déjà ayant quitté les rivages du continent il s'avança en haute mer, déjà la nuit était dense, mais claire d'un temps serein, riant de la tranquillité de la mer, alors les astres seuls ordonnaient leurs courses, la lune était absente du ciel».

Seulement le navire est un vieux rafiote, bon pour la réforme, et qui n'aurait jamais dû entreprendre une traversée si courte fût-elle ; de plus son capitaine était un hérétique, un novatien (7), et l'équipage était formé d'hérétiques, de païens et de catholiques ; bien plus, il y avait des juifs parmi les passagers ; donc un véritable cosmopolitisme religieux qui ne pouvait guère attirer la faveur du ciel sur la traversée. Le résultat ne s'est pas fait attendre et, au bout de peu de temps, alors qu'on est déjà en pleine mer,

38 *laterumque laxis soluitur compagibus,  
undaeque rimis accipit*

Si nous analysons ce court passage, nous y voyons une accumulation de termes techniques : *latera*, ce sont les murailles du navire, c'est à dire les deux côtés de la carène, *carina*, terme qui est employé plus loin (v. 62, 154), autrement dit la coque du navire ; *compages*, les assemblages, c'est à dire les mortaises et les chevilles qui, dans la construction navale antique, maintiennent les uns contre les autres les bordages à franc bord qui forment les murailles et le pont ; *rimae*, ce sont les coutures, l'espace compris entre les lignes de bordages, les virures, que l'on rend étanche par le calfatage. Le texte est donc limpide :

« **les assemblages des murailles disloqués, le navire se défait et l'eau pénètre par les coutures.** »

Cette technicité provient-elle des connaissances maritimes de Paulin ? il est permis d'en douter pour une bonne raison : Paulin se contente de citer, en l'adaptant à sa versification, un passage de Virgile décrivant la flotte d'Enée prise dans la tempête :

..... *laxis laterum compagibus omnes  
accipiunt inimicum imbrem rimisque pateant*

« les assemblages des murailles disloqués tous reçoivent l'eau ennemie, et les coutures bâillent » (8)

Tout au plus pouvons-nous accorder à Paulin d'avoir fait une citation à bon escient.

Laissant se développer le récit, en particulier la mort du capitaine (v. 41 *gubernator*, v. 78 *nauis rector*, v. 151 *nauarchus*) et de tous les membres de l'équipage, ainsi que des passagers non catholiques, punition de leur hétérodoxie, considérons uniquement tout ce qui concerne Martinien et les termes techniques en rapport avec ce qui lui arrive. Pendant que le bateau est en train de couler et que tout le monde s'agite à bord, Martinien, lui, dort profondément *in sinu prorae* (v. 167), sûr de son innocence alors que l'eau a déjà gagné jusqu'au *supremo stamine* (v. 163). De la première expression - «à l'intérieur de la proue» - j'avais cru pouvoir déduire que le navire de Martinien était un navire ne comportant de ponts qu'à l'avant et à l'arrière, ponts reliés par des coursies, qui apparaîtraient un peu plus loin (9) ; ce faisant, je m'étais trompé et une étude plus détaillée du texte m'a montré que ce passage est tout simplement le témoin de l'existence à l'avant du navire d'une sorte de cabine à l'usage des passagers et, peut-être aussi, des membres de l'équipage, par opposition aux cabines d'arrière réservées à l'état-major et aux passagers de luxe (10). En revanche, l'expression *supremo stamine* est plus difficile à interpréter, surtout si l'on utilise nos dictionnaires classiques, que ce soit le vieux Quicherat - Chatelain ou le Gaffiot ; car ils ignorent l'utilisation du mot *stamen* pour le navire. Normalement il apparaît que les *stamina* sont synonymes des *statumina*, ou sont la partie supérieure des *statumina* ; ceux-ci étant les couples, les *stamina* seraient les allonges ; couples et allonges formant la carcasse du navire. Le texte voudrait donc dire que l'eau avait déjà gagné les plus hautes parties de la charpente du navire. Resterait une solution, très proche d'ailleurs de la précédente : Paulin aurait-il confondu les *stamina* et les *transtra*, les allonges et les baux ? mais je ne pense pas qu'il ait pu confondre des pièces verticales et des pièces horizontales de la charpente. De toute manière, dans son profond sommeil, Paulin se trouvait bel et bien dans l'eau ; mais son sommeil était si profond que seul le piétinement de ceux qui cherchaient à se sauver et

qui le foulait aux pieds arriva à le réveiller. A ce moment là :

175 *Plerisque mersis intus in nauis utero*  
*laterum per oras, qua solent,*  
*ut uela tolant, siue contis subrigant,*  
*nautae expediti currere.*  
*Tabulis adhuc supernatabat extimis*  
 180 *operta nauis gurgite.*

« Et beaucoup ayant été engloutis à l'intérieur dans le sein du navire, les matelots qui se sont dégagés courent le long des bords des murailles où ils ont l'habitude de courir pour hisser les voiles ou soulever le navire. Encore surnageaient, du navire ouvert au dessus du gouffre, les bordages les plus élevés »

Evidemment le début de ce passage est destiné à montrer le contraste entre la sécurité que l'on aurait été en droit de trouver à l'intérieur du navire, comme un enfant dans le sein de sa mère, et le fait qu'on s'y est noyé ; mais ce qui m'intéresse c'est la suite. Les bords des murailles sont, comme l'explique la phrase suivante, les plats-bords qui seuls ne sont pas encore submergés. C'est sur ces plats-bords qu'en temps ordinaire les matelots circulent pour hisser la voile ; rien d'anormal en cela, mais que veulent dire les mots *contis subrigant* ? attestés par tous les manuscrits, au dire des éditeurs, jamais personne n'a cherché à les expliquer, sans doute parce que l'on ne s'est jamais intéressé à cette longue description (12). *Subrigo, surrigo, surgo* veut dire « lever », « soulever » ; on pourrait donc, comme nous y invite *siue*, le mettre en parallèle avec *tolo* et comprendre, en sous-entendant à nouveau *uela* dans le second membre de phrase, que les marins hissent les voiles ou les hissent à l'aide de perches au lieu des drisses. Ou encore, on pourrait supposer que, le navire s'étant échoué, on cherche à le soulager en le soulevant à l'aide de perches. Dans le premier cas la manœuvre est totalement incongrue ; dans le second, on ne voit pas pourquoi les marins auraient besoin de courir sur les plats-bords pour ce faire. La véritable solution me paraît ailleurs. Il existe un verbe proche par sa graphie de *subrigo*, c'est *subigo* qui a la même valeur au point de vue métrique. Or l'expression *subigere contis* est une expression maritime absolument normale, elle signifie : faire avancer une embarcation à l'aide de la perche. C'est donc ce sens qu'il faut voir ici, en corrigeant le texte reçu et cela pour deux motifs. Le premier est que, là encore, Paulin se sert de l'Enéide où nous trouvons le vers suivant :

*Ipse ratem conto subigit uelisque ministrat*

« Lui-même fait avancer sa barque à la perche et manœuvre les voiles » (13)

Il s'agit de Charon, le nocher infernal. Le second motif est que Paulin, et c'est cela qui est intéressant, ne s'est pas contenté d'imiter Virgile, il lui a ajouté une notation qui montre chez lui une observation directe de la manœuvre. Il ne s'agit plus de la perche que le marinier, comme Charon, manœuvre en général seul à l'arrière de sa barque, mais de la marche d'un navire dans des eaux peu profondes et par grand calme. Dans ces conditions le matclot placé à l'avant, tourné face à l'arrière, enfonce sa perche dans l'eau jusqu'au fond, puis, prenant appui sur elle, il fait en quelque sorte passer le navire sous ses pieds, si bien qu'il donne l'impression de courir sans jamais avancer, voire même en reculant, puisque c'est le navire qui avance. Quand il est arrivé à l'arrière, il retire sa perche et court vers l'avant pour recommencer la manœuvre, celle-ci pouvant être faite par plusieurs marins de chaque bord. Dans cette manœuvre, de fait, c'est sur les plats-bords que « courent » les marins. Avec cette correction imposée par le vers de Virgile, le passage retrouve tout son sens et est à la gloire de l'esprit d'observation de Paulin (à moins qu'il ne se soit inspiré d'une description que j'ignore, ce qui est toujours possible).

Ayant gagné le plat-bord, Martinien suit l'exemple de ceux qui se sauvent et il saute dans la *cymba*, la petite embarcation de secours qui suit normalement le navire, lorsqu'elle n'est pas amarrée sur le pont ; celle-ci suivait le navire et en avait déjà été détachée. Cette *cymba*,

186 *quae plurimis portus fuit*

« qui fut un hâvre de salut pour beaucoup »,

Martinien la qualifie de birème (v. 299), ce qui, dans son esprit, signifie seulement qu'il s'agit d'une petite embarcation par opposition au navire lui-même qu'il a qualifié de quadrirème (v. 72) tout aussi arbitrairement.

Tout ce récit est émaillé de traits qui devaient être de bon goût à l'époque, même s'ils ne nous apparaissent pas comme tels, le tout est de s'y faire, et qui montrent la virtuosité du poète à jouer avec les mots. Par exemple, lorsqu'il décrit le navire qui s'enfonce :

96 *mors nauis et pax aequoris*

« mort du navire et paix de la mer » ;

ou encore :

111 *bibit unda nauem, nauis undam combibit,  
sorbentur et sorbent aquae*

« l'onde boit le navire et le navire boit l'onde à plus soif ; les eaux sont englouties et elles engloutissent ».

Il est évident que ce n'est pas avec le passage de Martinien du navire sur la barque que s'achèvent ses aventures. Sitôt à bord, presque nu, Martinien, épuisé par la fatigue et les émotions, reprend le sommeil interrompu sans se préoccuper de l'endroit où il s'installe. Serrant sur son cœur les épîtres de Paul, le seul bien qu'il ait pu sauver du naufrage, il se couche

250                    *quo cymba multam duxerat rimis aquam*  
                          *olente sentinae lacu*

« là où la barque avait mené l'eau infiltrée en abondance par ses coutures, dans la fosse puante de la sentine ».

Dans ces conditions on comprend qu'il ne faille rien moins que l'assistance divine : - *fouente Deo* (v. 251) - pour le réchauffer et lui permettre de dormir dans cette curieuse ambiance comme dans un lit moelleux (v. 254) et sans attraper le moindre mal. Il ne se réveille que lorsque la barque aborde une plage écartée et c'est le crissement de son fond sur le sable du rivage

268            *stridente arena littoris*

qui le tire de son profond sommeil. Il est à remarquer qu'un peu plus loin, pour rappeler cet abordage, Paulin (v. 299) emploie le verbe *applicare* dans son sens maritime le plus correct.

Cette plage était située **non loin de Marseille** et c'est dans cette ville que les naufragés viennent trouver refuge. Martinien est accueilli par la communauté chrétienne, mais très chichement : c'est tout juste si on lui donne le gîte et le couvert et quelques misérables habits. Il semble que les naufragés aient été considérés non comme des naufragés dignes d'être secourus, mais comme des vagabonds, des mendiants, cherchant à capter la bienveillance de la communauté pour se laisser vivre à ne rien faire. Nous nous trouvons ici dans une situation classique, celle du mépris et de la crainte que suscite dans la société chrétienne occidentale de l'époque le vagabond dont on ne sait trop s'il est un mendiant ou un bandit déguisé et qui n'est pas inscrit au matricule, la liste des pauvres « officiels » de l'église locale. L'attitude des chrétiens marseillais ne fait que se conformer aux règles formulées par S. Ambroise :

*ueniunt ualidi, ueniunt nullam causam nisi uagandi habentes, et uolunt subsidia euacuare pauperum, exinanire sumtum : nec exiguo contenti, maiora quaerunt...*

« Viennent des gens valides, viennent des gens qui n'ont d'autres raisons (de demander l'aumône) que d'être des vagabonds et ils veulent anéantir les subsides des pauvres, épuiser leur richesses ; et ils ne se contentent pas de peu, ils réclament plus... »



A ces gens, poursuit Ambroise :

*modus largiendi adsit, ut nec illi inanes recedant, neque transcribatur uita pauperum in spolia fraudulentorum. Ea ergo mensura sit, ut neque humanitatis deseratur, nec destituatur necessitas.*

« Voici comment on les secourra pour qu'ils ne s'éloignent pas sans rien et que la vie des pauvres ne se transforme pas en butin de fraudeurs. Telle sera la mesure; que l'humanité ne soit pas en défaut et que le besoin ne soit pas déçu. » (14)

Autrement dit, comme il se peut que ce soient, malgré tout, de vrais pauvres et non des vagabonds sans feu ni loi, on leur donnera un peu, mais pas beaucoup pour qu'ils ne s'incrument pas. Telle est bien l'attitude des Marseillais qui, après l'avoir légèrement secouru, invitent Martinien à reprendre la route et lui donnent à cet effet une paire de vieilles godasses - *caligis uilibus* (v. 319). Malgré ces sages conseils, Martinien, considérant l'état des godasses qu'on lui a offertes, craint de se faire prendre à nouveau, en cours de route, pour un mendiant, avec, comme l'a bien vu Busé (15), toutes les conséquences que cela pouvait entraîner depuis la loi portée par Valentinien III en 382 pour Rome et l'Italie (16). En vertu de cette loi Martinien risquait de se retrouver colon sur le domaine de quelque grand propriétaire, ce qui n'aurait guère fait son affaire. Aussi préfère-t-il, une fois de plus, prendre la mer. Il s'embarque à Marseille sur un navire en partance pour l'Italie qui, après avoir croisé au large du Portus, finit par venir mouiller dans le port de Centumcellae, Cività Vecchia. De là, Martinien gagne Rome où il est accueilli par un ami et homonyme de Paulin, dans la maison d'un autre ami, un miraculé de Felix, Théradius, absent (17). Réconforté, habillé, nourri, Martinien remis de ses fatigues peut enfin prendre la route et il entame une randonnée pédestre pour gagner enfin Nole.

*Post haec et ad nos pergere incoepat uiam  
qua sternit aggerem silex  
395 cui munitor Appius nomen dedit.*

« Après cela, il entreprit la route pour nous rejoindre, celle dont la chaussée est pavée de pierres, celle à qui son constructeur, Appius, a donné son nom ».

autrement dit la *uia Appia*. Celle-ci le conduit de Rome à Capoue où il achète une mule pour faire les derniers kilomètres qui, par la *uia Popilia*, le conduiront à Nole ; décidément, il n'aime pas la marche à pied. Dernière aventure, sa mule lui joue un mauvais tour en l'expédiant, lui et son bagage, dans un buisson d'épines, heureusement sans mal, car désormais Felix veille sur lui ; et c'est ainsi qu'il finit par arriver à destination où il

est accueilli par Paulin. Mais nous ne savons pas quelle fut la durée de ses pérégrinations.

Ainsi, au travers de ce trop long récit, parfois difficile à supporter, mais caractéristique de son époque, nous voyons Paulin utiliser un vocabulaire maritime technique. Ce vocabulaire est certes, en sa majeure partie, emprunté à Virgile, mais ce qui fait son intérêt c'est que Paulin, qui l'utilise convenablement, y ajoute des notations personnelles pleines de valeur. Pour finir : devons-nous porter un jugement sur ce poème ? nous avons vu, en commençant, comment J. De Smett condamnait toute cette première partie pour ne se consacrer qu'à la seconde ; à l'inverse, J. Fontaine n'a guère de sympathie pour cette seconde partie qui « tourne au sermon », mais il lui préfère de loin cette première partie où « tantôt ironique et tantôt chaleureux, le ton est d'un Horace dévot » et où « Paulin mélange savoureusement, mais sans savoir se borner, anecdote et considérations édifiantes » (18). Entre les deux que l'on choisisse ; pour ma part, tout en reconnaissant ses outrances et ses divagations, j'aime assez ce poème échevelé ; d'aucuns pourront m'accuser d'y trouver un plaisir sadique en pensant au malheureux étudiant qu'on lancerait sans préavis dans une telle œuvre où il risquerait de faire naufrage et, moins heureux que Martinien, de se noyer comme un vulgaire novatianiste.

J. ROUGÉ

## NOTES

- \* J'utilise d'une part l'édition de Muratori reproduite par Migne dans le t. 61 de sa *Patrologie latine*, d'autre part l'édition de Hartel au *Corpus scriptorum Ecclesiasticorum latinorum*, t. 30. Malheureusement je n'ai pu avoir en main la traduction des poèmes de Paulin de Nole par P.G. Walsh, *Ancient Christian Writers*, t. 40, 1975.
- (1) P. Fabre, *Saint Paulin de Nole et l'amitié chrétienne*, Paris, 1949, p. 195-199, particulièrement la n. 8 et la n. 9 de la p. 196 sur les problèmes poétiques de l'œuvre.
- (2) *Ep. 23 ; 25 ; 33 ; 43 ; sur le port des lettres v. D. Gorce, Les voyages. l'hospitalité et le port des lettres dans le monde chrétien des IVe et Ve siècles*, Paris, 1925.
- (3) Jos. De Smet, *Saint Paulin de Nole : poésies choisies*, Bruxelles, 1912, p. 199-207, qui fait quelques citations, non traduites, pour montrer ce tarabiscotage.
- (4) *Ep. 23* (s'il s'agit bien du même Victor), *7 uoluit ergo frater Victor, ut non solum ieiunio, sed et cibo humiliare animam disceremus : et recordatione peccatorum ueterum, intellectuque praesentium tristes manducare panem doloris...* «Donc frère Victor a voulu que nous apprenions à humilier notre âme non seulement par le jeûne, mais encore par la nourriture : et, tristes souvenir de nos péchés passés et à la compréhension de nos péchés présents, que nous mangions le pain de la douleur...» le reste à l'avenant.
- (5) Pour le vocabulaire des manœuvres, lorsqu'il n'y a pas de note particulière, je renvoie à l'ouvrage classique de E. de Saint Denis, *Le vocabulaire des manœuvres nautiques en latin*, Mâcon, 1935.
- (6) Cf. Augustin, *Confessions*, 5, 15 ; J. Rougé, *Organisation du commerce maritime*, Paris, 1966, p. 34.
- (7) L'hérésie de Novatien est un héritage de la persécution de Dèce à Rome, elle se distinguait à l'origine par son intransigeance vis à vis des *lapsi*.
- (8) *Enéide*, I, v. 122-123.
- (9) *Op. cit.*, p. 75 où, faute d'attention, j'ai pris les *orae laterum* pour une course centrale.
- (10) J. Rougé, Le confort des passagers, *Archaeonautica*, 4, 1985, p. 223-242.
- (11) L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971, p. 221-222.
- (12) Que ce soient A. Busé, *S. Paulin, évêque de Nole, et son siècle*, trad. fr., Paris, 1858, p. 342-348, Jos. De Smet ou P. Fabre, *loc. cit.*, on résume ou on cite sans traduire, mais on ne cherche pas à expliquer.

- (13) *Enéide*, VI, 302.
- (14) Ambroise, *de officiis ministrorum*, 2, 76.
- (15) A. Busé, *op. cit.*, p. 345.
- (16) *C. Th.*, 14, 18, *lex unica*= *C.J.*, 11, 25 ; v. J. Rougé, A propos des mendiants au IV<sup>e</sup> siècle, *Cahiers d'histoire*, 20, 1975, p. 339-346.
- (17) Sur Théradius : *ep.* 16 ; 27 ; il avait été guéri miraculeusement par S. Felix, *poème* 23.
- (18) J. Fontaine, *Naissance de la poésie dans l'Occident chrétien*, Paris, 1981, p. 165.