

## Galères à quatre, cinq, six rangs de rames dans l'Antiquité

In: Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité T. 92, N°2. 1980. pp. 1025-1037.

### Résumé

Michel Reddé, Galères à quatre, cinq, six rangs de rames dans l'antiquité. À propos d'un passage de Lucain («Pharsale» III, 529-37), p. 1025-1037.

L'article réexamine l'ensemble des textes qui servent de fondement aux théories en cours sur l'architecture des bateaux plus gros que les trières. Rien ne prouve formellement que les «polyrèmes» n'aient eu que deux rangs de rames, comme on le croit généralement. Au contraire, un passage négligé de Lucain laisse supposer que ces vaisseaux superposaient plus de trois files d'avirons.

---

Citer ce document / Cite this document :

Reddé Michel. Galères à quatre, cinq, six rangs de rames dans l'Antiquité. In: Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité T. 92, N°2. 1980. pp. 1025-1037.

doi : 10.3406/mefr.1980.1265

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/mefr\\_0223-5102\\_1980\\_num\\_92\\_2\\_1265](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/mefr_0223-5102_1980_num_92_2_1265)

---

MICHEL REDDÉ

## GALÈRES À QUATRE, CINQ, SIX RANGS DE RAMES DANS L'ANTIQUITÉ

À PROPOS D'UN PASSAGE DE LUCAIN (*PHARSALE* III, 529-37)

Le problème de la disposition des rames sur les trières antiques est aujourd'hui à peu près résolu, après des controverses aussi nombreuses que passionnées : Morrison a montré, en effet, en s'appuyant à la fois sur les monuments figurés et sur les textes, que la trière athénienne classique était un bateau à trois rangs de rames superposées, légèrement décalées à la fois dans le sens longitudinal et dans le sens latéral du bateau<sup>1</sup>. La solution technique à ce problème a été fournie par l'introduction d'une caisse de rames (*parexeire-sia*) sur le flanc du navire, au-dessus des deux rangs primitifs qui existaient sur les bateaux de l'âge précédent. Si des incertitudes demeurent quant au détail de cet arrangement, le système d'ensemble paraît désormais assuré<sup>2</sup>.

Il n'en va pas de même, malheureusement, pour les vaisseaux d'une taille supérieure à la trière, nommés τετρήρης, πεντήρης, ἑξήρης ou en latin, *quadri-eris*, *penteris*, *hexeris*, etc...<sup>3</sup>. Normalement le suffixe -ήρης précédé d'un

<sup>1</sup> J. S. Morrison, *The Greek Trireme*, dans *The Mariner's Mirror* (désormais cité *MM*), 27, 1941, p. 14-44; *id.*, *Notes on certain Greek nautical terms and on three passages in IG II<sup>2</sup> 1632*, dans *The classical Quarterly*, 41, 1947, p. 122-135; J. S. Morrison et R. T. Williams, *Greek oared ships*, Cambridge, 1968, dorénavant cité *GOS*; ces travaux ont rendu caduque l'ensemble de la bibliographie antérieure, qu'il serait vain de citer ici, tant elle est abondante... et périmée. On trouvera un résumé des controverses dans l'ouvrage, très contestable, de H. Viereck, *Die römische Flotte*, Herford, 1975, et un excellent exposé de nos connaissances actuelles en matière d'archéologie navale dans l'ouvrage, désormais classique, de L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton, 1971, dorénavant cité *SSAW*.

<sup>2</sup> Sur les controverses actuelles, voir, outre les ouvrages cités *supra*, R. C. Anderson, *Oared fighting ships*, London, 1962; P. Gille, *Les navires à rames de l'Antiquité : trières grecques et liburnes romaines*, dans *Journal des Savants*, 1965, I, p. 36-71; A. F. Tilley, *Rowing the Trireme; a practical experiment in seamanship*, dans *MM*, 62, 1976, et J. S. Morrison, *Rowing the Trireme*, dans *MM*, 63, 1977, p. 203-208.

<sup>3</sup> Le nom littéraire latin de ces bateaux est *quadriremis*, *quinqueremis*, mais *hexeris*. Il semble, en réalité, que ces deux premiers termes aient été rarement employés, hors

nombre indique, pour les noms de bateaux, le nombre de rangs d'avirons qui propulsaient le bâtiment<sup>4</sup>.

La difficulté vient de ce que les érudits, pourtant convaincus désormais par le système de la trière, qui superposait trois files de rames, éprouvent des réticences, au demeurant fort compréhensibles, à l'idée qu'on pouvait en superposer quatre, cinq, ou même davantage : on imagine mal, en effet, comment auraient pu fonctionner des navires à dix rangs d'avirons superposés, ou même plus<sup>5</sup>.

A l'appui de ce refus, certains auteurs arguent du fait, incontestable, qu'aucun monument figuré ne représente un système de quatre, cinq, six (ou n) files de rames, alors que nous avons de nombreux exemples de trières<sup>6</sup>. Le fait paraît d'autant plus troublant que les grosses unités ont été la règle pendant toute l'époque hellénistique et qu'elles n'ont pas disparu, même après Actium. En revanche, bien des monnaies d'époque romaine montrent des bateaux cataphractes (donc de gros bâtiments) avec un seul rang d'avirons. Comme il est impensable que des navires légers aient été pontés et qu'en même temps les vaisseaux de ligne, les plus importants du point de vue naval, n'aient pas été représentés, surtout sur des monnaies qui célébraient souvent de grands événements maritimes, on peut penser que le système employé pour les « polyrèmes »<sup>7</sup> était différent de celui en usage sur les trières : on aurait eu non quatre ou cinq (ou n) rangs de rames superposées, avec un

---

des ouvrages littéraires, car les inscriptions mentionnent *quadrieres* (CIL VI 1963, 15; AE 1927, 3) *tetreris* (Notizie degli Scavi, 1953, p. 120), *penteres* R. Canevaile, *Corpus papyrorum latinorum*, Wiesbaden, 1956-8, n° 193), noms formés sur *trieris*, qui est couramment mis pour *triremis* dans les inscriptions. D'autres noms de bateaux formés sur le mot *remis* précédé d'un nombre existent en latin (cf. E. de Saint Denis, *Les types de navires dans l'Antiquité gréco-romaine*, dans *Revue de philologie*, XLVIII, 1974, p. 10-35 et le glossaire de SSAW).

<sup>4</sup> *The Greek Trireme . . .*, *op. cit.*

<sup>5</sup> La principale difficulté viendrait sans doute de la longueur des rames ainsi manœuvrées, et de leur angle d'attaque dans l'eau, qui ne manquerait pas de se rapprocher trop de la verticale, pour être d'un maniement correct et efficace.

<sup>6</sup> A. Rich, (*Dictionnaire des Antiquités Romaines et Grecques*, Paris, 1861, p. 525) a publié le dessin d'une monnaie de Gordien III, où il voyait quatre rangs de rames superposées. Ce dessin a été reproduit par E. Assmann, article *Seewesen* de A. Baumeister, *Denkmäler des klassischen Altertums III*, Munich et Leipzig, 1888, fig. 1678 puis, récemment, avec quelques modifications qui ne concernent pas les rames, par H. Viereck, *op. cit.*, fig. 29. Nous avouons ne pas avoir retrouvé cette médaille dans les catalogues; plus probablement, il doit s'agir d'une mauvaise interprétation d'une monnaie de Gordien III, dont plusieurs émissions figurent des trières.

<sup>7</sup> Le terme est de L. Casson, SSAW, p. 97.

homme par aviron<sup>8</sup> mais au plus deux files avec plusieurs marins sur le même banc, poussant la même rame: une tétrère aurait pu avoir ainsi 2+2 marins, ou 4 sur le même banc, une pentère 3 + 2 ou 5 sur le même banc<sup>9</sup>, le système pouvant fonctionner avec un maximum de 10 hommes côte à côte<sup>10</sup>.

Cette théorie semble étayée par divers arguments de valeur plus ou moins égale: outre ceux qu'on vient de citer, et qui s'attachent surtout à l'in vraisemblance d'un système où plus de trois files de rames eussent été superposées, on a voulu prouver que les gros bâtiments avaient moins d'avirons que les trières: on connaît, en effet, par un passage d'Andocide<sup>11</sup>, le prix des rames d'une trière au V<sup>e</sup> siècle avant notre ère (1000 drachmes), tandis qu'en 325-4, une inscription mentionne 665 drachmes pour le jeu d'avirons d'une tétrère<sup>12</sup>. Morrison en conclut que, le pouvoir d'achat de la monnaie ayant baissé, le nombre de rames d'une tétrère était inférieur à celui d'une trière<sup>13</sup>.

L'argument n'emporte pas la conviction autant qu'on l'a cru: le texte d'Andocide, sur lequel on s'appuie, est un plaidoyer personnel, dans lequel l'orateur, exilé par les Athéniens, rappelle ses mérites et les services qu'il a rendus à sa patrie, afin de rentrer en grâce. Pendant la guerre du Péloponnèse, il s'est procuré du bois pour les navires de la flotte, qui en manquaient, et au lieu d'en tirer tout le bénéfice possible, comme il aurait pu le faire en cette période de pénurie (5 drachmes par aviron, soit 1000 drachmes pour une trière, qui avait 200 avirons), il en a demandé un prix très inférieur, ce qui est à coup sûr un beau sacrifice patriotique qui devrait lui valoir l'indulgence des Athéniens. Le texte ne nous apprend donc nullement quel était le coût *normal* d'un jeu de rames à la fin du V<sup>e</sup> siècle, d'autant que le prix du bois devait

<sup>8</sup> L'évidence d'un homme par aviron n'est attestée que pour la trière athénienne du V<sup>e</sup> siècle, par un texte de Thucydide (II, 93,2). Rien ne permet d'affirmer que ce système fut appliqué à tous les bateaux de toute l'Antiquité.

<sup>9</sup> Pour diverses solutions proposées, avec des croquis, voir Viereck, *op. cit.*, p. 52-3.

<sup>10</sup> Cf. SSAW p. 155 sq. et Anderson, *op. cit.* Sur les très gros bâtiments, plus larges que le « 10 », voir L. Casson, *The supergalleys of the Hellenistic Age*, dans *MM*, 55, 1969, p. 185-193.

<sup>11</sup> Andocide, II, 11. Ἐκ δὲ τούτου οὐ πώποτε οὔτε τοῦ σώματος οὔτε τῶν ὄντων ἐμοὶ ἐφείσάμην, ὅπου ἔδει παρακινδυνεύειν· ἀλλ' αὐτίκα μὲν τότε εἰσήγαγον εἰς «τὴν» στρατιάν ὑμῶν οὔσαν ἐν Σάμῳ κωπέας, τῶν τετρακοσίων ἤδη τὰ πράγματα ἐνθάδε κατελιφόντων, ὄντος μοι Ἀρχελάου ξένου πατρικοῦ καὶ διδόντος τέμνεσθαι τε καὶ ἐξάγεσθαι ὅποσους ἐβουλόμην. Τούτους τε εἰσήγαγον τοὺς κωπέας, καὶ παρὸν μοι πέντε δραχμῶν τὴν τιμὴν αὐτῶν δέξασθαι οὐκ ἠθέλησα πράξασθαι πλέον ἢ ὅσου ἐμοὶ κατέστησαν, εἰσήγαγον δὲ σῖτόν τε καὶ χαλκόν·

<sup>12</sup> IG II<sup>2</sup> 1629 684.

<sup>13</sup> GOS, p. 290-1.

fortement varier selon les circonstances économiques et militaires : le rapprochement de ce texte avec l'inscription de 325 ne paraît donc guère concluant<sup>14</sup>.

On a pensé, en outre, que la célèbre Victoire de Samothrace, au Musée du Louvre, représentait une « polyrème »<sup>15</sup> : la coque du bateau est garnie d'une caisse de rames dans laquelle sont percés des sabords superposés, sur deux rangs, et légèrement décalés dans le sens longitudinal. Nous savons qu'il s'agit d'un monument érigé par Rhodes entre 200 et 180<sup>16</sup>, à une époque où la flotte rhodienne était surtout composée de tétrères : il est donc logique de supposer que la sculpture du Louvre commémore un bâtiment de ce type. On aurait ainsi inventé pour ces bateaux un nouveau système : au lieu de faire passer les rames par des sabords percés dans la coque, comme c'est le cas de la trière classique, on aurait mis les deux rangs d'avirons dans la boîte à rames, rectiligne le long du bordé, et non plus courbe, comme au V<sup>e</sup> siècle<sup>17</sup>.

Cette identification de la Victoire de Samothrace a pourtant été contestée, puisque d'autres auteurs ont voulu reconnaître dans ce monument une triémiole<sup>18</sup>. Quoi qu'il en soit, un raisonnement, en bonne méthode, ne peut s'appuyer simplement sur ce document pour prouver que les tétrères avaient deux rangs d'avirons; on ne peut logiquement dire, en effet : 1) il est vraisemblable que les tétrères avaient deux rangs d'avirons; 2) la Victoire de Samothrace montre deux files de rames et il pourrait s'agir d'une tétrère, étant donné l'époque de construction du monument; 3) il s'agit donc d'une tétrère, et ces bateaux avaient bien deux rangs d'avirons ce qui prouve la validité de la théorie avancée : un tel raisonnement est circulaire, et a besoin de renfort extérieur pour être consolidé. On peut tout au plus affirmer, au sujet de la Victoire de Samothrace, qu'elle a deux files d'avirons : son identification est incertaine.

En outre, on a voulu montrer que les « polyrèmes » antiques n'étaient pas plus larges que les trières; pour ce faire, deux arguments ont été utilisés : les fouilles des docks du Pirée ont révélé une largeur constante des cales, à une

<sup>14</sup> On a voulu aussi tirer argument du fait que les rames d'une tétrère ne semblaient pas plus longues que celles d'une trière dans l'Athènes classique, sur la foi d'une inscription (*IG II<sup>2</sup> 1632*), au demeurant mal comprise, et dont Morrison a rectifié le sens (*Notes . . . , op. cit.*).

<sup>15</sup> Notamment W. Tarn, *The Greek Warship*, dans *JHS*, 25, 1905, p. 137-56 et 204-18.

<sup>16</sup> M. Bieber, *The Sculpture of the Hellenistic Age*, New York, 1961<sup>2</sup>, p. 125-6.

<sup>17</sup> Sur ce nouvel arrangement et ses développements ultérieurs, voir *SSAW*, p. 102-3 et p. 143-4.

<sup>18</sup> Ch. Blinkenberg, *Lindos, II, Inscriptions*, I, p. 306.

époque où les trières n'étaient plus les seuls bâtiments utilisés<sup>19</sup>. On en a conclu que les bateaux de rang supérieur pouvaient y être radoubés, et qu'ils n'étaient pas plus larges que les galères à trois rangs d'avirons<sup>20</sup>. On remarquera, au passage, que cet argument est contradictoire avec la théorie qui veut mettre plusieurs hommes sur le même banc de nage, car elle suppose des bâtiments plus larges que la trière, déjà bien étroite (entre 5 et 6 mètres hors tout selon Morrison)<sup>21</sup>. De surcroît, on a découvert, depuis, des cales plus larges que celles du Pirée; bien qu'on n'en ait aucune preuve, rien n'interdit de penser qu'elles servaient à des bâtiments plus gros que la trière<sup>22</sup>.

Plus convaincant, apparemment, est un texte de Diodore de Sicile, décrivant le bûcher d'Héphaïstion qui affectait la forme d'un carré large d'un stade (600 pieds). Dans ses fondations étaient fichées des proues dorées de pentères, à raison de 60 par côté, les épotides étant comprises avec ces proues<sup>23</sup>. Le calcul, tout simple, permet de restituer 10 pieds à chaque proue, soit un peu plus de 3 mètres. Morrison en conclut que les pentères n'étaient pas plus larges que les trières<sup>24</sup>. On remarquera toutefois qu'on ignore totalement quelle pouvait être la situation exacte des épotides sur la proue, donc leur largeur relative par rapport à la largeur totale de la coque; d'autre part, la courbure de celle-ci est inconnue, surtout pour les « polyrèmes », de sorte qu'on ne saurait absolument tirer argument du texte de Diodore pour calculer la taille des navires de haut rang, à partir de celle de leur proue seule. Il faudrait pouvoir les comparer avec les éperons des trières dont nous ne connaissons pas la taille avec précision.

On a, enfin, prétendu que les « polyrèmes » n'étaient pas plus hautes que les trières : un graffite d'Alba Fucens montre, en effet, une tétrère, assez basse sur l'eau, et Casson en a conclu que ce type de bateau ne dépassait sans doute pas en hauteur la trière<sup>25</sup>. Comme le graffite n'a pas d'échelle, on peut évidemment en dire ce qu'on veut.

Un texte d'Orose paraît plus convaincant, et a largement été utilisé pour démontrer le peu d'élévation sur l'eau des navires de rang supérieur à la trière : Orose précise, en effet, que les vaisseaux d'Antoine, à Actium, que nous savons aller jusqu'à la *decemremis*, mesuraient 10 pieds (soit un peu plus de 3

<sup>19</sup> GOS, p. 182, avec la bibliographie complète et les discussions de détail.

<sup>20</sup> GOS, p. 183.

<sup>21</sup> GOS planche 31.

<sup>22</sup> Notamment H. Hurst, *Excavations at Carthage, 1974, 1st interim report*, dans *The Antiquaries Journal*, LV, 1975, p. 19-20.

<sup>23</sup> Diodore, XVII, I, 15, 1-2.

<sup>24</sup> GOS, p. 285-6.

<sup>25</sup> Sur ce graffite, voir *Notizie degli scavi*, 1953, p. 120, et SSAW, p. XXIII.

mètres) au-dessus de l'eau, hauteur qui paraît considérable à cet historien<sup>26</sup>. On en a généralement conclu que les « polyrèmes » n'étaient pas fondamentalement plus hautes que les trières, qui se dressaient, d'après la reconstitution de Morrison à environ 2,40 m sur l'eau<sup>27</sup>. Or ce texte est contredit par toute une série de passages où, comme nous allons le voir, il apparaît très clairement que la supériorité maritime, dans les dernières années de la République, est liée à la taille des navires. Il est d'ailleurs bien précisé que les vaisseaux d'Antoine l'emportaient nettement en hauteur sur ceux d'Octave. Dans ces conditions, le texte d'Orose contient une contradiction : ou les vaisseaux d'Antoine, à Actium, dépassaient largement ceux d'Octave, ou ils mesuraient 10 pieds de haut, ou la reconstitution de Morrison est fautive et les trières faisaient moins de 2,40 m au-dessus de l'eau : de ces trois éléments, l'un doit être expulsé, si l'on veut que le raisonnement reste cohérent.

En effet, tous les auteurs ont mis en évidence la différence de taille et particulièrement de hauteur, qui oppose les vaisseaux de Sextus Pompée à ceux d'Octave, d'une part, ceux d'Octave à ceux d'Antoine, d'autre part. Or nous savons par divers historiens, notamment par Florus, que les bateaux d'Octave allaient des « 2 » aux « 6 », tandis que ceux d'Antoine allaient des « 6 » aux « 9 », et même aux « 10 », selon d'autres<sup>28</sup>. Nous savons, à l'inverse, que ceux de Pompée étaient plus légers et d'une classe inférieure<sup>29</sup>. Voici les passages où ces oppositions de hauteurs sont les plus marquées :

En 36, au moment de la bataille de Myles, les forces des deux adversaires sont comparées par Dion Cassius<sup>30</sup> : ἦσαν δὲ οἱ μὲν τῷ πλήθει τῶν νεῶν, οἱ δὲ ταῖς ἐμπειρίαις τῶν ναυτικῶν προφέροντες, καὶ τοῖς μὲν τό τε ὕψος τῶν σκαφῶν καὶ τὸ πάχος τῶν ἐπωτίδων οἱ τε πύργοι συνήροντο, τοὺς δ' ἐτέρους οἱ τε διέκπλοι ἀνέφερον.

Octave fait surtout confiance à la hauteur de ses vaisseaux pour l'emporter sur son adversaire<sup>31</sup> : μέγιστον δὲ τῷ τε ὕψει τῶν σκαφῶν καὶ τῇ παχύτητι τῶν ξύλων ἐθάρσει· ὑπερπαχῆ τε γὰρ καὶ ὑπερμεγέθη κατεσκευάσθη, ὥστε ἐπιβάτας τε πλείστους ὅσους ἄγειν (καὶ γὰρ πύργους ἔφερον, ὅπως ὥσπερ ἀπὸ τείχους ἐξ ὑπερδεξιῶν ἀγωνίζωνται).

<sup>26</sup> Orose, 6, 19, 2.

<sup>27</sup> GOS planche 31.

<sup>28</sup> Florus II, 21, 4-6; Plutarque, *Antoine*, 61, I.

<sup>29</sup> Aucun texte ne nous indique clairement quelle était la taille des vaisseaux de Sextus, mais tous soulignent qu'elle était inférieure à celle des bateaux d'Octave. Cf. notamment Appien, *BC*, V, XI, 106.

<sup>30</sup> Dion, XLIX, 3,2.

<sup>31</sup> Dion, XLIX, I, 2.

Appien décrit les adversaires en présence d'une façon identique<sup>32</sup> : ἦν δὲ καὶ τὰ σκάφη Πομπηίῳ μὲν βραχύτερα καὶ κοῦφα καὶ ὀξέα ἐς τὰς ἐφορμήσεις τε καὶ περίπλους, Καίσαρι δὲ μείζω καὶ βαρύτερα καὶ παρ' αὐτὸ καὶ βραδύτερα, βιαióτερα δὲ ὅμως ἐμπεσεῖν καὶ τρωθῆναι δυσπαθέστερα.

Pompée, pour consoler ses troupes d'avoir été battues, leur rappelle qu'elles ont lutté contre des murs de ville plutôt que contre des bateaux, et qu'il va songer à remédier à ce handicap<sup>33</sup>.

La bataille d'Actium voit des descriptions identiques, mais, cette fois, ce sont les bateaux d'Antoine qui l'emportent par leur poids, leur taille, et leur hauteur; Antoine met l'accent sur la qualité de son équipement, et de ses vaisseaux de haut-bord<sup>34</sup> : τὸ μὲν γὰρ ἡ παχύτης τῶν ξύλων, τὸ δὲ αὐτὸ τὸ ὕψος τῶν νεῶν, καὶ εἰ μηδεὶς ἀπ' αὐτῶν ἡμύνετο, πάντως ἂν ἐπέσχε.

Il a d'ailleurs construit des vaisseaux plus hauts que ceux d'Octave, car il s'est rendu compte que la taille avait joué un grand rôle dans la guerre contre Pompée, et que c'était là une des raisons essentielles de la victoire d'Octave<sup>35</sup> : ἐπειδὴ γὰρ τῷ τε μεγέθει τῶν τοῦ Καίσαρος νεῶν καὶ τῷ πλήθει τῶν ἐπιβατῶν αὐτοῦ ὁ Σέξτος οὐχ ἥκιστα ἤττητο, τὰ τε σκάφη κατεσκεύασε πολὺ τῶν ἐναντίων ὑπερέχοντα (τριήρεις μὲν γὰρ ὀλίγας, τετρήρεις δὲ καὶ δεκῆρεις καὶ τὰ λοιπὰ τὰ διὰ μέσου πάντα ἐξεποίησε) καὶ ἐπ' αὐτὰ πύργους τε ὑψηλοὺς ἐπικατεσκεύασε καὶ πλήθος ἀθρώπων ἐπανεβίβασεν, ὥστε καθάπερ ἀπὸ τειχῶν αὐτοὺς μάχεσθαι.

Ce passage, confirmé par Plutarque<sup>36</sup>, montre clairement que la classe des vaisseaux est en relation avec leur hauteur, et que les « 3 », « 5 » etc. sont plus hauts que les simples trières, *a fortiori* que les liburnes de Pompée. Cette hauteur ne dépend pas exclusivement de celle des tours, comme le prouve aussi le texte que nous venons de citer : en effet, le mouvement de la phrase, en deux temps, montre bien que la hauteur est liée d'abord à la classe des vaisseaux (ἐπειδὴ γὰρ . . . ἐξεποίησε); mais comme les « 4 » ou les « 10 » sont déjà plus gros, plus larges, et plus hauts que les trières, on peut leur ajouter facilement des tours, qui augmentent encore leur hauteur (καὶ ἐπ' αὐτὰ πύργους . . .). Si l'on en doute encore, on considérera un passage de Florus, construit sur un mouvement exactement identique<sup>37</sup> :

<sup>32</sup> Appien, *BC*, V, XI, 106.

<sup>33</sup> Appien, *BC*, V, XI, 108. Un épisode caractéristique montre que le tirant d'eau des bateaux de Pompée est plus faible que celui des bateaux d'Octave : après sa défaite, la flotte pirate se réfugie dans une lagune où celle d'Octave ne peut la suivre (Appien V; 108).

<sup>34</sup> Dion, L, 18, 5.

<sup>35</sup> Dion, L, 23,2.

<sup>36</sup> Plutarque, *Antoine*, 61, I.

<sup>37</sup> Florus, II, 21, 4-6.

*Nobis quadringentae amplius naves, ducentae non minus hostium; sed numerum magnitudo pensabat. Quippe a senis in novenos remorum ordines, ad hoc turribus atque tabulatis adlevatae castellorum vel urbium specie, non sine gemitu maris et labore ventorum ferebantur.*

Le texte montre bien que la hauteur des tours s'ajoute (*ad hoc*) à celle des coques, déjà considérable<sup>38</sup>.

On conclura de cet ensemble de citations que les quadrières, pentères ou autres bateaux à plusieurs rangs de rames avaient vraisemblablement une coque plus haute que celle des trières<sup>39</sup>. Or divers textes tirés de la littérature impériale, connus, mais négligés par la plupart des auteurs laissent entendre que les « polyrèmes » avaient plus de rangs de rames que les trières.

Le premier est un passage de Tite-Live, qui se réfère à la marine de la deuxième guerre punique. Au cours d'un combat naval, une quinquérème romaine vient à bout de deux trirèmes puniques, alors que la mer est forte :

*Quinqueremis Romana seu pondere tenacior, seu pluribus remorum ordinibus scindentibus vertices cum facilius regetur, duas triremes suppressit*<sup>40</sup>.

On pourrait, il est vrai, s'appuyer sur un passage où Tite-Live parle de l'*ordo remorum* (au singulier) pour conclure à l'unicité d'un banc de nage à bord des quinquérèmes romaines<sup>41</sup>. Or le premier texte que nous avons cité contredit assurément le second; la raison réside, sans doute, dans le double sens que peut prendre le mot *ordo* : il peut signifier tantôt chiourme (au sens où l'ensemble des rameurs est disposé selon un ordre préétabli : c'est le cas de notre second passage), tantôt, au contraire, file de rames (comme c'est le cas de notre premier passage). Le texte où Tite-Live parle d'*ordinibus remorum*, au pluriel, ne peut se comprendre, dans le contexte qui est le sien, qu'avec ce deuxième sens : la quinquérème, plus large, plus grande, avec des files de

<sup>38</sup> Un texte de Cicéron (*Verrines* II, V, XXXIV, 89) compare la hauteur d'une quadrirème à celle d'un rempart qui abrite les petits vaisseaux : *Erat enim sola illa navis (i.e. quadriremis) constrata, et ita magna ut propugnaculo ceteris posset esse; quae si in praedonum pugna versaretur, urbis instar habere inter illos piraticos myoparones videretur.* Ce texte ne peut toutefois pas être invoqué comme preuve de la plus grande hauteur des polyrèmes par rapport aux trières, puisque le terme de la comparaison est constitué par de petites embarcations pirates; il montre toutefois que les quadrirèmes ne sont pas aussi basses sur l'eau qu'on le prétend.

<sup>39</sup> On peut évidemment prétendre, comme Tarn, *The Greek Warship*, dans *JHS*, XXV, 1095, p. 154 qu'il s'agit là de pure rhétorique, mais l'argument est bien faible.

<sup>40</sup> Tite-Live, XXVIII, 30.

<sup>41</sup> Tite-Live, XXIV, XXXIV : *Iunctae aliae binae quinqueremes demptis interioribus remis, ut latus lateri adplicaretur, cum exteriori ordine remorum velut una navis agerentur...*

rames plus nombreuses, prend mieux appui sur l'eau que la trière, plus légère : dans ces conditions elle navigue mieux (*facilius regetur*)<sup>42</sup>.

Un autre passage, d'Aelius Aristide, va dans le même sens<sup>43</sup>: Τριήρεις δ' ἐπὶ τούτοις ὑπῆρχεν ἰδεῖν δικρότους καὶ τρικρότους, καὶ ἐς ἑπτα καὶ εἰς ἑννέα στοίχους.

On n'accordera pas au mot trière un sens précis, car le vocable est utilisé ici, comme c'est souvent le cas, au sens de bateau long<sup>44</sup>. L'intérêt du texte est ailleurs : on sait le sens des termes μονοκρότος, δικρότος, τρικρότος et le sens qu'il faut leur donner; ces mots signifient à un, deux, trois rangs de rames<sup>45</sup>. On ne connaît pas pour autant, de termes qui veulent dire « à quatre, cinq, six, n, rangs de rames » : le passage d'Aelius Aristide montre clairement qu'on utilisait, à la place, le mot στοίχος, file/rang, précédé d'un chiffre. Notre texte semble ainsi indiquer qu'on avait jusqu'à neuf rangs de rames superposés.

L'ensemble de ces arguments, il est vrai, ne fournit pas de preuve absolue : ils permettent, tout au plus, de suspecter la théorie officielle de la hauteur des « polyrèmes » et le nombre de leurs rangs de rames. Mais il faut citer un passage de Lucain, que peu d'historiens ont pris la peine de commenter depuis les études lointaines de Jal, qui a connu le texte, mais l'a rejeté sans examen, comme absurde *a priori*<sup>46</sup>; il s'agit de la bataille que se livrent les flottes de César et des Marseillais; le récit contient de nombreuses indications techniques sur la marine romaine et la science navale, comme l'a fort justement remarqué E. de Saint Denis<sup>47</sup>: ces indications sortent ici de notre propos, mais elles montrent l'intérêt que Lucain avait pour les choses de la mer, et garantissent, en quelque sorte, la technicité et l'authenticité du passage suivant<sup>48</sup> :

*Cornua Romanae classis validaeque triremes  
Quasque quater surgens exstructi remigis ordo*

530

<sup>42</sup> Le premier passage est pourtant connu de Tarn lui-même, qui le néglige, car il va contre sa théorie. R. C. Anderson, *Oared Fighting ships*, *op. cit.*, p. 24, l'a connu, conteste l'opinion de Tarn, et interprète le texte comme nous le faisons nous-même; mais par une sorte de timidité qu'on comprend mal, il n'en tire pas la conclusion que la quinquèrème avait cinq rangs de rames superposés, mais deux, ce qui rend le texte complètement absurde.

<sup>43</sup> Aelius Aristide, *Rhodiaca*, édition Dindorf, I, p. 798.

<sup>44</sup> Voir notamment Appien, *BC*, V, 95. Cf. C. Torr, *Ancient Ships*, Cambridge, 1895, p. 120.

<sup>45</sup> Morrison, *Note on certain Greek nautical terms...*, *art. cit.*

<sup>46</sup> P. Jal, *La flotte de César*, Paris, 1861. Tarn connaissait le texte (*art. cit.*, p. 204) mais l'a évidemment rejeté, presque sans commentaire.

<sup>47</sup> E. de Saint Denis, *Le rôle de la mer dans la poésie latine*, Lyon, 1935, p. 419-40.

<sup>48</sup> *Pharsale*, III, 529-37.

*Commovet et plures quae mergunt aequore pinus  
 Multiplices cinxere rates. Hoc robur aperto  
 Oppositum pelago. Lunata classe recedunt  
 Ordine contentae gemino crevisse liburnae.  
 Celsior at cunctis Bruti praetoria puppis  
 Verberibus senis agitur molemque profundo  
 Invehit et summis longe petit aequora remis.*

535

Il est bien dommage qu'aucun spécialiste récent de la marine antique n'ait commenté ce passage, dont la traduction n'offre pas de difficulté particulière: tous les éditeurs s'accordent parfaitement sur le sens général<sup>49</sup>. Les vers 529-31 sont construits sur une progression dans la description des bateaux de la flotte de Brutus: on reconnaît d'abord les *triremes*, puis les bateaux à quatre rangs de rames, *quasque quater surgens exstructi remigis ordo/commovet*, enfin les bateaux plus gros, avec un plus grand nombre de rames, *et plures quae mergunt aequore pinus*. Plus loin nous aurons les vaisseaux à deux rangs, *ordine contentae gemino crevisse liburnae*, et les vaisseaux à six rangs, *praetoria puppis verberibus senis agitur*.

<sup>49</sup> Les principales traductions sont les suivantes: A. Bourgery (Budé, 1967): «Les ailes de la flotte romaine, les solides trirèmes, celles que fait mouvoir une quadruple rangée de rameurs superposés, celles qui plongent dans l'eau un plus grand nombre d'avirons entourèrent les multiples vaisseaux. Cette masse fait face à la mer libre. Dans la flotte en croissant de lune sont en retrait les liburnes qui se contentent de s'élever en un double rang de rameurs. Mais par-dessus tous le vaisseau amiral de Brutus est poussé par six files de rames, qui, lorsque sa masse s'avance sur l'abîme, atteignent au loin de leur extrémité la plaine liquide».

J. D. Duff (Loeb): «The wings of the Roman fleet were closed in by ships of many kinds, stout another, and vessels driven by four tiers of rowers rising one above another, and others that dipped in the sea a still greater number of blades. The heavy ships were set as a barrier against the open sea; the galleys, content to rise aloft with but two banks of oars were further back in crescent formation. Towering above them all, the flagship of Brutus, driven by 6 rows of oars and advancing its bulk over the deep reaches for the water far below with its topmost tier».

Nisard (1837): «Aux deux ailes courbées de la flotte romaine, les robustes trirèmes et les navires qu'ébranlent 4 étages de rameurs, et ceux qui baignent encore plus d'avirons dans les eaux forment une ceinture qui enveloppe des bâtiments sans nombre... Mais par-dessus tous les autres le vaisseau de Brutus élève sa poupe prétorienne: ses chiourmes à 6 rangs creusent un sillon large; sa vaste carène et ses hautes rames s'étendent au loin sur les ondes».

Lemaire (1830) ne traduit pas, mais glose le texte de la même façon que les traductions précédentes.

Nous retrouvons ici le sens d'*ordo*, déjà analysé à propos du texte de Tite-Live<sup>50</sup>, précisé clairement par le participe présent *surgens* et surtout l'adjectif *exstructi* (disposé en hauteur).

On objectera peut-être que l'expression *quater surgens exstructi remigis ordo* n'est pas déterminante, car elle pourrait, à la rigueur, signifier que des rameurs, placés les uns au-dessus des autres en oblique, poussent la même rame. Il doit toutefois être assez mal commode de ramer, quand on est assis sur un siège en pente, comme le suggère Tarn<sup>51</sup>.

On objectera aussi que le passage *plures quae mergunt aequore pinus* peut évoquer le nombre total de rames, et non le nombre des rangs d'avirons : même dans cette hypothèse minimum, qui ne s'accorde pas avec la progression descriptive du texte (trières, quadrières, bateaux plus gros), on gagnerait l'idée, jusque là contestée, que les bateaux supérieurs à la trière avaient plus de rames<sup>52</sup>.

Mais l'expression *verberibus senis* devrait paraître déterminante aux plus sceptiques, car le distributif évoque clairement le nombre des *coups* dans l'eau. Même si l'on veut prétendre que *seni* perd quelquefois son sens distributif, on ne gagne rien, puisque le vers évoque ici, non des rangs de rameurs, qui peuvent, à la rigueur, pousser à six la même rame, mais les coups donnés dans l'eau par les rangs de rames, qu'il y ait un ou plusieurs matelots pour les manœuvrer<sup>53</sup>. En outre, l'expression *exstructi remigis* interdit d'envisager une nage *a zenzile*, où les hommes, placés sur le même banc, pousseraient chacun un aviron différent. La vogue *a scaloccio* est en même temps exclue par l'expression *verberibus semis*.

Déterminante aussi est la fin du vers 537, *summis longe petit aequora remis*, qui fait allusion, sans conteste, à la sixième rangée de rames, la plus haute, qui touche l'eau plus loin que les autres<sup>54</sup>.

<sup>50</sup> *Supra*, p. 1032.

<sup>51</sup> *Loc. cit.*, p. 204.

<sup>52</sup> *Supra*, p. 1034.

<sup>53</sup> On ne peut pas traduire non plus, comme le propose Tarn, *loc. cit.*, p. 205, n° 83 par « strokes worked (or made) by six (men) apiece », ce qui ajoute au sens du passage et n'est pas du tout équivalent de « with sixfold strokes ». On ne peut non plus affirmer que le latin, puisqu'il n'y a qu'une seule *hexeres*, aurait dit *sex verberibus* (et non *senis*) s'il avait voulu indiquer 6 étages de rames : le distributif, qui est un pluriel, indique les files de la chiourme, donc la vogue des avirons, considérés à la fois dans leur multiplicité et leur ensemble, dû à une nage en cadence.

<sup>54</sup> L'autre sens possible, « qui va chercher l'eau au loin avec le bout de ses rames », a été retenu par l'édition Budé, qui, dans ce passage, ne livre pas une traduction exemplaire; l'édition Loeb, tout comme d'ailleurs Nisard, préfère le sens que nous

Ces derniers vers contraignent de traduire les premiers dans le sens que nous proposons, et on pourra transcrire ainsi littéralement l'ensemble de ce passage :

« Les ailes de la flotte romaine, les solides trirèmes, les vaisseaux qu'ébranle une chiourme étagée sur quatre ou cinq rangées de hauteur, ceux qui plongent dans l'eau un nombre de rames plus grand encore formèrent une ceinture autour des bâtiments légers, fort nombreux<sup>55</sup>. Cette force principale<sup>56</sup> est placée face à la haute mer. Dans l'escadre formée en croissant de lune, les liburnes qui n'ont en hauteur que deux rangées de rames, sont en retrait<sup>57</sup>. Mais s'élevant au-dessus de tous, le navire amiral de Brutus est propulsé par les coups que donne chacun de ses six étages de rames; le vaisseau avance sa masse dans l'eau qui s'ouvre profondément, et va chercher loin les flots avec ses rames les plus élevées ».

L'ensemble de ces textes demande qu'on réfléchisse quelque peu sur la théorie des « polyrèmes » à un ou deux rangs de rames. Bien qu'elle ait pour elle la vraisemblance, elle n'a, pour l'appuyer, aucune raison péremptoire, comme nous avons tenté de le montrer. Si les divers arguments qu'on peut invoquer pour imaginer des « polyrèmes » à plusieurs rangées d'avirons n'emportent pas absolument l'adhésion, le texte de Lucain, en revanche, paraît difficile à réfuter : c'est pourquoi, sans doute, on l'a souvent passé sous silence. Son sens, en effet, est clair et on voit mal le moyen de le comprendre autrement que nous ne l'avons fait, à la suite, d'ailleurs, de tous les traducteurs<sup>58</sup>.

D'aucuns, sans doute, ne seront pas convaincus, et il est certain que l'esprit a du mal à imaginer une forêt de rames étagées sur 4, 5, 6 rangs de hauteur<sup>59</sup>. Les vers de Lucain, de toute façon, ne résolvent aucune des

---

proposons, beaucoup plus satisfaisant dans le contexte. Mais, quand bien même on choisirait le sens proposé par la traduction Budé, on ne pourrait exclure l'adverbe *longe*, qui n'aurait aucun sens s'il ne soulignait l'immensité des rames du vaisseau amiral.

<sup>55</sup> Il s'agit clairement d'une formation bien connue qui consiste à mettre en seconde ligne les petits bateaux (*rates*, opposés aux bâtiments de ligne), dont le rôle est de venir en soutien des vaisseaux de haut bord. Traduire, comme le fait A. Bourgery « entourèrent les multiples vaisseaux » ôte toute signification au passage.

<sup>56</sup> Aucun mot français ne peut rendre *robur* avec exactitude : la meilleure expression serait, en anglais, *task-force*.

<sup>57</sup> C'est-à-dire aux ailes. La manœuvre est classique.

<sup>58</sup> Cette disposition des rames est possible, puisque, comme on l'a vu, les « polyrèmes » étaient plus hautes que les trières.

<sup>59</sup> Nous n'avons parlé ici que de bateaux à 4, 5 ou 6 rangs de rames, parce que le texte de Lucain ne mentionne que ces bâtiments. La question reste évidemment ouverte

questions techniques que nous pouvons nous poser quant à l'organisation pratique de tels bateaux. Faut-il pour autant rejeter un texte clair, précis, contemporain des faits qu'il décrit, sous prétexte que nous imaginons mal le détail des solutions techniques adoptées? En rouvrant ce dossier déjà ancien, nous n'avions pas d'autre intention que de montrer combien nos certitudes, en matière d'archéologie navale, méritent d'être réexaminées<sup>60</sup>.

École française de Rome

Michel REDDÉ

---

pour les unités de taille supérieure car on ne sait jusqu'à quelle hauteur le système pouvait fonctionner (cf. Casson, *The super galleys*, art. cit.). Le refus de croire à l'existence de bateaux à plusieurs étages de rames a conduit certains à identifier la célèbre birème de Préneste (SSAW, fig. 130-2), comme une « polyrème », tandis que d'autres y voyaient une liburne. À l'appui de la seconde solution, la plus fréquemment invoquée, on a argué de la date du relief, proche de celle d'Actium (voir, entre autres, F. Miltner, *Das praenestische Biremenrelief*, dans *JöAI*, 24, 1929, p. 88-111 et S. Panciera, *Liburna*, dans *Epigraphica*, 18, 1956, p. 130-56). Ce serait pour commémorer la victoire des liburnes à Actium qu'on aurait représenté un tel bateau. Contre cette hypothèse, on a suggéré que les liburnes, vaisseaux légers et aphractes, au moins à cette époque, ne pouvaient être munies d'une tour, comme celle qu'on voit à l'avant du relief de Préneste. Plusieurs auteurs ont suggéré, au contraire, que cette sculpture figure au moins une quadrirème : W. L. Rodgers, *Greek and Roman naval Warfare*, US Naval Institute, 1937, p. 514-6 pense que les volets obliques qui sortent des volets de la caisse latérale sont des rames au repos, rangées à l'intérieur du bateau. A. Köster, *Das antike Seewesen*, Berlin, 1933, p. 150 a soutenu que ce rang est en réalité double et que le bateau est une tétrère avec un rang supérieur de thranites double, et deux rangs inférieurs. Anderson, (*op. cit.*, p. 32) estime irrecevable l'opinion de Köster, parce que le nombre des volets de la caisse n'est pas exactement double du nombre des rames inférieures. Quant à Casson (SSAW, p. 145, n° 17), il opte aussi pour une grosse unité, et affiche avec quelque raison son scepticisme devant l'opinion d'E. Simon (*Führer durch die öffentlichen Sammlungen klassischer Altertümer in Rom*, I, *Die päpstlichen Sammlungen im Vatikan und Lateran*, Tübingen, 1963, n° 489) qui voit des lances à cet endroit : on comprend mal, en effet, quel rôle ces armes pourraient jouer dans la caisse de rames. On voit, en tout cas, que l'accord sur ce bas-relief est loin d'être fait, et qu'on peut l'utiliser pour appuyer l'une ou l'autre théorie. (Voir, en dernier lieu, T. Hölscher, *Beobachtungen zu römischen historischen Denkmälern*, dans *Archäologischer Anzeiger*, 1979, 3, p. 337-48).

<sup>60</sup> Nos remerciement vont à L. Prat, professeur à l'Université de Rennes II, à R. Rebuffat, Directeur de recherche au C.N.R.S. ainsi qu'à Ch. Peyre et D. Briquel, respectivement sous-directeur du laboratoire d'archéologie et agrégé répétiteur de latin à l'École normale supérieure pour leurs précieux conseils.