



UNIL | Université de Lausanne

Unicentre

CH-1015 Lausanne

<http://serval.unil.ch>

2019

Iconographie romaine majeure de la navigation en Gaule narbonnaise et dans le bassin rhodanien

Romain Sauterel

Romain Sauterel, 2019, Iconographie romaine majeure de la navigation en Gaule
narbonnaise et dans le bassin rhodanien

Originally published at : Thesis, University of Lausanne

Posted at the University of Lausanne Open Archive <http://serval.unil.ch>

Document URN :

Droits d'auteur

L'Université de Lausanne attire expressément l'attention des utilisateurs sur le fait que tous les documents publiés dans l'Archive SERVAL sont protégés par le droit d'auteur, conformément à la loi fédérale sur le droit d'auteur et les droits voisins (LDA). A ce titre, il est indispensable d'obtenir le consentement préalable de l'auteur et/ou de l'éditeur avant toute utilisation d'une oeuvre ou d'une partie d'une oeuvre ne relevant pas d'une utilisation à des fins personnelles au sens de la LDA (art. 19, al. 1 lettre a). A défaut, tout contrevenant s'expose aux sanctions prévues par cette loi. Nous déclinons toute responsabilité en la matière.

Copyright

The University of Lausanne expressly draws the attention of users to the fact that all documents published in the SERVAL Archive are protected by copyright in accordance with federal law on copyright and similar rights (LDA). Accordingly it is indispensable to obtain prior consent from the author and/or publisher before any use of a work or part of a work for purposes other than personal use within the meaning of LDA (art. 19, para. 1 letter a). Failure to do so will expose offenders to the sanctions laid down by this law. We accept no liability in this respect.

ICONOGRAPHIE ROMAINE MAJEURE DE LA NAVIGATION EN GAULE NARBONNAISE ET DANS LE BASSIN RHODANIEN



Mémoire de Maîtrise universitaire en Sciences de l'Antiquité

Université de Lausanne – Faculté des Lettres

Directeur : Prof. Michel Fuchs

Experte : Dr Giulia Boetto

Etudiant : Romain Sauterel

Date de remise : 8 mai 2019

Iconographie romaine majeure de la navigation en Gaule narbonnaise et dans le bassin rhodanien

I – Plan	1 - 3
II – Remerciements	4
III – Prolégomènes	5 - 20
• Surprise et spécificités	5
• Contours du thème choisi (supports majeurs, aire géographique, période étudiée)	6
• Les difficultés du sujet	7
• Méthode du développement de l'enquête (usage de contextes, recours à l'archéologie navale et à des typologies iconographiques).	8
• Tableau du corpus	11
IV – Contextes et modèles	21 - 62
<i>A – Contextes</i>	<i>21 - 48</i>
• Les ports principaux : Narbonne, Arles, Lyon et quelques autres (contexte géo-historique)	21 - 37
- <i>Narbonne, port majeur du grand commerce méditerranéen.</i>	21
- <i>Les installations portuaires de Narbonne.</i>	21
- <i>La survivance d'un important lapidaire.</i>	23
- <i>Arles, succès durable d'un passage obligé.</i>	24
- <i>La question du canal de Marius, ou « la tyrannie du tirant d'eau ».</i>	26
- <i>Influences méditerranéennes et navires marins dans le haut bassin du Rhône</i>	31
- <i>Le Rhône, un parcours instable.</i>	32
- <i>Ruptures de charges et entreposage : jonctions viaires, seuils de navigation et saisons commerciales.</i>	33
- <i>Lyon : aperçu de l'activité portuaire et trouvailles au fond des eaux.</i>	34
- <i>Quelques mots sur quelques autres ports.</i>	37
• Entrepreneurs et corporations des transports par eau (contexte socio-économique)	39-48
- <i>Hiérarchie et complémentarité.</i>	39
- <i>Des corporations, dont en particulier de nautes.</i>	41
- <i>Des corporations fluviales à Lyon, du haut Rhône et du Léman.</i>	42
- <i>Des nautes du Rhône en aval de Lyon et de ses affluents.</i>	44
- <i>Des naviculaires d'Arles et de Narbonne.</i>	46
<i>B – Modèles archéologiques</i>	<i>49 - 54</i>
1. Navires maritimes	49
2. Bateaux fluviomaritimes	52
3. Chalands fluviaux	53
<i>C – Modèles iconographiques</i>	<i>55 - 62</i>
1. Types de bateaux de la mosaïque d'Althiburus	55
2. Bateaux de la mosaïque nilotique de Palestrina	60

V – Présentation des images du corpus	63 - 231
<i>A – Répartition de l'imagerie navale dans l'espace rhodanien et la Gaule narbonnaise</i>	63
• Carte de répartition	63
<i>B – Œuvre murale</i>	64 - 71
1- Le graffito de Cucuron	64
<i>C – Mosaïques</i>	72 - 90
2 – Les navires de la villa d'Anse	72
3 – Le navire de l'Enclos du Gouverneur	79
4 – Les barques du Verbe Incarné	82
5 – La barque de la montée Saint-Barthélemy	88
<i>D – Reliefs</i>	91 - 231
6- La scène de pêche d'Aix	91
7- Le chargement de Fayence	94
8 - Le halage de Cabrières-d'Aigues	97
9 – Le chaland de Colonzelle	109
10 – Le cippe d'Hermias	112
11 – La stèle navale de Quintus Delius Neo	115
12 – L'autel funéraire de Glaukias	118
13 - Le navire long de Gassin	123
14 – L'ex-voto de la Place de Lenche	130
15 - Les dépouilles navales d'Orange	145
<u>Les blocs navals de Narbonne, approche du musée imaginaire d'un grand port</u>	<u>165</u>
16–Le navire du bastion Saint-Paul	169
17–Le voilier de l'abbé Bousquet	174
18–Le navire de la tour mauresque	175
19–Le navire de la courtine	178
20–Le navire du bloc 1092	181
21– Les navires du bastion Saint-François	182
22 – La scène de quai du bastion Saint-François	187
23 – Le navire du bastion Saint-Cosme	191
24 – Le <i>bucinator</i> du bastion Saint-Cosme	195
25 – La barcasse du bastion Saint-Félix	201
26 – Le débarquement du bloc 1208	206
27 – L'embarquement d'Iphigénie	213
28 – Le navire du Jonas d'Arles	219
29 – La demi-nef de Pascasia	228

VI – Conclusion et perspectives	232 - 237
• Géographie et culture	232
• Faiblesses et pouvoirs des éclairages	233
• Quelques acquis de cette enquête	233
• Entre valeur documentaire et valeur culturelle : axes de progression de la réflexion iconographique	235
• Les absences du navire antique au seuil d'un nouvel horizon archéologique	235
VII – Sources littéraires	238 - 248
VIII – Glossaires de la navigation d'époque romaine	249 - 254
• Glossaire de termes techniques	249
• Glossaire de noms de bateaux	252
IX– Bibliographie	255 - 278
• Généralités sur l'iconographie navale	255
• Relief et sculpture	255
• Mosaïque	257
• Décor mural	258
• Epigraphie	258
• Archéologie et architecture navale (sur les bateaux eux-mêmes)	258
• Ports, activités et transport naval (espace, organisation et pratique de la navigation)	261
• Eclairages et parallèles iconographiques ; arts visuels romains	265
• Contextes historique, idéologique, social et archéologique	273
• Divers	276
• Bases de données et <i>websites</i>	277
• Manuscrits	277
• Sources antiques	277

II – Remerciements

Elaboré en près d'une année de recherche, ce mémoire ne serait pas parvenu à rassembler les matériaux de son corpus sans l'aide de personnes qui l'ont enrichi généreusement d'informations et de conseils, lui évitant bien des égarements. Je tiens donc à leur exprimer ma profonde gratitude et mes remerciements.

Ma reconnaissance va en premier lieu au Professeur Michel Fuchs, directeur de ce mémoire, pour son coup d'œil aigu, la vivacité stimulante de son érudition et sa bienveillance. Je n'ai jamais eu l'impression avec lui d'accomplir une tâche académique mais plutôt d'explorer un espace qui l'intéressait également.

Mes pensées au sein de l'Université de Lausanne vont également au Docteur Michel Aberson qui a éclairé volontiers des inscriptions soumises à son expertise et m'a permis d'obtenir un article introuvable qu'il me fallait absolument.

Avançant pas à pas dans ma recherche, j'ai pris successivement des contacts en France pour compléter sa documentation et enrichir ma réflexion.

Peu après le début de l'enquête, M. Claude Sintès, Mme Lorène Henry et Mme Aliénor Tallagrand, du Musée départemental Arles antique, ont identifié des objets dans leurs collections et m'ont renseigné à leur sujet, me permettant ainsi d'éclaircir de persistantes inconnues : qu'ils en soient vivement remerciés.

Sollicités à plusieurs reprises à Narbonne, Mrs Ambroise Lassalle et Dominique Moulis m'ont informé sur le riche patrimoine lapidaire de leur cité, me transmettant des photographies, d'utiles éclaircissements et un article clé à peine publié, contribuant de manière importante à ce mémoire.

A Marseille, M. Xavier Corré m'a transmis des informations à jour et des images d'antiquités du Musée dont il a la charge, m'apportant une aide précieuse.

Puissent aussi mes remerciements rencontrer ailleurs en France Mme Vassiliki Gaggadis-Robin, M. Andréas Phoungas, M. Hugues Savay-Guerraz, Mme Odile Cavalier, Mme Cécile Carrier, Mme Janine Lancha et Mme Diane Dusseaux, pour leur utile et spontané concours.

Ailleurs en Europe, Mme Margherita Bolla, conservatrice au *Museo Lapidario Maffeiano* de Vérone, Mme Katharina Kruegel, conservatrice à la *Klassik Stiftung Weimar*, et Mme Marzia Vidulli, conservatrice au *Civico Museo d'Antichità « J. J. Winckelmann »* à Trieste, m'ont transmis des parallèles féconds : je leur en suis véritablement gré.

Bien que cela puisse sembler formel, je ne saurais oublier mes plus proches au moment d'écrire ces lignes. Ma femme Elena, tout particulièrement, m'a constamment soutenu et encouragé durant la préparation de ce mémoire. Ses connaissances en matière de graphisme ont notamment permis d'améliorer la qualité visuelle de ce document. Comment lui dire ce que je lui dois durant tous ces mois sur un simple petit papier blanc ?

Mon vaillant fils Arsène s'appelle aussi dans mes pensées à l'heure des remerciements : grâce à son savoir-faire technique, il m'a permis même à des heures indues de triompher à plusieurs reprises d'ordinateurs bloqués, idiots utiles, il faut le dire, lorsqu'ils fonctionnent.

Quant à ma fille Agathe, qui est bonne nageuse, elle a servi de jauge vivante pour estimer la dimension d'un chaland voguant sur une rivière des Gaules. Merci à elle aussi pour son aide durant ce long parcours.

III – Prolégomènes

Surprise et spécificités.

Arrivé par la mer vineuse des sols lointains de la Proconsulaire au repos lumineux des villas d'Italie, l'iconographe naval poussant jusqu'au Midi des Gaules s'étonnera de ne plus découvrir d'aussi belles images que celles goûtées jusqu'alors. Le dépouillement systématique d'ouvrages de référence pour rassembler le corpus iconographique de cette étude met de fait rapidement en évidence qu'en Gaule méridionale, les vues navales n'atteignent pas - sauf exception - le niveau artistique de celles visibles dans la Péninsule ou en Afrique romaine et y sont plus rares.

Quelle surprise en effet de ne trouver que peu d'images de bateaux d'époque romaine dans le bassin du Rhône et des autres fleuves et côtes de Narbonnaise : tous supports majeurs confondus, seules vingt-neuf ont été découvertes – alors que des dizaines étaient attendues - en dépit d'une activité fluviomaritime très active et ininterrompue durant plus de cinq siècles... « Le Rhône, écrivait Strabon au début du I^{er} s., (...) peut être remonté très haut, même avec des cargaisons considérables, et permet d'atteindre de nombreuses régions du pays par le fait que ses affluents ne se trouvent non seulement navigables, mais aussi aptes à recevoir les plus forts tonnages. Du Rhône, les marchandises passent dans l'Arar [la Saône], puis dans le Doubs, son affluent (*Géographie, IV, I, 14*)» **source 1**. Si la question du tonnage des navires qui remontaient très en amont du Rhône n'est pas définitivement tranchée par ce passage du géographe grec, il est indubitable que cet axe essentiel de communication a fait l'objet d'une navigation intensive par des bateaux de types variés y compris durant l'Antiquité tardive, comme le chante Ausone vers 350 à propos d'Arles : « Ouvre, Arles, douce hôtesse, ton double port, Arles, petite Rome gauloise, voisine de Narbonne et de cette Vienne qu'enrichissent les colons des Alpes ; tu es coupée par le cours impétueux du Rhône au milieu duquel un pont de bateaux forme une place où tu reçois les marchandises du monde romain; tu ne les retiens pas et tu enrichis les autres peuples et les autres villes que possèdent la Gaule et le vaste sein de l'Aquitaine. (*Ordo urbium nobilium, X, vers 73-80*) » **Source 2**. En dehors du Rhône et de ses ports, le transport par eau dispose en Narbonnaise d'un autre pôle majeur auquel il est étroitement connecté : Narbonne, précisément, « plaque tournante du commerce international [qui attirait] de nombreux armateurs et négociants (...) [et] porte d'entrée du commerce entre la Méditerranée et l'Atlantique¹ », que Strabon décrivait comme « le plus grand port de commerce de cette région (...) (*Géographie, IV, I, 6*)» **Source 3**.

Paradoxe de cette recherche, une activité fluviomaritime intense durant des siècles en Gaule méridionale romaine, contrée active presque aussi riche que l'Italie, bien peuplée, clé du commerce avec les Gaules et les Germanies, ouverte au Rhin comme à la Garonne, à la mer du Nord comme à l'Atlantique, un tel pays pourtant n'a produit qu'une imagerie navale plutôt restreinte, en tout cas sur les supports majeurs qu'aurait logiquement dû orner son opulence... En tout et pour tout, le corpus de cette étude n'affiche pas la moindre peinture murale, mais un seul graffito architectural, aucune mosaïque à grand tableau naval, mais seulement quatre *navalia* de pavement réduites à de petits motifs de bordure ou d'écoinçon. Quant aux vingt-quatre autres objets qui forment l'essentiel du corpus, il s'agit pour l'essentiel de bas-reliefs de différents supports funéraires (surtout de mausolées, mais également de stèles et de sarcophages), complétés par un autel votif et des dépouilles navales d'un arc de triomphe.

Ainsi, dès les balbutiements de cette enquête, le besoin de contextualiser les images pour les comprendre s'impose avec force. La manière d'y parvenir va constituer le cœur méthodologique de ce mémoire, comme on va le voir ci-après.

¹ JÉZÉGOU, SANCHEZ 2014, p. 25.

Contours du thème choisi (supports majeurs, aire géographique, période étudiée)

Comme déjà suggéré, un désir initial de « belles images » a écarté du champ de la recherche l'iconographie dite « mineure », soit celle supportée par des objets ordinaires, du quotidien ou de petite dimension, tels des lampes à huile, des céramiques ornées, des modèles en terre cuite, des monnaies, tessères ou autres. Cette limitation de principe serait indubitablement une faute pour l'archéologie - tant des trouvailles modestes peuvent être importantes pour comprendre le passé - si elle s'étendait des objets à leurs parallèles, le croisement avec n'importe quel type d'artefact devant être évidemment recherché dès lors qu'il éclaire l'objet étudié. Elle ne l'est pas dès lors qu'elle espère favoriser la concentration du regard sur des images de taille et de résolution suffisantes car figurées sur des œuvres d'art de bonnes dimensions, héritières de longues traditions, soignées par leurs créateurs et susceptibles d'être rapprochées de navires réels.

Dans l'iconographie « majeure » ainsi délinéée, il y a donc d'abord la peinture, à laquelle on assimilera le graffiti « architectural », c'est-à-dire dessiné dans un bâti de manière à en orner délibérément un espace en accord avec l'esprit général du lieu, par opposition au graffiti spontané (fond de bol...) ou de passage (souvenir de navigateur..., tel par exemple un graffiti du cryptoportique de Nyon ²), ensuite la mosaïque, enfin le relief et la sculpture, autrement dit la plastique. Ces trois modes d'expression visuelle fondamentaux dans le monde romain ont produit au cours des siècles un vaste répertoire au sein duquel de nombreuses comparaisons sont possibles.

Alors que cette recherche voulait initialement se limiter aux seules images de la batellerie du Rhône et de ses affluents, il est vite apparu que cette iconographie était extrêmement rare. Mais surtout, l'interconnexion généralisée des transports romains par eau entre le bassin du Rhône - relié par roulage à ceux du Rhin, de la Loire, de la Seine - et la Méditerranée dans le cadre du cabotage, du *tramping* ou du grand commerce hauturier, aurait rendu artificielle une découpe trop étroite de l'espace étudié. Ces activités de transports, ne l'oublions pas, étaient animées par des collèges professionnels variés dont les nautes (fluviaux) et les naviculaires (maritimes) constituaient l'élite sociale et économique. Les membres les plus importants de ces corporations entretenaient des liens croisés avec celles d'autres régions, en étant également affiliés ou les patronnant, de manière à assurer la prospérité de leurs affaires dans leur espace d'intérêt. Ces liens économiques entre transporteurs de villes du Rhône et de cités du Rhin, de la Moselle, de la Loire ou de la Seine sont largement attestés par l'épigraphie, à l'instar de réseaux de grand commerce méditerranéen avec l'Italie, l'Afrique ou l'Orient.

Sur le cours moyen du Rhône, Lyon devint assez rapidement le relais d'échange incontournable entre le Midi méditerranéen, la profondeur des Gaules et le *limes* germanique, en particulier après la conquête et la stabilisation des Champs décumates entre 80 et 180 p.C. « La capitale des Trois Gaules est le chef-lieu de la batellerie fluviale », relève sobrement Albert Grenier ³.

Narbonne quant à elle était assez distante du bassin rhodanien avec lequel elle entretenait pourtant d'étroits liens d'affaires. Son emplacement stratégique au carrefour de la voie Domitienne et de la voie d'Aquitaine ⁴, qu'un réseau de lagunes connectait à la mer, faisait d'elle le pôle principal du grand commerce maritime de l'Europe romaine hors d'Italie et la première cité des Gaules au temps de Strabon (cf. source 4). Ornant la salle des naviculaires et des négociants de Narbonne, la mosaïque d'époque sévérienne (vers 190-200) de la pièce 32 de la « Place des Corporations » d'Ostie témoigne éloquemment de l'importance de ce grand port pour Rome, aux côtés d'Arles, de Carthage, de Misua ou de Syllectum ⁵.

² Cf. LUGINBÜHL, 1999 p. 578-579; KÜHNER 2015, p. 37-40.

³ GRENIER 1934, p. 552.

⁴ Cf. DELONG 2002, p. 84

⁵ Cf. GRENIER 1934, p. 532-533 et FRIEDMAN 2011, p. 54-55, 96-108.

Certes, le bassin du Rhône est une notion essentiellement hydrologique et géographique, étant privé d'une identité politique et administrative comme en possède la Narbonnaise, qu'il recouvre partiellement, bien qu'une grande partie de son aire appartienne à la Lyonnaise. En dépit de cette évidence, la réalité d'un certain monde des transports romains dépendant en dernière instance de la Méditerranée se combine à une romanisation précoce - surtout en Narbonnaise - pour donner corps à un espace hybride de type économique et culturel qu'on baptisera du nom de « Rhône – Narbonnaise ». C'est dans cet espace cohérent du point de vue de l'iconographie navale que cette recherche entend recenser toutes les occurrences d'images de bateaux sur support majeur, la clarté de ce découpage géographique pouvant être à l'occasion intolérante sur ces marges, rejetant par exemple hors du corpus d'étude tel médaillon naval d'un pavement de la villa d' Orbe-Boscéaz ⁶ située dans le bassin rhénan à quelque huit kilomètres de la ligne de partage des eaux. La possibilité de recourir à des parallèles dans l'ensemble du monde romain atténuera toutefois cette nécessaire rigueur.

S'agissant de la période étudiée, tout est simple. Les trouvailles d'images de bateaux d'époque romaine en « Rhône-Narbonnaise » sont suffisamment rares pour songer à un élagage chronologique qui en diminuerait le nombre. Cette recherche portera donc sur toutes les images romaines de navire sur support majeur parvenues à notre connaissance dans l'espace défini, de la plus ancienne à la plus tardive.

Les difficultés du sujet.

L'élaboration de ce mémoire implique de ne pas succomber à quatre types principaux de difficultés, sans pour autant espérer les dominer totalement : celles inhérentes aux artefacts étudiés, celles liées à la documentation accessible, celles encore propres à la composition de cet ouvrage, celle enfin de l'indétermination résiduelle fondamentale de l'imagerie navale.

Hétérogènes, les images portées par les objets du corpus étudié sont souvent des fragments iconographiques d'images plus amples aujourd'hui disparues. La perte peut être extrême dans le cas de mosaïques ou de sarcophages dont seuls de menus fragments ont atteint notre époque. D'un point de vue archéologique, ces images appartiennent généralement à des ouvrages défaits en blocs élémentaires (cas des mausolées) ou mutilés (cas des stèles, des mosaïques, d'un graffito), dont le contexte souvent perdu ne peut être qu'estimé au mieux.

S'agissant de la documentation portant sur ces images, elle est tout aussi hétérogène, de rares monuments, tel l'arc d'Orange, ayant suscité de bonne heure l'attention des savants et d'abondantes publications jusqu'à nos jours. Plus modestes, la plupart des autres objets dorment dans des réserves, présentés dans de brèves notices de recueils anciens et par de sombres photographies, parfois ressuscités le temps d'une exposition qui élargit un peu leur connaissance sans pour autant en épuiser la signification ⁷. Exceptionnellement, la passion d'amateurs du XIX^e siècle a permis à quelque artefact remarquable d'acquérir une certaine notoriété, bientôt assoupie dans une salle de musée, jusqu'à ce qu'une équipe multidisciplinaire ne l'étudie à nouveau pour la réveiller à la connaissance : la scène de halage de Cabrières-d'Aigues est exemplaire à cet égard ⁸.

Parfois même, des vestiges ont entièrement disparu après leur découverte mais nous sont parvenus indirectement par des dessins d'artistes ou d'érudits, faisant d'eux des images fantômes dont la fidélité n'est

⁶ Cf. VON GONZENBACH 1974, p. 9-12.

⁷ On signalera à ce sujet que certains blocs historiés de Narbonne objets de ce mémoire viennent d'être exposés au *Lattara* (Site archéologique & Musée Henri Prades) de Lattes dans le cadre d'une exposition sur la navigation lagunaire qui s'est achevée le 7 janvier 2019.

⁸ Cf. CAVALIER 2008.

plus comparable à l'original. Même réduits à si peu de chose, ils peuvent toutefois légitimement figurer dans cette étude dans la mesure où ils s'intègrent à une série cohérente, tels trois blocs historiés de Narbonne.

Cette hétérogénéité documentaire va bien sûr influencer sur la composition de ce mémoire : il va falloir parvenir à tirer le meilleur parti des informations et des connaissances disponibles, qui sont disparates, pour présenter avec cohérence une galerie d'images. La difficulté de cet exercice résulte également du format adéquat à un mémoire de maîtrise en Sciences de l'Antiquité : on s'efforcera ainsi de ne pas trop dilater les analyses tout en recherchant l'éclairage profond. Il faudra parfois comprimer des connaissances charnues, quitte à ne privilégier qu'un ou deux aspects parmi d'autres de l'imagerie étudiée, ou tenter au contraire d'étoffer de maigres squelettes d'informations, en prenant garde toutefois à ne céder à la tentation de l'archéologie fantastique, cette tendance spontanée à vouloir compenser le mutisme irritant de bouts d'antiquité par l'émulsion d'une imagination excessive, qui ne produit au bout du compte que fausse érudition. Quand en dépit d'honnêtes recherches, on n'a malgré tout rien à dire, il est plus savant de se taire.

Une dernière difficulté, enfin, semble essentielle du point de vue de la méthode à employer : l'imagerie navale possède en tant que telle une indétermination résiduelle fondamentale par rapport aux bateaux réels qu'elle figure, qu'elle représente, qu'elle évoque ou qui l'inspirent. Pour le dire simplement, le regard porté sur une figure navale tend à tourner en rond entre une manière artistique incomplètement saisissable (style, support, intention, réalisation, commande, fonction) et un bateau réel, dont on n'est pas toujours sûr que l'artiste se soit réellement inspiré, ce qui éloigne tout jugement définitif. Cette indétermination essentielle constitue l'horizon sans doute indépassable du réalisme des images navales. De fait, les détails des navires et embarcations d'époque romaine demeurent souvent méconnus. Nous ignorons quelle connaissance des navires possédaient les sculpteurs, peintres ou mosaïstes qui en donnaient une image. L'intention de ces icônes navales visait-elle à orner et à plaire (comme le peuvent des navires de pure fantaisie), à célébrer et à glorifier (des parties symboliques de navires vaincus résumant un triomphe), à veiller le souvenir d'un défunt qu'on honore (un bateau illustrant le succès de son entreprise ou de son labeur conviendra alors) ou encore à illustrer la vertu d'une âme disparue par un épisode de la Bible (le navire de Jonas doit-il être d'un modèle particulier) ? Quelle était la formation et l'héritage de l'artiste auteur d'une image ? Quel désir et quel goût animaient son commanditaire ? Quels rapports les liaient ? Les contraintes imposées par les matériaux ouvragés (fresque, pierre, mosaïque) favorisaient-elles des déformations systématiques de la réalité ? Ont-elles engendré des stéréotypes ou nourri des écoles

Ces questions, on le voit, sont trop complexes pour espérer trouver une solution parfaite, mais leur complexité même nous indique que la meilleure méthode pour aborder un corpus d'images consiste à parvenir à en dégager le message essentiel de la manière la plus simple.

Méthode de développement de l'enquête (usage de contextes, recours à l'archéologie navale et à des typologies iconographiques)

Compte tenu des difficultés inhérentes à l'iconographie navale évoquées plus haut et de l'existence d'un résidu indécidable dans chaque image, comment procéder pour appréhender les éléments du corpus rassemblé ? En d'autres termes, quelle méthodologie convient-il d'adopter ?

Dans un mémoire consacré à « L'iconographie navale antique en Suisse », Benjamin Kühner a rationalisé les contraintes et les limites propres à l'analyse de l'imagerie navale conformément à un tableau systématique hypercritique emprunté à Julian Whitewright⁹.

Au vu de l'extrême diversité des images navales, l'usage d'un appareil critique standardisé complexe risquerait cependant d'être trop rigide pour être vraiment utilisable. En guise de grille d'analyse, ainsi, on optera plutôt pour un état d'esprit comparatif mobile, dont le fil conducteur sera celui d'une dialectique constante entre l'image, des contextes et des types ou modèles. Le regard devra être à la fois assez ample pour ouvrir les objets à des perspectives générales et assez ponctuel pour saisir leurs aspects individuels significatifs.

Dans cette optique, les catégories de comparaison critique de ce mémoire méritent d'être sommairement présentées.

Le contexte général des images étudiées sera appréhendé sous deux aspects complémentaires : à la fois géo-historique (brève description des ports principaux, réseaux d'échanges) et socio-économique (corporations de transporteurs par eau, transport fluvial ou maritime assuré par d'autres entrepreneurs).

S'agissant des bateaux eux-mêmes, l'intelligence de leurs images conduira à distinguer d'une part quelques références objectives, reconstituées sur la base de découvertes de l'archéologie navale - qui tiendront lieu de « modèles archéologiques » - et d'autre part des références iconographiques, autrement dit des images de bateaux pris comme figures-types, « modèles iconographiques » tirés de la mosaïque navale d'Althiburus (Afrique proconsulaire) et du pavement nilotique de Palestrina (Latium).

Si pour Benjamin Kühner, « il s'agit en premier lieu de (...) comprendre [les images navales], puis de les replacer dans leur contexte¹⁰ », le mouvement de l'esprit ouvrageant ce mémoire imaginerait plutôt trois étapes si elles lui étaient accessibles : il irait d'abord au général (1^{ère} étape), puis au particulier (2^e étape), puis à nouveau au général (3^e étape) en enrichissant ce troisième palier d'angles d'approche glanés aux quatre vents de l'iconographie et du murissement d'une longue réflexion. Ni le temps disponible, ni les savoirs et les capacités de l'auteur ne sont toutefois suffisants pour accoucher d'une telle troisième étape à allure d'essai. Renonçant à un tel idéal inatteignable car trop ambitieux, le développement de ce mémoire se contentera donc de deux étapes ; sa structure demeurera donc assez proche de celle utilisée par Benjamin Kühner, n'était l'ajout d'un préalable de contextualisation et de modèles.

La démarche de cette enquête étant posée, elle en donne le plan : commençant par poser des « contextes et modèles » (début général), l'exposé présentera ensuite une à une les images du corpus en s'appuyant sur des comparaisons : intitulée « présentation des images du corpus », cette descente au particulier questionnera les objets en s'appuyant sur de nombreux parallèles. L'ensemble du parcours effectué et quelques perspectives envisageables feront enfin l'objet d'une conclusion.

S'il est un risque dans cette démarche, c'est sans doute celui de la surcharge : car en dépit des références et des contextes qui seront posés en début d'ouvrage, il est possible que des images demeurent obstinément recluses dans leur singularité, rendant presque inutile le panorama de départ censé les éclairer. Quitte à exposer le lecteur à l'étirement de pages trop éloignées du sujet central de ce mémoire, c'est toutefois un risque qu'il convient

⁹ KÜHNER 2013, p. 4-15, et en particulier p. 14-15. Le tableau est tiré de : WHITEWRIGHT 2008, p. 34.

¹⁰ KÜHNER 2013, p. 4.

d'assumer car il semble être l'envers d'une capacité d'explication et de compréhension nécessaire pour appréhender une imagerie difficile.

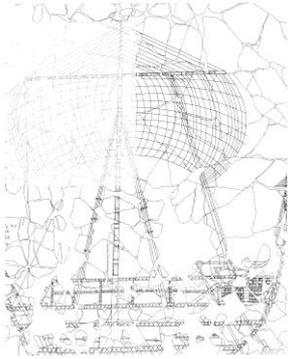
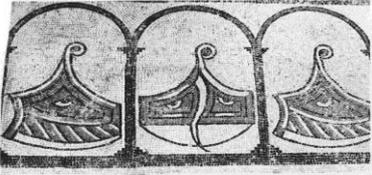
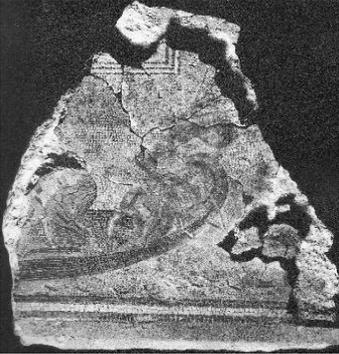
Tableau du corpus.

Nous voici arrivés au cœur du sujet : le corpus des images navales étudiées dans ce mémoire. Il est présenté ci-dessous sous la forme d'un tableau. Le recensement de ces images s'est efforcé d'être exhaustif en « Rhône-Narbonnaise ». A cette fin, *L'année philologique* en version papier a été dépouillée systématiquement des années 1988 à 2017, hormis les livraisons de 2013-2014. Des publications de référence sur les trois arts visuels majeurs (peinture, mosaïque, plastique) ont également été largement consultées, dont les tomes du *Recueil général des mosaïques de la Gaule* consacrés à la Lyonnaise et à la Narbonnaise. Pour les images sculptées, plusieurs volumes des ouvrages d'Emile Espérandieu *Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine*, ainsi que leur continuation contemporaine de la collection « Nouvel Espérandieu » ont été exploités. Diverses *Carte(s) archéologique(s) de la Gaule* ont aussi été utilisées. De nombreuses publications récentes lues ou consultées sur la navigation antique, l'archéologie sous-marine et l'iconographie navale ont tenté de vérifier l'exhaustivité du corpus découvert dans les ouvrages de référence et des présentations à jour. Il est toutefois possible que des figures navales aient échappé à ce recensement.

Le tableau du corpus s'ordonne de gauche à droite. Une vignette numérotée identifie chaque image, baptisée d'un nom bref, complétée par l'indication de son sujet et de sa localisation d'origine, puis d'une datation. Vient ensuite une description technique de l'objet historié, qui est aussi rattaché à un type artistique et social. La notice indique encore plus à droite d'éventuel parallèles pertinents en « Rhône-Narbonnaise » et s'achève avec une ultime rubrique de parallèles judicieux « hors zone », issus potentiellement de tout le monde romain.

Même si la datation devrait plutôt paraître en fin d'analyse, la commodité l'a fait placer dans ce tableau assez près des têtes d'images. En dehors de cette exception, l'ordonnement du tableau obéit globalement à un mouvement du plus concret, objectif et certain vers l'évaluation et la compréhension, plus abstraites, pour lesquelles des parallèles régionaux ou globaux sont toujours nécessaires.

Quant à l'ordre de classement des images recensées, il s'ordonne par type technique : d'abord un graffiti architectural, puis de la mosaïque, enfin, la plastique. Au sein de ces catégories, un ordre plutôt arbitraire a été choisi sur la base d'une intuition du développement de l'analyse, certaines icônes semblant bien relayer celles qui les précèdent ou qui les suivent. Chronologie oblige, deux images du Bas-Empire viennent toutefois clore cette galerie.

	Image	Nom bref	Sujet	Localisation	Datation
1		Navire de Cucuron	Corbita en vue analytique esthétisée	Cucuron (Vaucluse). Villa gallo-romaine du Viély, pièce NO donnant sur le péristyle, 1er étage	Années 70 apr. J.-C.
2		Navires de la villa d'Anse	Frise de proues de galères sous portique, de trois-quarts et de face	Anse-sur-Saône (Rhône), villa de la Grange du Bief, dans l'œcus donnant sur une colonnade en terrasse	Entre 100 et 235 apr. J.-C.
3		Navire de l'Enclos du Gouverneur	Navire maritime indéterminé en cours de navigation	Nîmes. Partie sud du jardin du Gouverneur (espace entre la place de la Révolution et les rues Ménard, d'Albenas et Rouget-de-Lisle)	Prob. 100-150 apr. J.-C.
4		Barques du Verbe Incarné (ici : angle SO)	Deux barques avec pygmées pêcheurs en angle d'une frise marine	Lyon. Villa du couvent du Verbe Incarné. Centre de la pièce OPQR, angles SE et SO	Époque sévérienne (193 - 235 apr. J.-C.)
5		Barque de la montée Saint-Bartélémy	Barque nilotique montée par des pêcheurs	Lyon. Montée St-Bartélémy, n° 36-38	IIe-IIIe s. apr. J.-C.

Description technique	Type artistique et social	Parallèles en	Parallèles "hors zone"
		"Rhône-Narbonnaise"	
Graffito mural à la pointe sèche sur enduit ocre-rouge. H. 170 x L. 107 cm	Art mural décoratif privé d'un propriétaire terrien		<ul style="list-style-type: none"> • Graffito du navire <i>Europa</i> (Pompéi : I 15,3)
Bordure d'une mosaïque d'une grande salle de réception de villa gallo-romaine (709 x 1219 cm)	Art du pavement ornemental privé d'un grand propriétaire terrien engagé dans le transport naval	<ul style="list-style-type: none"> • Grand as de vienne 	<ul style="list-style-type: none"> • Mosaïque de la Via Ardeatina • Tombeau de Cartilius Poplicola (Ostie : IV, IX) • Monnaie de Pompée
Mosaïque de domus à décor géométrique et 4 figures aquatiques en écoinçon du tapis central, dont un navire. P. 1169 x L. 650 cm (tapis central seul conservé : P. 189 x L. 188 cm)	Art du pavement ornemental privé en contexte urbain		<ul style="list-style-type: none"> • Mosaïque de seuil de la <i>Casa del Fauno</i> (Pompéi : VI 12,2)
Bordure d'une mosaïque d'une pièce de villa gallo-romaine (430 x 400 cm)	Art du pavement ornemental privé en contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Mosaïque aux pêcheurs de la montée Saint-Bartélémy 	<ul style="list-style-type: none"> • Peinture du péristyle de la <i>Casa del Medico</i> (Pompéi : VIII 5,24) • Scène nilotique du tombeau de G. Vestorius Priscus (Pompéi : VGI) • Mosaïque à scène de pêche de Sousse
Fragment d'une mosaïque perdue (en bordure près d'un angle). H. 41 x L. 37 cm	Art du pavement ornemental privé en contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Mosaïque aux pêcheurs du Verbe Incarné 	<ul style="list-style-type: none"> • Barques de pêche et bateau papyriforme de la mosaïque de Palestrina

	Image	Nom bref	Sujet	Localisation	Datation
6		Scène de pêche d'Aix	Barque-navire montée par un pêcheur et un nautonier, accompagnée par un dauphin	Aix-en-Provence, à l'extrémité du faubourg Sextius (découverte en 1841 dans l'enclos Milhaud)	Haut-Empire
7		Chargement de Fayence	Scène de chargement de deux navires porteurs d'amphores	Fayence (Var), env. 20 km au Nord de Fréjus. Près des ruines de la villa de la Bégude	Prob. 250-300 apr. J.-C.
8		Halage de Cabrières - d'Aigues	Scène de halage d'une barcasse de tonneaux avec évocation d'amphores	Cabrières-d'Aigues (Vaucluse), 5 km à l'Est de Cucuron, lieu-dit <i>La Ginestière</i> , bassin de la Durance	IIe-IIIe s. apr. J.-C.
9		Chaland de Colonzelle	Activité d'un chaland portant six tonneaux, un ballot et quelques amphores	Colonzelle (Drôme). En remploi dans l'inteau, porte sud de la chapelle de Saint - Pierre - aux - Liens	IIe-IIIe s. apr. J.-C.
10		Cippe d'Hermias	Embarcation schématique, ascia et fil à plomb dans une équerre	Arles, dans le lit du Rhône, près de la nécropole de la Gare Maritime	IIe s. apr. J.-C.
11		Stèle navale de Quintus Delius Neo	Navire de commerce à chénisque sous l'épithaphe de Quintus Delius Neo	Arles, nécropole des Alyscamps (près de la grande porte de l'église St-Honorat)	Ier s. apr. J.-C.

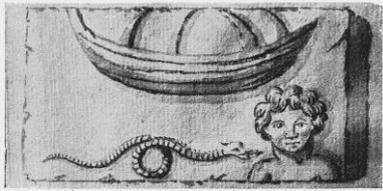
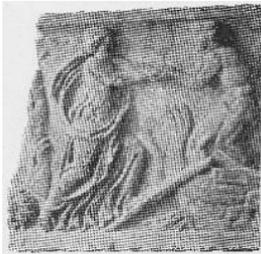
Description technique	Type artistique et social	Parallèles en	Parallèles "hors zone"
		"Rhône-Narbonnaise"	
Bas-relief en marbre d'une petite stèle. H. 37 x L. 50 x Ép. 4 cm	<i>Pinax</i> de jardin (éventuellement applique décorative) d'une <i>domus</i> urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Barque de la montée Saint-Barthélémy 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Pinax</i> de la <i>Casa degli Amorini Dorati</i> (Pompéi : VI 16,7) • Mosaïque "Vénus Anadyomène et scène de pêche" de Lepti Minus
Moyen-relief d'un couvercle de sarcophage. Marbre blanc. H. 32 x L. 43 x Ép. 5 cm	Art sépulcral privé d'un notable actif dans le commerce maritime		<ul style="list-style-type: none"> • Bas-relief des <i>Tabularii</i> du <i>Portus</i> de Rome • Diverses images de cupidons
Bloc inférieur d'un bas-relief. H. 62 x L. 150 x P. 58. Image d'amphores sur bloc supérieur fragmenté; attelage sur autre bloc	Art funéraire monumental d'un notable actif dans la viticulture et la batellerie	<ul style="list-style-type: none"> • Halage de Colonzelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Monument funéraire d'Igel • Bateau vinaire de Neumagen • Bateau vinaire de la colonne Trajanne • Monument funéraire d'Arlon
Bas-relief sur bloc calcaire mutilé. H. 32 cm x L. 161 cm Essentiel de la scène sur bloc inférieur entièrement perdu	Art funéraire du mausolée d'un naute ou/et propriétaire terrien	<ul style="list-style-type: none"> • Halage de Cabrières - d'Aigues • Epaves "Arles-Rhône 3" et "Parc Saint-Georges 4" 	<ul style="list-style-type: none"> • Monument funéraire d'Igel • Bateau vinaire de Neumagen • "Char des vendanges" de Langres
Cippe funéraire avec petit dessin incisé sous une épitaphe. H. 61 x L. 37 x Ép. 28 cm	Art funéraire d'un petit patron. Offrande de collègues de corporation	<ul style="list-style-type: none"> • Navire de Quintus Delius Neo 	<ul style="list-style-type: none"> • Cippe funéraire de Thaenae (Tunisie) • Stèle du naute Blussus (Mayence)
Stèle funéraire en marbre avec épitaphe (CIL XII, 800) au-dessus d'un navire à chénisque en bas-relief (très effacé) H. 55 x L. 80 x Ép. 18 cm	Art funéraire privé d'un homme de mer actif dans le grand commerce, prob. navigateur ou exploitant	<ul style="list-style-type: none"> • Epitaphe de Marcus Frontonius Eupator • Cippe d'Hermias 	<ul style="list-style-type: none"> • Navire du sarcophage de Sidon • Bas-relief du <i>Portus Augusti</i>

	Image	Nom bref	Sujet	Localisation	Datation
12		Autel funéraire de Glaukias	Navire maritime schématique au revers de l'épithaphe de Glaukias	Marseille. Dans une nécropole sous une annexe de l'abbaye Saint-Victor	Ile s. apr. J.-C.
13		Navire long de Gassin	Navire de guerre, sans doute une liburne, avec dédicace	Gassin (Var), à 22 km au SSO de Fréjus. En remploi dans la chapelle Notre-Dame de la Consolation	Haut-Empire, probablement avant 70, au plus tard du IIIe siècle
14		Ex-voto de la Place de Lenche	Ex-voto naval épigraphique avec deux personnes en <i>navis longa</i> en présence de divinités	Marseille, place de Lenche. Plusieurs remplois successifs dans des façades à proximité immédiate	Haut-Empire, prob. du Ile s. apr. J.-C.
15		Dépouilles navales d'Orange (ici : panneau nord-est)	Fragments de galères vaincues et accessoires navals, commémorant des victoires romaines	Orange, arc de triomphe	Premières décennies du règne d'Auguste, entre 31 et 12 av. J.-C.
16		Navire du bastion Saint-Paul	Corbita en cours de navigation, avec indication d'une dimension funéraire	Narbonne. En remploi dans le rempart du bastion Saint-Paul, côté ouest	Ier - Ile s. apr. J.-C.
17	 <i>au Bastion St François Vaisseau de charge</i>	Voilier de l'abbé Bousquet	Corbita en cours de navigation	Narbonne. Bloc disparu jadis en remploi au bastion Saint-François	Ier - Ile s. apr. J.-C.

Description technique	Type artistique et social	Parallèles en	Parallèles "hors zone"
		"Rhône-Narbonnaise"	
Autel funéraire calcaire remployé en sarcophage. Trois côtés préservés : un à décor floral, revers avec barque, 3e avec épitaphe. H. 155 x L. 52 x Ép. 47 cm	Art sépulcral privé d'hellénophones de Narbonnaise au métier maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Cippe d'Hermias • Stèle de Quintus Delius Neo 	<ul style="list-style-type: none"> • Graffito du navire Europa (Pompéi : I 15,3) • Relief du Portus Augusti
Bas-relief en grès d'une stèle funéraire épitaphe. H. 134 x L. 68,5 cm	Art funéraire d'un marin militaire probablement basé à Fréjus	<ul style="list-style-type: none"> • Apex d'un proembolon trouvé dans le Golfe de Fos 	<ul style="list-style-type: none"> • Trirème d'un relief de Pouzolles • Liburnes du temple d'Isis à Pompéi (VIII 7,28) • Liburnes de la colonne Trajanne
Bas-relief en trois registres avec inscription. Marbre mutilé. H. 65 x L. 60 x Ép. 53 cm	Ex-voto de marin(s) en faveur de plusieurs divinités	<ul style="list-style-type: none"> • Navire long de Gassin 	<ul style="list-style-type: none"> • Ex-voto d'Argenidas • Tombeau de Cartilius Poplicola (Ostie, IV, IX) • Bas-relief d'Halicarnasse • Fresque du Sacello del Silvano (Ostie : I, III, 2) • Fresque de la <i>Caupona di Tertius</i> (Pompéi : IX 7,21/22)
Haut-relief en calcaire d'un arc de triomphe, avec 4 panneaux de trophées navals et 4 autres terrestres. Chaque panneau : 480 x 208 cm (dimensions d'origine)	Art triomphal du Haut-Empire		<ul style="list-style-type: none"> • Frise du temple d'Athéna Polias (Pergame) • Frise des dépouilles navales du Musée du Capitole • Arc de Poitiers • Trophée de St-Bertrand-de-Comminge • Eperons de galères • Mosaïque des nageurs de Cirta
Bas-relief en calcaire d'un monument funéraire. Inscription en partie basse : <i>in fro(n)te p(edes) XV</i> . H. 83 x L. 60 x Ép. 60 cm	Art funéraire monumental d'un professionnel de la mer (naviculaire ?) ou d'une corporation maritime		<ul style="list-style-type: none"> • Relief du <i>Portus Augusti</i> • Stèle de Publius Clodius Quirinalis
Dessin d'un bloc calcaire en relief disparu	Art funéraire monumental d'un professionnel de la mer (naviculaire ?) ou d'une corporation maritime		

	Image	Nom bref	Sujet	Localisation	Datation
18		Navire de la tour mauresque	Corbita de gros tonnage en cours de navigation	Narbonne. En remploi dans les fondations de la tour mauresque, puis du château vicomtal	1er - IIe s. apr. J.-C.
19		Navire de la courtine	Poupe d'un navire de commerce	Narbonne. En remploi dans la courtine reliant le bastion St-Cosme au bastion St-François	1er - IIe s. apr. J.-C.
20		Navire du bloc 1092	Extrémité d'un navire	Narbonne. En remploi dans le bastion	1er - IIe s. apr. J.-C.
21		Navires du bastion Saint-François	Deux navires associés par erreur	Narbonne. En remploi dans le rempart du bastion St-François	1er - IIe s. apr. J.-C.
22		Scène de quai du bastion Saint-François	Chargement d'une <i>actuaria</i> à quai par deux dockers	Narbonne. En remploi dans le rempart du bastion St-François	Prob. 1er s. apr. J.-C.
23		Navire du bastion Saint-Cosme	Navire de commerce maritime en cours de navigation	Narbonne. En remploi dans le rempart du bastion St-Cosme, côté est	1er - IIe s. apr. J.-C.
24		Bucinator du bastion Saint-Cosme	Amour funèbre sonnant l'arrivée d'un unique passager à l'avant d'un navire	Narbonne. En remploi dans le rempart du bastion St-Cosme, côté sud	Haut-Empire, prob. 1er - IIe s. apr. J.-C.

Description technique	Type artistique et social	Parallèles en	Parallèles "hors zone"
		"Rhône-Narbonnaise"	
Moulage moderne d'un bloc de monument funéraire remployé. H. 50 x L. 70 cm	Art funéraire monumental probablement d'un naviculaire maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Graffito de Cucuron 	<ul style="list-style-type: none"> • Corbita de la mosaïque d'Althiburus • Bas-relief d'un sarcophage de Sidon
Bas-relief sur bloc calcaire d'un monument funéraire. H. 52 x L. 55 x Ép. 63 cm	Art funéraire monumental d'un naviculaire ou d'un collège maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Navire de la tour mauresque • Graffito de Cucuron 	<ul style="list-style-type: none"> • Navire d'un sarcophage de Sidon • Grand voilier d'une mosaïque de l'Antiquarium (Rome) • Relief du <i>Portus Augusti</i>
Bas-relief sur bloc calcaire d'un monument funéraire. H. 54 x L. 63 x Ép. 55 cm	Art funéraire monumental d'un naviculaire ou d'un collège maritime		<ul style="list-style-type: none"> • Tombeau de Naevolia Tyché (Pompéi : HGW 22)
Bas-relief sur deux blocs calcaires d'un monument funéraire. H. 57 x L. 117 x Ép. 60 cm	Art funéraire monumental d'un naviculaire ou d'un collège maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Graffito de Cucuron 	<ul style="list-style-type: none"> • Deux arrières de galère au <i>Palazzo Spada</i> et au <i>Museo Nazionale Romano</i> • Navire Isis Geminiana (Ostie)
Bas-relief sur bloc calcaire d'un monument funéraire. H. 59 x L. 90 x Ép. 57 cm	Art funéraire monumental d'un naviculaire ou d'un collège maritime		<ul style="list-style-type: none"> • Bas-relief des Tabularii du Portus de Rome • Navire Isis Giminiana (Ostie)
Bas-relief de pierre tombale en calcaire grossier. H. 53 x L. 103 x Ép. 59 (face légèrement circulaire)	Art funéraire monumental d'un naviculaire ou d'un collège maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Navire de la tour mauresque • Navire de la courtine • Graffito de Cucuron 	<ul style="list-style-type: none"> • Barque votive de Blessey • Cipe funéraire de Thanae - Henchir Thina (Tunisie) • Navire du tombeau de Naevolia Tyché (Pompéi : HGW 22)
Dessin d'un bas-relief antique de dimension inconnue jadis au bastion Saint-Cosme. Grément du navire représenté de manière fantaisiste	Art funéraire monumental d'un naviculaire ou d'un collège maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Deux Tritons de blocs historiés de Narbonne • Dessin d'Amours et dauphins affrontés sur des blocs de Narbonne 	<ul style="list-style-type: none"> • Stèle funéraire d'Aquincum • Urne cinéraire romaine d'un enfant • Apothéose d'Hercule du pilier d'Igel • Borée sur l'horloge d'Andronikos

	Image	Nom bref	Sujet	Localisation	Datation
25		Barcasse du bastion Saint-Félix	Barcasse chargée de ballots près d'un divinité à allure d'enfant et d'un serpent	Narbonne. En remploi dans le bastion St-Félix, côté nord-est	Haut-Empire, prob. 1er - IIe s. apr. J.-C.
26		Débarquement du bloc 1208	Sur le pont d'une galère, débarquement héroïque de légionnaires en Bretagne	Narbonne. En remploi dans le bastion Saint-Paul	Mi-1er s. av. J.-C. / 1er s. apr. J.-C.
27		Embarquement d'Iphigénie	Embarquement d'Iphigénie à bord d'un penthécontore, aidée par son frère Oreste, pour fuir la Tauride	Martigues, quartier de Jonquières, près du port de l'étang de Berre	Vers 160 apr. J.-C.
28		Navire de Jonas d'Arles	Navire de Jonas centré sous le portrait en couple d'un clarissime, parmi des scènes bibliques	Arles, nécropole des Alyscamps	Vers 340 / 350 apr. J.-C.
29		Demi-nef de Pascasia	Fragment d'une scène de Jonas près d'une épitaphe	Arles, nécropole des Alyscamps	Vers 375 - 400 apr. J.-C.

Description technique	Type artistique et social	Parallèles en	Parallèles "hors zone"
		"Rhône-Narbonnaise"	
Dessin d'un bas-relief antique perdu jadis au bastion Saint-Félix, de dimension inconnue	Art funéraire monumental d'un collège portuaire ou maritime	• Barcasse du halage de Cabrières - d'Aigues	• Pilier d'Igel • Barques de transport de la colonne Aurélienne (Rome) • Statuette d'Harpocrates • Statuette d'un Agathodaimon d'Herculanum
Bas-relief en calcaire très usé. H. 54 x L. 113 x Ép. 53 cm	Art funéraire d'un mausolée ou art commémoratif d'un monument public		• Relief à galère du sanctuaire de la Fortune à Palestrina • Relief d'un avant de birème au <i>British Museum</i> • Autel de Domitius Ahenobarbus (Rome) • Tombeau de Cartilius Poplicola (Ostie : IV, IX)
Fragment en marbre d'un sarcophage en relief. H. 45 x L. 10 x Ép. 10 cm	Art sépulcral privé païen (fabriqué à Rome ou alentours)		• Sarcophage d'Iphigénie de Weimar • Penthécontore du sarcophage mycénien de Gazi (Crète)
Moyen relief en marbre de Carrare d'un sarcophage dit de l'histoire de Jonas d'Arles. H. 70 x L. 220 x Larg. (subsist.) 20 cm	Art sépulcral privé paléochrétien de l'élite	• Demi-nef de Pascasia	• Sarcophage du Musée du Latran • Andromède sur une stèle de Briançon • Jonas de la mosaïque de la cathédrale de l'évêque Théodore (Aquilée) • Fresque de la catacombe San Callisto • Fresque de l'hypogée des <i>Aurelii</i> • Lipsanothèque de Brescia
Rebord mutilé d'un couvercle de sarcophage en marbre de Carrare	Art sépulcral privé paléochrétien	• Navire de Jonas d'Arles • Sarcophage du Bon Pasteur (Arles) • Embarquement d'Iphigénie • Chargement de Fayence	• Sarcophage de Jonas du <i>Museo Nazionale Romano (Terme)</i>

IV – Contextes et modèles

A – Contextes

Les ports principaux : Narbonne, Arles, Lyon et quelques autres (contexte géo-historique)

Narbonne, port majeur du grand commerce méditerranéen.

Fondée en 118 av. J.-C. à la tête de la Transalpine nouvellement créée, la *Colonia Narbo Martius* jouit d'emblée d'une importance stratégique. Port maritime au débouché de l'« Isthme gaulois » que traversait jusqu'à elle la *Via Aquitania* depuis Bordeaux et relais de tous les trafics de la *Via Domitia*¹¹ entre l'Espagne et l'Italie, cet *emporium* commença très tôt avec l'Italie, la Bétique et l'Afrique, dont il recevait les produits et vers lesquels ses navires drainaient un vaste arrière-pays. Chef-lieu commercial du grand sud-ouest de la Gaule en Méditerranée, Narbonne contrôlait aussi l'accès au cœur de l'Etat romain de denrées atlantiques lointaines, tel l'étain de Bretagne¹². Mais c'est surtout en tant que port de grand commerce méditerranéen que Narbonne s'imposa comme acteur maritime majeur et connut un développement important. « [Le] port [des Volques Arécomisques] est Narbonne, dont il serait plus juste de dire qu'il est le port de la Celtique entière, tant il surpasse les autres par le nombre des entreprises auxquelles il sert de place de commerce (*Géographie, IV, 1, 12*) », relève Strabon.

Source 4. Une mosaïque de la *schola* des navigateurs de Narbonne à Ostie parvenue jusqu'à nous témoigne du rôle important de cette colonie dans l'approvisionnement de Rome.



Document 1. Mosaïque des Narbonnais de la Place des Corporations d'Ostie, station 32. 190-200 p.C.

Tiré de : COADIC, in : SANCHEZ, JÉZÉGOU 2011, p. 96.

Les installations portuaires de Narbonne.

Soumis aux crues récurrentes de l'*Atax* (l'Aude) descendant des Pyrénées, les abords de Narbonne subissaient jadis d'intenses remaniements alluvionnaires qui ont recouvert l'*emporium* et ses installations nautiques de 4 à 10 mètres de sédiments¹³. Cet enfouissement considérable a beaucoup retardé l'exploration archéologique du passé portuaire et maritime de Narbonne, qui ne fut abordé pendant longtemps qu'au travers de sources littéraires (Strabon, Pliny l'Ancien, Pompélius Méla, Ausone, Aviénus, Sidoine Apollinaire), d'inscriptions et de trouvailles aléatoires. En dépit de la découverte de nombreuses amphores, un savant aussi distingué qu'Albert Grenier croyait encore sur ces bases en 1934 que les installations portuaires du lac *Rubresus* - cet étang lagunaire de Narbonne alimenté par l'Aude et communiquant avec la mer par un parcours d'environ 18 km, aux dires des Anciens - étaient en premier lieu un site naturel qui n'avait fait l'objet que de « corrections minimales » et non de « grands travaux d'art » (quai, môles...) ¹⁴.

¹¹ Cf. CHEVALIER 1997, p. 202-206.

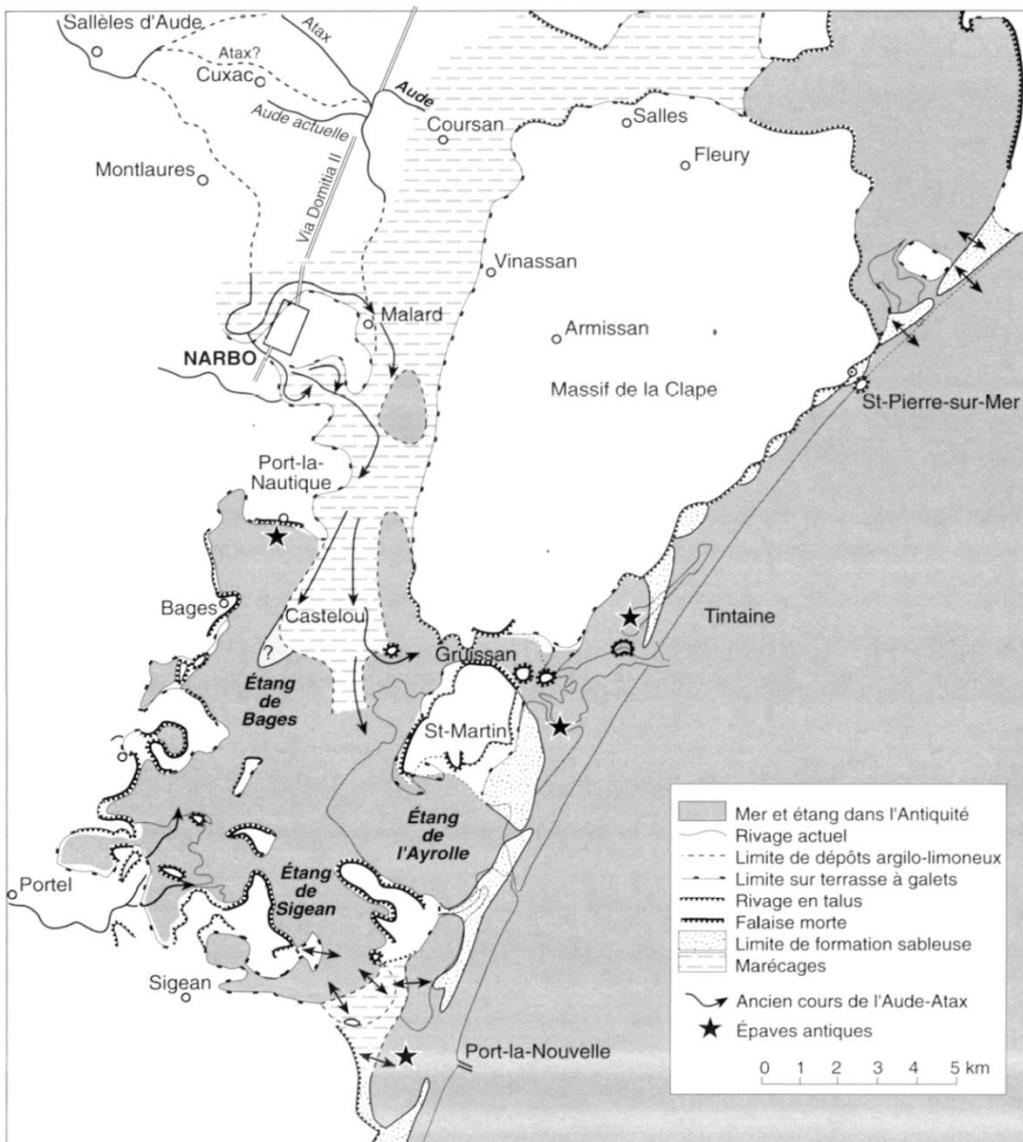
¹² Cf. GRENIER 1934, p. 483-485.

¹³ Cf. AMBERT 2000, p. 302.

¹⁴ Cf. GRENIER 1934, p. 491-492.

Conduites jusqu'à nos jours depuis la fin des années 1980, des recherches archéologiques terrestres et sous-marines tenaces ont modifié en profondeur cette vision traditionnelle ¹⁵.

Une très ample infrastructure nautique a ainsi été mise au jour (et continue de l'être) entre Narbonne et la mer. Elle fonctionnait grâce à plusieurs ports, les uns proches de Narbonne même, d'autres plus éloignés dans les étangs lagunaires, ainsi que d'îles aménagées près de graus accédant au large. Dans cet ordre, on mentionnera particulièrement le site de Port-la-Nautique au débouché de l'Atax, abandonné après un siècle d'activité au profit du port du Mandirac-Castérou, qui dès la fin du I^{er} s. joua un « rôle majeur de port d'embouchure [d'un bras de l'Aude bordé de quais] jusqu'au V^e s. de n. ère ¹⁶ ». Plus près de la mer, l'importance du port de Cauquène sur l'île Sainte-Lucie - dotée de carrières - doit être soulignée, et plus encore celle du site de « Saint-Martin-le-Bas » sur l'île du même nom, à la fois lieu de stockage, de transbordement, de contrôle, de taxation et d'organisation, qui constitue pour la recherche contemporaine « un élément-clé du système portuaire de Narbonne » ¹⁷.



Document 2. Morphologie du cadre portuaire de Narbonne au début du I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : FALGUÉRA, GUY, MARSAL 2000, p. 16.

¹⁵ Cf. SANCHEZ, JÉZÉGOU 2016 et 2014 ; FALGUÉRA, GAVIGNIAUX 2012 ; FALGUÉRA 2003.

¹⁶ SANCHEZ, JÉZÉGOU 2014, p. 29.

¹⁷ SANCHEZ, JÉZÉGOU 2014, p. 43.

Dans un ouvrage publié en 2014, Corinne Sanchez et Marie-Pierre Jézégou résumant ainsi l'état de la recherche sur ce complexe nautique : « Le système portuaire narbonnais s'organisait (...) autour d'un port fluvial dans la cité et d'avant-ports dans les lagunes et notamment à l'embouchure du fleuve avec les sites de Port-la-Nautique et du Castérou-Mandirac. A l'entrée même des étangs, des grands établissements comme l'île Saint-Martin à Gruissan permettaient de faire étape, de décharger une partie de la cargaison sans avoir à remonter jusqu'à Narbonne ou de se fournir en eau douce grâce à des citernes aménagées au plus près du littoral ¹⁸ ».

La survivance d'un important lapidaire.

Des bateaux de toutes sortes ont ainsi animé cet *emporium*, du plus massif cargo chargé d'huile de Bétique et de saumures africaines aux plus modestes allèges amenant de terre jusqu'aux avant-ports des sigillées de la Graufesenque, du minerai de fer, du vin et autres sacs de blé.

Si Narbonne se livra quasiment dès sa fondation au commerce maritime, attesté par la découverte d'amphores gréco-italiques du milieu du 2^e s. av. J.-C., c'est surtout à partir de 46 – 45 av. J.-C., à l'occasion d'une seconde déduction de vétérans de la X^e Légion, qu'elle se développa en tant que colonie civile, acquérant un élan qui put bientôt s'épanouir au sein de la nouvelle province de Narbonnaise voulue par Auguste en 22 av. J.-C., une version réformée de la Transalpine placée sous l'autorité du Sénat. A partir du règne d'Auguste, Narbonne crût rapidement au rythme d'« un ample mouvement d'affaires ¹⁹ » et se couvrit de monuments, atteignant presque 100 ha à la fin du I^{er} siècle. En dépit d'un grave incendie vers 145 - 149, la ville demeura prospère jusqu'aux invasions barbares qui l'atteignirent en 259 et 276. Elle dut alors se rétracter dans une enceinte d'une vingtaine d'hectares ²⁰, à l'abri de remparts qu'elle édifia notamment à l'aide de matériaux de remploi, dont des blocs de tombeaux issus des trois grandes nécropoles de Narbonne, celles de la voie Domitienne, de la voie d'Aquitaine et de l'Est, cette dernière ayant pour axe la direction des étangs lagunaires ²¹. « Il est vraisemblable que les grands tombeaux décorés de sculptures s'élevaient en des endroits privilégiés aux abords des voies principales et les stèles pourvues d'ornements occupaient aussi une place bien en vue devant les yeux des passants », précise une *Carte archéologique de la Gaule* ²².

C'est durant cette longue période de prospérité allant du règne d'Auguste aux invasions barbares du III^e s. que les images de bateaux issues de monuments funéraires parvenues jusqu'à nous ont dû être produites, probablement avant la construction de la muraille du Bas-Empire vers 276 pour laquelle des blocs extraits des monuments des nécropoles furent utilisés en remploi.

Entre l'Antiquité tardive et nos jours, il a fallu pourtant tout un concours de circonstances pour permettre à des antiquités narbonnaises d'échapper à la gangue des divagations de l'Aude, aux pilleurs et à l'oubli. La rivalité entre les maisons de Castille et d'Aragon et le Royaume de France fit de Narbonne une place forte lorsque Louis XII hérita du Vicomté de Narbonne en 1507. Une enceinte bastionnée de 3,5 km fut alors érigée autour de la vieille cité en partie avec les matériaux encore disponibles de la muraille du Bas-Empire. Relayant son prédécesseur, François I^{er} améliora et embellit cette fortification dans le goût de la Renaissance, faisant un grand usage ornemental de bas-reliefs et d'inscriptions placés en hauteur, ce qui contribua à les préserver. Cet usage de remplois notamment secondaires fit ainsi naître un véritable musée en plein air.

¹⁸ SANCHEZ, JÉZÉGOU 2014, p. 96. Le lecteur désireux d'approfondir sa connaissance du système portuaire de Narbonne trouvera dans cet ouvrage un exposé détaillé et à jour sur le sujet.

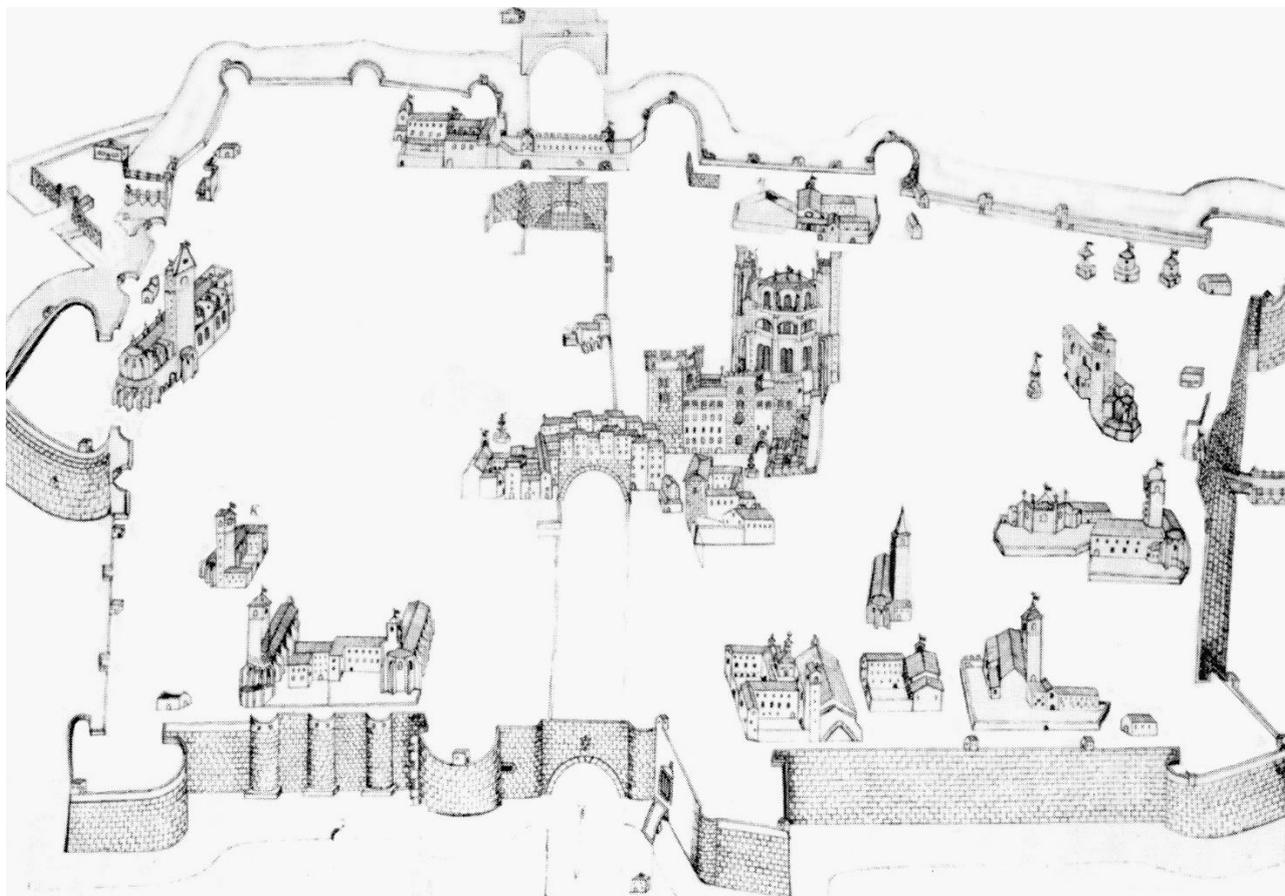
¹⁹ GAYRAUD 1981, p. 319.

²⁰ Précisions tirées de : GAYRAUD 1981, p. 319-320.

²¹ Sur les nécropoles de Narbonne : GAYRAUD 1981, p. 306-320.

²² DELONG 2002, p. 186.

Les temps ayant changé, cette enceinte de la Renaissance fut démolie à partir de 1869, amenant ainsi plus de 4000 antiquités de pierre au Musée Lamourguier, ensemble exceptionnel qui constitue « la plus importante collection lapidaire romaine en France ²³ ». Onze objets à image navale qui seront étudiés dans ce mémoire en proviennent.



Document 3. Vue des murailles bastionnées de Narbonne au début du 17^e siècle. Tiré de : DELONG 2002, p. 229.

Arles, succès durable d'un passage obligé.

Au regard de Narbonne dont elle n'était que partiellement concurrente, Arles profita d'une situation sans pareille de carrefour viaire à l'embouchure du Rhône pour devenir de première importance au sein des itinéraires commerciaux romains. La desserte fluviale d'une aire continentale en grande partie distincte de celle de Narbonne la fit bénéficier de l'expansion de Rome vers les Germanies. D'abord relais inévitable des produits méditerranéens vers le Septentrion romain, Arles à partir du IV^e siècle devint aussi un centre politique important, bientôt chrétien, qui rayonna d'un lustre tardif jusqu'à l'écroulement de l'Empire.

« Fondée [en 46 av. J.-C.] à l'emplacement d'un ancien *emporium* (marché) indigène, cette colonie de vétérans de la VI^e légion s'est développée à très grande vitesse, dès le début du règne d'Auguste, (...) [montrant] un très fort degré de romanisation, et une richesse économique déjà considérable ²⁴», rappelle Michel Reddé. Une prospérité rendue possible par le grand commerce arlésien dont témoigne la mosaïque des naviculaires d'Arles de la Place des Corporations d'Ostie, datée de 190-200, où apparaît le pont de bateaux chanté par Ausone.

²³ DELONG 2002, p. 188.

²⁴ REDDÉ, GOLVIN 2005, p. 95.

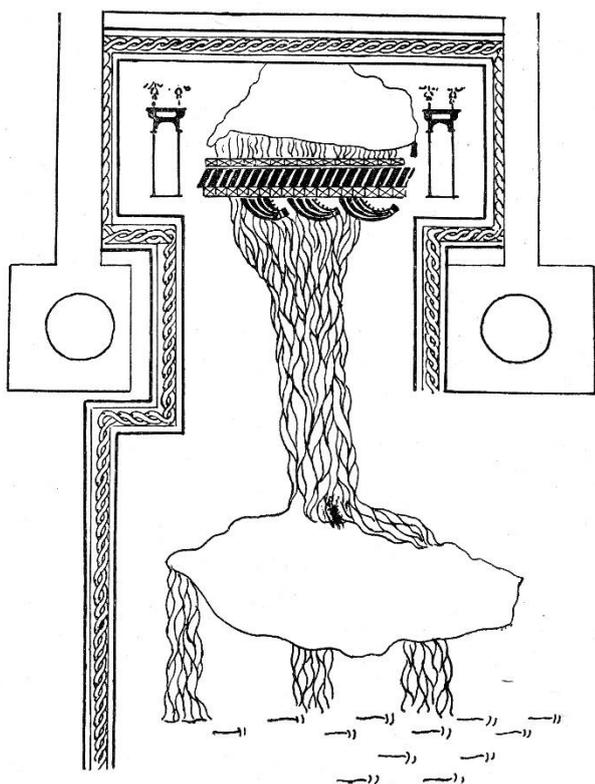


Fig. 161. — Le Pont de bateaux sur le Rhône à Arles. Mosaïque d'Ostie (G. Calza, *Not. Scav.*, 1914, p. 286). Probablement de la *Schola* des Naviculaires d'Arles.



Document 5. Passage du pont de bateaux d'Arles par un navire, grâce au soulèvement d'une extrémité érectile. Les vestiges d'un pilier de ce pont sont toujours visibles. Tiré de : DELONG 2002, p. 587.

Document 4. Le pont de bateaux et trois bouches du Rhône sur la mosaïque des naviculaires d'Arles à Ostie. Vers 190-200. Tiré de : GRENIER 1934, p. 497.

Bien que seules quatre images de bateaux - dont deux tardives - nous soient connues en Arles sur support majeur, la continuité de ce pôle fluviomaritime mérite d'être soulignée puisque tout le bassin du Rhône et ceux des fleuves connectés à lui par des routes dépendaient finalement de cette ville.

Durant le Haut-Empire, Lyon plus au nord sur le Rhône fut le grand centre de la batellerie des Trois Gaules, tandis qu'Arles, cité de naviculaires, exploitait son rôle d'interface avec la Méditerranée. Au cours des années 260-280, toutefois, la perturbation du réseau d'échange en lien avec le monde germanique du fait des invasions barbares, assortie d'une diminution de la production au nord-est des Gaules, semblent avoir affaibli le « rôle de plaque tournante commerciale ²⁵ » de Lyon au profit d'Arles, qui sortit renforcée de la crise du III^e siècle et du tumulte des imposteurs. Première résidence connue d'un évêque en Gaule selon la tradition (Marcianus en 254), Arles devint très tôt un cœur vivant du christianisme en Occident, accueillant un premier concile en 314. Le futur empereur Constantin II y naquit en 317, témoignant de l'élévation politique de la cité. « Dès 308, précise Fernand Benoit, le choix d'Arles comme résidence par l'empereur avait donné une importance économique au port du Rhône, où fut créé un atelier monétaire et où sera transféré [en 407] la préfecture du Prétoire, précédemment à Trèves ²⁶ ». Au début du V^e siècle, l'empereur Constantin III y séjourna pendant trois ans (408-411).

²⁵ CHRISTOL, FICHES 1999, p. 155. Les informations de ce passage sont directement tirées de cet article, p. 154-155. Cette vision semble toutefois contredite par FERDIÈRE 2011, p. 57-60, qui indique un développement des quartiers fluviaux au III^e s. à Lyon du fait d'un déplacement du centre de gravité de la ville haute à sa partie basse, qui alla s'intensifiant durant l'Antiquité tardive. Si le degré d'activité fluviale à Lyon à cette époque demeure difficile à cerner, l'affaiblissement de son rôle administratif et religieux est indubitable.

²⁶ BENOIT 1954, p. 5.

L'importance politique et administrative d'Arles durant l'Antiquité tardive accompagna une prospérité que nous rappelle une lettre que l'empereur Honorius y envoya en 418 au préfet des Gaules, Agricola : « Telle est (...) l'heureuse situation de cette cité, telle est l'étendue de ses relations commerciales, tel est en cet endroit le nombre de voyageurs, que c'est là que l'on peut se procurer facilement les produits de tout l'univers. Aucune province ne peut vanter l'excellence de sa production, qu'on ne croie entendre louer la fertilité particulière du terroir arlésien. Car tout [...] y croît spontanément. [...] Comme tout ce que la terre a d'excellent est destinée à cette cité, c'est vers elle que la voile, la rame, la voiture, la terre, la mer, le fleuve, transportent tout ce qui naît en chaque pays (Empereur Honorius, Lettre *Saluberrima Magnificentiae* du 17 avril 418). **Source 5.**

Au-delà d'un lyrisme un peu conventionnel, ce message impérial confirme notamment qu'au début du V^e siècle Arles jouissait toujours d'une activité commerciale florissante du fait d'un trafic maritime et fluviale intense.

La question du canal de Marius, ou « la tyrannie du tirant d'eau »²⁷

Le destin d'Arles à l'époque romaine ayant toujours été intimement lié aux possibilités de la navigation dans le delta du Rhône, il est nécessaire d'approfondir cette question, qui conditionne également l'importance des tonnages ayant pu pénétrer dans le Rhône pour y voguer plus ou moins en amont. Quoi qu'un peu technique, cet aspect pourrait être déterminant pour évaluer le réalisme des images de navires découvertes dans le bassin rhodanien.

Il nous faut pour cela revenir en arrière jusqu'aux guerres cimbriques. Ayant besoin d'appuyer ses légions dans la vallée du Rhône par une logistique efficace et rapide, Marius en 102 av. J.-C. fit creuser un canal jusqu'à la mer à l'est du delta. Nécessaires pour espérer l'emporter sur un redoutable adversaire, ces travaux colossaux n'avaient pourtant pour but que de permettre à des navires marins de bon tonnage d'accéder au Rhône²⁸. A l'instar du Tibre à Ostie, le Rhône à son débouché dans la mer est entravé par une barre de sédiment compacte qui rehausse le fond et constitue un grave danger pour les bâtiments à trop fort tirant d'eau qui voudraient la franchir. Ce phénomène de barre sédimentaire à l'entrée du Rhône est accentué par la planéité de la Camargue (altitude d'Arles : 1 mètre) et l'absence de vraies marées en Méditerranée. Plutarque résume ainsi le problème qu'affronta Marius : « Comme les bouches du Rhône, où la mer refoule une grande quantité de limon et de sable que le flot agglomère en une vase épaisse, rendait l'accès lent, difficile et pénible aux vaisseaux qui apportaient le ravitaillement, Marius amena là son armée inoccupée et lui fit creuser un grand canal où il dériva une bonne partie des eaux du fleuve et les détourna vers une anse commode, profonde, accessible aux grands vaisseaux et ouverte sur la mer dans un endroit calme, à l'abri des vagues. Ce canal garde aujourd'hui encore le nom de son auteur (*Vie de Marius*, 15, 3-4 » **source 6.** En dépit d'une menace constante d'ensablement, comme dans tout le delta alentour, l'ouvrage de Marius pour permettre aux navires maritimes d'accéder au Rhône fut d'une telle importance pour l'histoire de la région qu'Albert Grenier y a vu « l'acte de naissance véritable d'Arles²⁹ ». « *Arelate* dut aux fosses Mariennes le commencement de sa fortune³⁰ », confirme Léopold Albert Constans.

La recherche archéologique n'a pas encore permis de découvrir le tracé exact de ces « Fosses Mariennes » dans un milieu jadis palustre remodelé durant deux millénaires par les humeurs du Rhône. Il est bien établi toutefois - y compris par l'archéologie sous-marine - que le canal de Marius joignait la mer au lieu-dit « *Fossae Mariana* », où surgit une petite agglomération, aujourd'hui Fos-sur-Mer, comme l'atteste au Bas-Empire la Table de Peutinger.

²⁷ Expression empruntée à Emmanuel NANTET 2016, p. 223, auteur d'un ouvrage de référence extrêmement fouillé sur le tonnage des navires antiques et du Haut Moyen Age en Méditerranée.

²⁸ Cf. VELA, LEVEAU, PROVANSAL 1999, p. 131 ; GRENIER 1934, p. 493.

²⁹ GRENIER 1934, p. 493.

³⁰ CONSTANS 1921, p. 195.



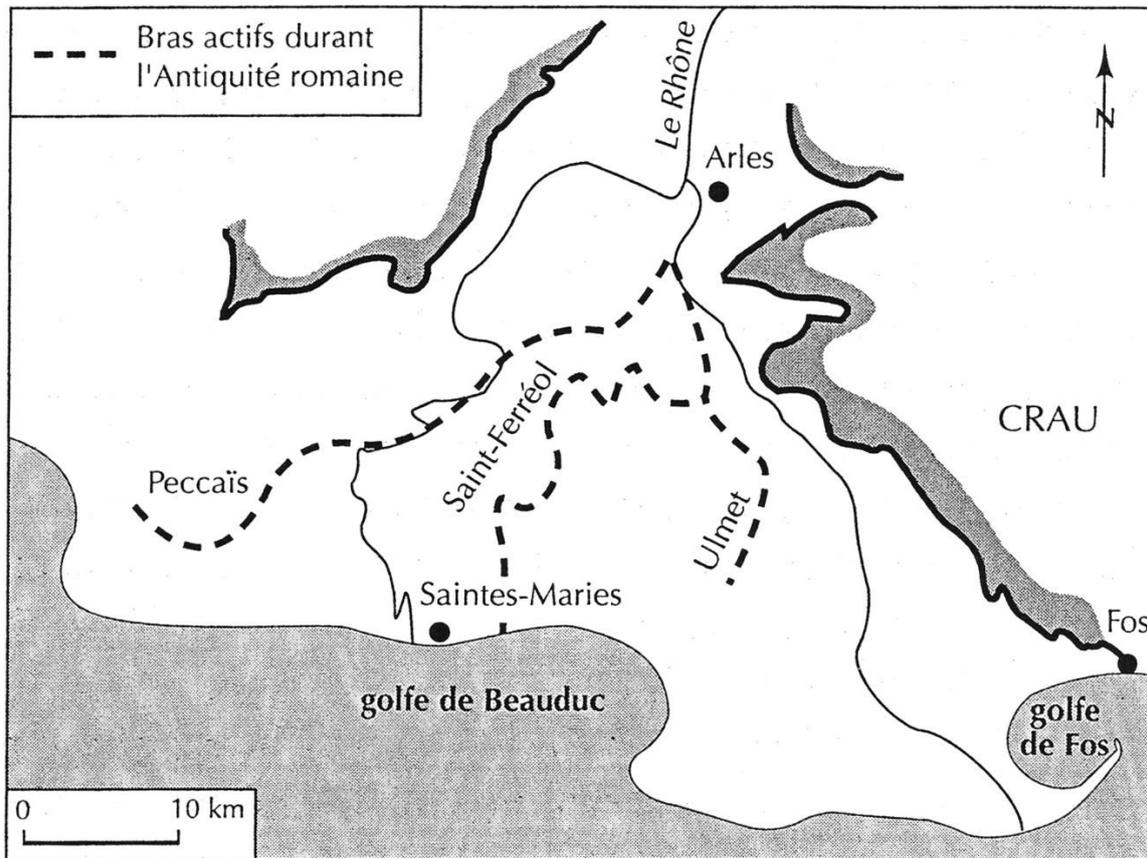
Document 6. Détail de la Table de Peutinger, copie du 13^e s. d'une compilation de cartes romaines du 1^{er} au 4^e s. apr. J.-C. Image extraite en ligne de Wikipedia.

Sur cette célèbre carte, le canal joignant Fos au Rhône près d'Arles n'est plus indiqué et fait place à une simple route, près des trois bras du Rhône mentionnés par la majorité des sources antiques. Au 1^{er} s. apr. J.-C., pourtant, Diodore de Sicile mentionnait un Rhône à cinq bras : « Le plus grand des fleuves qui coulent vers nos eaux est le Rhône, qui prend sa source dans les Alpes et se déverse dans la mer par cinq bouches (*Bibliothèque historique*, V, 25, 4) ». **Source 7.**

Apparemment contradictoires, ces indications témoignent du remodelage constant du delta du Rhône à l'époque romaine qui a provoqué des hausses et des baisses successives du seuil d'entrée du fleuve qu'était la barre sédimentaire. Une étude historique, hydrologique et géologique récente établit avec une bonne certitude qu'à l'époque de Marius, la barre du Rhône était assez haute, ce qui obligeât le général à creuser son canal. Mais au cours des deux siècles suivants, un « apaisement [du régime des eaux du fleuve (...)] [rendit] la barre (...) à nouveau franchissable, rendant progressivement le canal [de Marius] inutile à partir du 1^{er} siècle de notre ère. Depuis le II^e siècle, les bateaux ont pu de nouveau entrer dans le Rhône par le *Gradus Massalitanorum*³¹ ». Devenues superflues, les « Fosses Mariannes » furent progressivement abandonnées et s'ensablèrent jusqu'à disparaître. Cette évolution explique l'absence du canal de Marius de documents tardifs, tel la Table de Peutinger, l'Itinéraire Maritime dit « Périples de Rome à Arles » (*Itinerarium portuum vel positonum navium ad urbe Arelato usque*) ou la description qu'Ammien Marcellin donne du cours final du fleuve, où « ses eaux écumantes s'unissent à la mer gauloise, dans le large golfe que l'on appelle des Craus et qui est distant d'Arles d'environ dix-huit milles (*Histoires, liber XV, 18*). **Source 8.** Cette embouchure à quelque 18 milles romains (26 km $\frac{1}{4}$) à l'ouest de *Fossae* correspond au *Gradus Massalitanorum*, ou bouche Massalitique, qui fut durant une grande partie de l'Antiquité

³¹ VELLA, LEVEAU, PROVANSAL 1999, p. 139.

un des accès principaux du Rhône. Aujourd'hui disparue, cette embouchure correspondait au Rhône d'Ulmet de la toponymie médiévale.



Document 7. En traitillé : bras de l'embouchure du Rhône existant durant la majeure partie de l'Antiquité. L'Ulmet correspond au *Gradus Massalitanorum* (bouche Massaliotique) par lequel transitaient selon toute vraisemblance les navires de bon tonnage. On notera l'avancée substantielle du trait de côte actuel par rapport au rivage antique du fait de l'ensablement. Tiré : VELLA, LEVEAU, PROVANSAL 1999, p. 138

Mis en évidence par l'archéologie sous-marine du XXI^e siècle, le Rhône de Saint-Ferréol était un autre accès fluvial important de la Camargue antique. Arles y avait un avant-port « près des Saintes-Maries-de-la-Mer, à l'embouchure du Rhône de Saint-Ferréol, l'*ostium metapinum* de Pline, précisent Luc Long et Guillaume Duperron. Branche médiane d'un dispositif comptant principalement trois bras, il était sans doute le plus dynamique dans l'Antiquité et a constitué, entre le VI^es. av. J.-C. et le VI^e s. apr. J.-C., une vaste zone d'échange, à la jonction entre les navigations maritime et fluviale ³² », estiment ces auteurs. S'il est indubitable que le Rhône de Saint-Ferréol desservait bien un avant-port d'Arles, comme le démontre la découverte d'une vingtaine d'épaves maritimes et fluviomaritimes dans le golfe de Beauduc à l'approche de l'entrée du fleuve, il paraît hasardeux d'indiquer que ce bras du Rhône était plus important durant l'Antiquité que la bouche Massaliotique. Le lit du fleuve s'est en effet constamment remodelé au cours des siècles, ce qui empêche toute appréciation de détail sur plus d'un millénaire, et plus encore, la hauteur de la barre alluviale de l'embouchure de Saint-Ferréol, estimée « entre 1 et 2 m de fond ³³ » semble avoir été plus faible que celle du *Gradus Massalitanorum* ainsi plus favorable aux gros tonnages. La mention plus fréquente dans la littérature antique de la bouche Massaliotique sur l'*ostium metapinum* de Saint-Ferréol semble de même conforter cet ordre d'importance.

³² LONG, DUPERRON 2013, p. 126.

³³ Cf. LONG, DUPERRON 2013, p. 126.

Quant au tirant d'eau, qu'en était-il exactement ? La barre actuelle du Rhône se situe à environ 2,5 mètres en été ³⁴. Tout porte à croire qu'elle était du même ordre à l'époque romaine, le Rhône connaissant alors toutefois de fortes variations de régime qui pouvaient diminuer ce seuil lors d'étiages ou l'augmenter au contraire en période de crue. Il est certain que les pilotes qui aidaient les capitaines sur de courts parcours difficiles permettaient aux armateurs de profiter au mieux de ces variations pour y faire naviguer les plus gros tonnages raisonnables, car c'étaient les plus rentables dès lors qu'ils limitaient les ruptures de charge de cargaisons importantes transportées par des équipages limités. En période ordinaire, le tirant d'eau des navires maritimes capables de franchir sans risque l'entrée du Rhône était probablement de 1,5 à 2 mètres ³⁵. Cette hauteur d'œuvres vives correspond à des navires de tonnage faible à moyen, de l'ordre de 100 tonnes, comme l'indique ci-dessous un tableau des tonnages et tirants d'eau de quelques navires antiques – la plupart méditerranéens - d'après leurs épaves, établi par un excellent spécialiste.

Nom du navire	Tirant d'eau en charge (en cm)	Port en lourd théorique (en tonnes)
Cavalière (E26)	120	22,17
<i>Laurons 2</i> (E80)	120	28,354
Ma'agan Mikhael (E17)	140	15,9
<i>Fiumicino 1</i> (E89)	140	50
Kyrenia (E20)	147	23,3
<i>Dor 2001/1</i> (E97)	150	35
<i>Dramont E</i> (E94)	158	42,71
<i>Yassi Ada 1</i> (E101)	176	55,765
Procchio (E67)	185?	64
<i>Port-Vendres 1</i> (E92)	189	78,74
La Bourse (E69)	220 à 230	142
<i>Saint-Gervais 3</i> (E61)	236	81,133
La Madrague de Giens (E31)	375	402,5

Document 8. Tirants d'eau et tonnages de quelques navires antiques étudiés par l'archéologie navale. Tiré de : NANTET 2016, p. 226.

Tableau n° 47 : tirant d'eau et tonnage.

En dehors de gros porteurs, comme ci-dessus l'épave de la Madrague de Giens trouvée près de Marseille, la plupart des navires marins avaient des capacités de charge petites (Cavalière) ou moyennes (Port-Vendres 1).

³⁴ VELLA, LEVEAU, PROVANSAL 1999, p. 137.

³⁵ Cf. MARLIER 2014, p. 62.

Les épaves découvertes dans le delta du Rhône et aux abords d'Arles établissent que « la diversité des bateaux qui pouvaient atteindre Arles à l'époque romaine et naviguer sur le Rhône ³⁶ » comptait au moins trois types : les chalands fluviaux, les bateaux fluviomaritimes (à quille plate et faible tirant d'eau) et des navires de mer, tout au moins d'un tonnage moyen ³⁷. La fréquentation du cours intermédiaire du Rhône par de gros cargos mentionnées dans plusieurs sources antiques incite cependant à croire que des navires de haute mer calant 3 à 4 mètres vogaient régulièrement assez haut dans le Rhône lorsque l'état du fleuve le permettait. Une fois sorti du Léman, écrit Ammien Marcellin, le Rhône « cherche une issue et se fraie un passage par la rapidité de son cours. De là, sans diminuer de volume, il coule entre la Savoie et le pays des Séquanes et, après une longue distance, il baigne sur sa gauche la Viennoise, la Lyonnaise sur sa droite ; après avoir décrit des méandres, il reçoit l'Arar, appelé aussi la Saône, dont le cours traverse la Germanie première, et il lui donne son nom. Ce point marque le début de la Gaule (...). Par la suite, le Rhône, enrichi des eaux étrangères de l'Isère, porte les plus grands navires, assez souvent habitués à être ballottés par des vents contraires. (...) (*Histoires, liber XV, 16-18* ».

Source 9.

Cette description bien informée du cours du Rhône donne à penser que des navires gros porteurs pouvaient remonter le fleuve au moins jusqu'à Valence à quelque 170 km de la Méditerranée... Pourtant le tirant d'eau de tels puissants cargos (3m, 4 m, voir plus) eût excédé la profondeur du seuil du Rhône, à moins que des travaux de dragage ne l'eussent creusé à dessein pour y permettre la grande navigation, le maintien d'un passage suffisant étant assuré par un service d'entretien. Si l'on songe à l'importance capitale du Rhône dans le commerce avec les Gaules, le transport de l'annone ou l'approvisionnement des armées du Rhin, cette hypothèse en accord avec les sources paraît forte, car il n'est pas crédible qu'un tel axe ait négligé ses accès maritimes.

On peut donc estimer sans audace que la praticabilité de l'embouchure du Rhône n'a pas été abandonnée aux seuls caprices de la nature mais a fait l'objet d'interventions régulières dans le cadre d'un suivi organisé, ceci au moins dans une des bouches du fleuve dédiée aux gros navires de charge. On rapprochera cette situation de celle de l'embouchure du Tibre, doté d'une barre naturelle à environ 2 mètres de profondeur ³⁸. Ce fleuve était soumis à la magistrature de la « curatelle du Tibre » chargée d'entretenir ses berges, son lit, son port et ses accès, des travaux considérables étant effectués au besoin contre l'ensablement afin de garantir l'accueil de navires de toutes tailles ³⁹, le tonnage limite des navires pouvant remonter le fleuve lui-même atteignant 3000 amphores ⁴⁰.

Bien que les bateaux modestes aient été certainement plus nombreux que les gros porteurs entre Arles et la mer, des travaux réguliers de dragage et d'entretien ont dû être aussi adéquats à l'usage de cet axe qu'un ballet incessant d'allèges dansant sur les flots pour transborder de larges nefs. Le capital et le pouvoir ont toujours été du côté des armateurs, qui gagnaient à optimiser le transport lourd, non de celui du menu peuple, nautoniers de barcasses ou utriculaire... La découverte de trois épaves de dragage dans le port romain de Marseille ⁴¹ démontre que les possibilités techniques d'approfondir le seuil du Rhône existaient à l'époque. Pourquoi donc des négociants et des armateurs se seraient-ils privés de déblayer le seuil d'importantes affaires pour demeurer dans la dépendance de petits transporteurs, limitant ainsi leurs profits ?

³⁶ MARLIER 2014, p. 62.

³⁷ Cf. MARLIER 2014, p. 62.

³⁸ Cf. IZARRA 1993, p. 51.

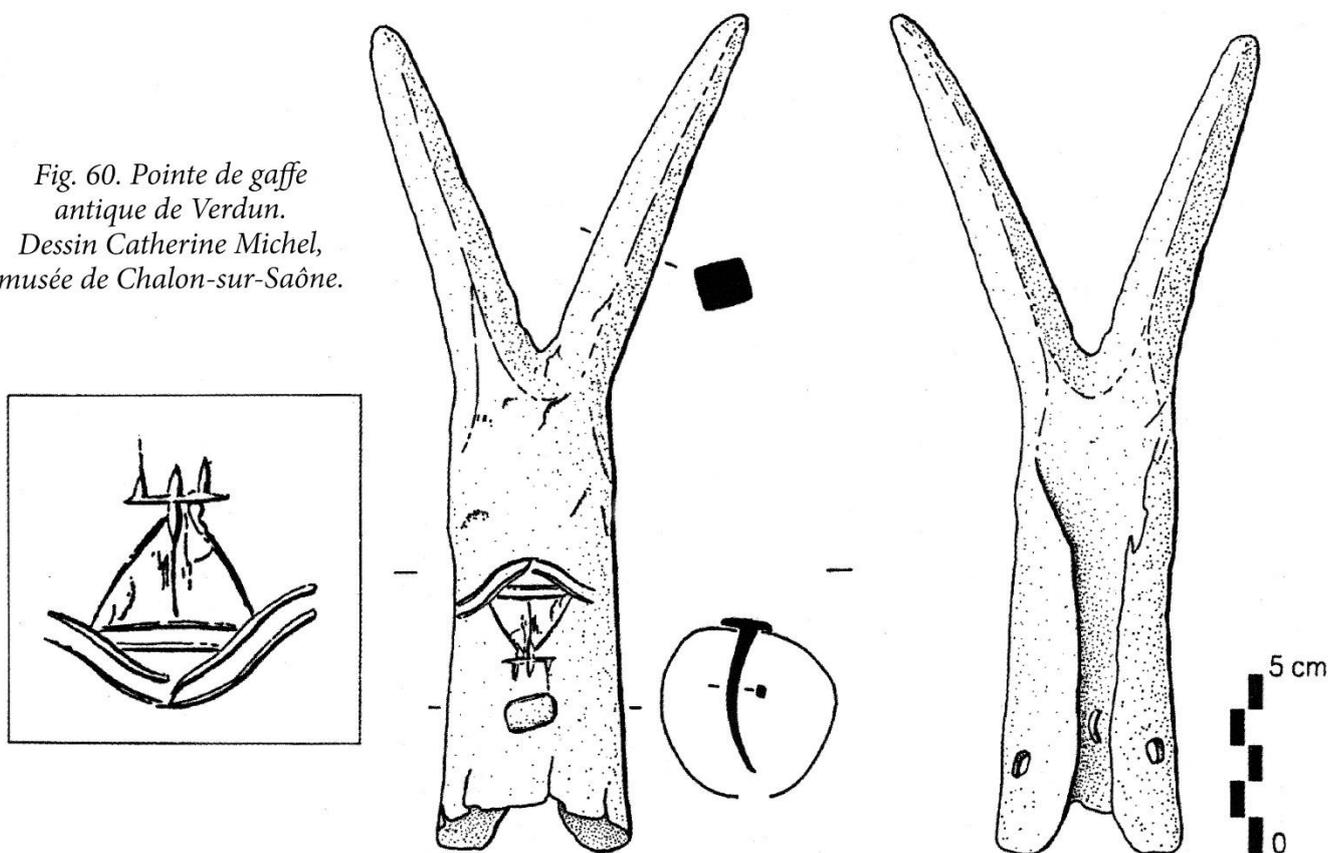
³⁹ Cf. LE GALL 1953, p. 175-186 et NANTET 2016, p. 57.

⁴⁰ Cf. NANTET 2016, p. 57.

⁴¹ Cf. POMEY 2014, p. 62-63, et NANTET 2016, p. 225.

Indépendamment du problème des tonnages, il est désormais établi que les techniques de construction navale utilisées à l'époque romaine dans le haut Rhône jusque dans la Saône et le Doubs empruntaient largement aux usages méditerranéens, comme par exemple l'étanchéité des coques par lutage *, « qui consiste à poser le matériau d'étanchéité entre deux bordages avant assemblage ⁴²», une prise en sandwich de « bourrelets de tissu poissé ⁴³ » effectuée avant l'achèvement de la coque par tenons et mortaises et cloutage. « Cette technique, importée de Méditerranée sur l'axe Rhône-Saône, semble avoir disparu au cours du III^e siècle⁴⁴ », précise Louis Bonnamour. La découverte dans le lit du Doubs d'une pointe de gaffe ornée d'un petit voilier de type symétrique à mâât central témoigne en faveur d'une navigation sans transbordement depuis la Méditerranée jusqu'au haut bassin du Rhône, comme l'indique Strabon dans un passage déjà cité (*Géographie*, IV, I, 14). Ce « modeste outil de marinier (...) [à] décor gravé (...) figure un bateau totalement différent des monoxyles ou des chalands à fond plat découverts jusqu'à présent, et évoque une petite embarcation de mer à coque arrondie, pontée et munie d'un mâât haubané », analyse Louis Bonnamour.

*Fig. 60. Pointe de gaffe antique de Verdun.
Dessin Catherine Michel,
musée de Chalon-sur-Saône.*



Document 9. Bateau à voile arrondi et ponté à mâât central gravé sur une pointe de gaffe d'époque romaine. Trouvé dans le lit du Doubs à Verdun-sur-le-Doubs. Tiré de : BONNAMOUR 2014, p. 108.

⁴² BONNAMOUR 2014, p. 150. Sur l'origine méditerranéenne du lutage et sa diffusion dans le bassin de la Saône, voir en particulier les pages 149-152 de cet ouvrage, dont les pages 115-130 font aussi le meilleur point disponible sur les épaves romaines des cours de la Saône (y compris Lyon) et du Doubs.

⁴³ BONNAMOUR 2014, p. 150.

⁴⁴ BONNAMOUR 2014, p. 151.

De fait, les traits essentiels de cette silhouette schématisent bien un petit voilier maritime, à l'exemple de celui reconstitué en **document 18** (voir plus loin) à partir de l'épave de l'anse des Laurons (près de Fos-sur-Mer), dont le modeste tirant d'eau aurait permis de franchir aisément la barre du Rhône et de le remonter jusqu'au Doubs.

En dépit de ces efforts d'éclaircissement, seule toutefois la découverte de navires marins dans le moyen-Rhône et ses amonts permettrait de connaître en dehors d'une certaine part de spéculation quelles possibilités la Camargue offraient réellement à la navigation d'accéder à la Gaule intérieure.

Le Rhône, un parcours instable.

Nous pouvons à présent quitter Arles pour remonter le cours du fleuve. Presqu'au niveau de la mer en Arles (1 mètre d'altitude), le Rhône s'élève progressivement jusqu'à Valence (106 m.), Vienne (150 m.) et Lyon (166 m.). De cette ville où ses eaux se mêlent à la Saône, qui baigne nonchalamment Châlon (172m), le flux accourant du Léman devient rude à la passe de Seyssel ⁴⁵ (250 m.) - qui marquait une limite à la remonte pour la plupart des types de bateaux - et demeure tumultueux jusqu'à Genève (env. 375 m. durant l'Antiquité). Modernes habitués à vivre dans une nature presque entièrement pliée à nos exigences, il nous est difficile d'imaginer à quel point les lacs et les cours d'eau variaient jadis au gré des saisons et des intempéries.

Dépourvu durant l'Antiquité de tout dispositif de régulation, le Léman oscillait de plusieurs mètres en fonction de variations climatiques et saisonnières. Michel Tarpin et d'autres auteurs apportent des précisions à son sujet : « Les niveaux de berges romains ont été identifiés à Genève (plus de 374,6 m à la fin du II^e s. avant J.-C. : pied du quai à 373,60 m ; autour de 376 m pour l'époque augustéenne) et à Lausanne-Vidy (estimé à 374,5 m au I^{er} s. après J.-C.) ; le niveau actuel est d'environ 372 m. (...). Les variations climatiques ont dû jouer un rôle déterminant. Du fait du régime torrentiel des affluents, (...) le lac connaissait en outre des variations saisonnières pouvant atteindre 2 m d'amplitude, découvrant et noyant alternativement les grèves et créant des lagunes ⁴⁶ ». Or bien sûr, ce n'est pas uniquement le réservoir du Léman qui faisait pulser le cours du Rhône, mais aussi des rivières qui le rejoignaient à travers des terres déclives et des accidents de terrain. Soumises à un régime torrentiel, la Durance, l'Ouvèze et l'Ardèche, mais aussi l'Isère, l'Ain, la Drôme et le Gardon pouvaient amener le Rhône à un faible étiage ou le gonfler brutalement, ce qui obligeait les Anciens à composer avec son instabilité, sa puissance et ses pièges.

Dépendantes des saisons et de la météorologie, les difficultés de la navigation rhodanienne résultaient également de la topographie et de la végétation : « passages difficiles, comme les abords du défilé de Donzère [alt. 54 m, à 15 km au sud de Montélimar], obstacles de la « vorgine » (saules, peupliers, ronces, roseaux, etc.), instabilité des rives, bancs de sable, crues violentes et périodes de sécheresse ⁴⁷ », étaient des entraves courantes au trafic fluvial.

Connaissant les difficultés du Rhône, les transporteurs gallo-romains pouvaient éviter des zones jugées trop risquées ou délicates pour leur type de bateau au profit de parcours en charriot. Enjambant des torrents en provenance du Massif central, ces itinéraires de roulage étaient plus développés sur la rive droite du Rhône que sur son flanc gauche, en particulier en direction du bassin de la Loire, à l'exemple de la voie qui reliait Vienne à Roanne par la vallée du Gier en moins de 150 km ⁴⁸.

⁴⁵ Cf. IZARRA 1993, p. 37.

⁴⁶ TARPIN, BERTI, HALDIMANN, ROSSI, STEINER 1999, p. 34.

⁴⁷ CHRISTOL, FICHES 1999, p. 144.

⁴⁸ Cf. CHRISTOL, FICHES 1999, p. 142.

Ruptures de charges et entreposages : jonctions viaires, seuils de navigation et saisons commerciales.

Trois motifs principaux rythmaient la pratique du grand fleuve, entraînant des ruptures de charge, obligeant à changer de bateau ou à stocker dans des entrepôts : les jonctions viaires, l'existence de seuils de navigation et la non-coordination des saisons commerciales.

Le Rhône mettait un point final au roulage des marchandises et denrées agricoles acheminées jusqu'à lui de l'intérieur des terres pour aller plus loin, ou en était un point de départ en sens inverse. C'est à ces jonctions entre l'eau et les routes que des agglomérations parfois se développèrent, en fonction de leur valeur commerciale et du sort que leur réserva l'histoire. La ville de Beaucaire (*Ugernum*) sur la rive droite du Rhône à une bifurcation de la voie Domitienne illustre une telle situation ; elle demeura toutefois plutôt modeste car Arles peu loin au sud concentrait l'essentiel des trafics. Etablie sur les deux rives du Rhône, Vienne (*Vienna*) en revanche profita de son emplacement sur la voie des Helviens (à l'ouest du Rhône vers les Cévennes) et de relais vers les Alpes Cotiennes par la route du Mont-Genève, comme aussi vers les Alpes Grées par celle du Petit-Saint-Bernard ⁴⁹. Mais plus encore qu'à ces routes, qui n'étaient pas les plus importantes de Gaule, Vienne dut sa fortune à la place qu'elle occupait dans l'approvisionnement frumentaire et vinaire officiel de Rome. « Seul le rassemblement des services de l'annone impériale [justifie] la présence d'immenses entrepôts publics liés à des installations portuaires ⁵⁰ » à Vienne, constatent Michel Christol et Jean-Luc Fiches.

Présents surtout dans le haut-Rhône et les affluents, les seuils de navigation étaient des zones problématiques qui rendaient le passage extrêmement difficile, voire impossible, aux embarcations qui y accédaient, obligeant à transborder la cargaison – directement ou après un stockage - sur un autre bateau adapté à la poursuite du parcours, ou sur des charriots. Ce sont surtout les maigres de certaines zones du haut-fleuve qui obligeaient à changer de véhicule et à fractionner les tonnages transportés. Un courant trop violent pouvait aussi être insurmontable pour de gros navires si des haleurs n'étaient pas disponibles en nombre suffisant ou si des berges trop accidentées, un défilé abrupt rendaient impossible le recours à la traction humaine. Bien connus, ces seuils fluviaux ont conduit à créer des installations de rupture de charge (ports, débarcadères, jetées, entrepôts...), parfois assez loin d'eux. Les emplacements commodes et profitables choisis pour résoudre ces contraintes l'étaient souvent à des jonctions fluviales ou viaires, propices au développement d'agglomérations.

Le caractère asynchrone des périodes de transport terrestre et maritime n'est enfin pas dénué d'importance, surtout pour le cours inférieur du Rhône. Bien que les armateurs demeuraient libres en toute saison de courir la mer à leurs risques et périls dans l'espoir de gros bénéfices, une fermeture de la mer (*mare clausum*) était décrétée chaque hiver de novembre à mars pour prévenir des dangers des plus grosses tempêtes, ce qui réduisait fortement le trafic maritime sans toutefois l'interrompre totalement. Or les fleuves et les rivières, eux aussi, avaient leurs saisons. « La navigation fluviale n'était active que durant quelques périodes de l'année ⁵¹ », en fonction du régime de chaque fleuve, rappelle François de Izarra dans son étude sur la navigation intérieure en Gaule. Certains tronçons du Rhône pouvant devenir impraticables en période d'étiage ou de crue, l'articulation des transports entre le fleuve et la Méditerranée était par nature difficile. L'usage d'entrepôts diminuait l'impact de ces contretemps, mais le trafic des denrées périssables resta soumis durant des siècles à bien des impondérables.

⁴⁹ Cf. CHEVALLIER 1997, p. 212-213.

⁵⁰ CHRISTOL, FICHES 1999, p. 146.

⁵¹ IZARRA 1999, p. 77.

Variées, les contraintes qui pesaient sur la navigation rhodanienne pouvaient donc même susciter des périodes de paralysie, mais le savoir-faire des Anciens, leur organisation et les infrastructures qu'ils avaient su créer parvenaient globalement à assurer le fonctionnement de la grande artère des Gaules. « Malgré [toutes les difficultés], les bateaux romains remontaient le fleuve, c'est indiscutable⁵² », résume laconiquement Jean Rougé.

Lyon : aperçu de l'activité portuaire et trouvailles du fond des eaux



Document 10. Evolution des cours du Rhône et de la Saône à Lyon durant l'Antiquité romaine. Au début du colmatage du cours primitif de la Saône, qui dura du I^{er} au III^e s. apr. J.-C., les infiltrations de la presqu'île marécageuse par des bras du Rhône se comblèrent également. Aidé par des interventions humaines, cet assainissement des parties basses fut le préalable à l'urbanisation des Canabées (*Canabae*).

Carte tirée de : LE MER, CHOMER 2007, p. 99. Explications basées sur : DESBAT, LASCOUX 1999, p. 53-54.

⁵² ROUGÉ 1975 p. 50.

Nous voici arrivés à la capitale des Trois Gaules, qui mérite un aperçu fluvial. Avant même la Conquête, la jonction du Rhône avec la Saône – aux eaux lentes réputées faciles à naviguer – avait vu naître un *emporium* gaulois, attesté notamment par des importations d’amphores vinaires italiques. La rive droite de l’ancien cours de la Saône au nord-est de la colline de Fourvière fut très active à l’époque romaine. Alors instable et périodiquement inondée, la presqu’île entre les deux cours d’eau ne fut en revanche asséchée qu’à partir du début du I^{er} siècle apr. J.-C., au cours duquel elle commença à s’urbaniser, y amorçant ainsi l’implantation au III^e s. de riches quartiers fluviaux⁵³. La carte ci-dessus rend compte de la progressive domestication des cours d’eau à Lyon (voir page précédente).

Veillant sur un commerce déjà important à l’Age du Fer à la confluence du Rhône et de la Saône, la colline de Fourvière fut choisie en 43 av. J.-C. par Lucius Munatius Plancus – que César peu avant son assassinat avait nommé Proconsul des Gaules, sans la Transalpine – pour y fonder une colonie militaire ; la colline et ses pentes se couvrirent ainsi de demeures en terre et en bois. Hissée au rang de capitale des Trois Gaules peu après l’avènement d’Auguste (27) sous le nom de *Colonia Copia Augusta Lugudunum*, Lyon dès 20 av. J.-C. fut mise par Agrippa au cœur d’un réseau viaire en accord avec son importance fluviale, étant reliée à quatre axes principaux : la voie d’Aquitaine, la voie du Rhin et de l’Océan (en passant au nord de la ville par la plaine de Vaise), la voie de Narbonnaise et la voie du Léman (vers Genève en enjambant la Saône). Durant cette décennie, la colonie se transforma, s’embellit de premiers monuments et acquit une importance administrative considérable en accueillant un des plus importants ateliers monétaires de l’Empire, vers 15 avant notre ère. Plus remarquable encore, Lyon devint aussi un centre religieux majeur grâce au sanctuaire fédéral commun des soixante peuples des Trois Gaules qui y fut érigé en 12 av. J.-C. (il se trouvait sur les pentes du plateau de la Croix Rousse, en rive gauche de la Saône)⁵⁴. C’est également de cette ville que le fisc administrait l’impôt douanier du Quarantième des Gaules (*Quadragesima Galliarum*) dans toute la Lyonnaise.

La rapide ascension de cette colonie quasi contemporaine d’Arles étant posée, on arrêtera cet aide-mémoire terrestre aux seuls débuts de Lyon pour donner un bref commentaire de son usage fluvial.

Evitant de s’exposer au tempérament souvent violent du Rhône, les premières installations de navigateurs lyonnais s’implantèrent sur les berges de la Saône, beaucoup plus douce et régulière. Des traces archéologiques témoignent de l’existence certaine de trois ports romains précoces en rive droite à la hauteur de Saint-Paul, quai de Bondy (en haut de l’ancien bras de la Saône figurant sur la carte en document 9), de Saint-Georges (place Benoît Crépu, un peu plus au sud) et en face de Perrache (quartier encore plus au sud sur la presqu’île). Vis-à-vis de Saint-Georges, les vinaires créèrent plus tardivement un port de l’autre côté de la rivière, dans le quartier des Canabées⁵⁵.

D’autres ports ont certainement existé à Lyon sur les berges de la Saône, tel au bas de la montée de Choulans, à en croire l’interprétation de vestiges monétaires qui y ont été découverts⁵⁶. Au quai des Etroits à proximité, des hangars à *dolia* ont été mis au jour ; ils témoignent de pratiques de stockage rationalisées familières au grand commerce avec la Méditerranée⁵⁷ et sans doute de l’usage de « navires à *dolia*⁵⁸ ».

En dehors d’installations portuaires d’une certaine ampleur utilisées par les corporations de nautes, l’archéologie lyonnaise témoigne surtout de l’existence diffuse d’aménagements nautiques sommaires sur de

⁵³ Cf. LE MER, CHOMER 2007, p. 189 et 205.

⁵⁴ Les informations de ce dernier paragraphe sont tirées de : FERDIÈRE 2011, p. 16 et 42-49 ; LE MER, CHOMER 2007, p. 181-189.

⁵⁵ Cf. DESBAT, LASCoux 1999, p. 56.

⁵⁶ Cf. LE MER, CHOMER 2007, p. 221.

⁵⁷ Cf. DESBAT, LASCoux 1999, p. 57.

⁵⁸ Cf. MARLIER 2008, p. 153-173.

grandes longueurs de berge. La découverte d'innombrables plombs, sceaux, tessères et autres menus objets romains lors de dragages de la Saône, de travaux sur ses berges ou dans son ancien lit, témoigne de l'intensité du trafic fluvial dans la colonie.

Deux collections distinctes – qu'on ne tentera pas d'étudier - ont ainsi été constituées. Formée de presque 900 objets conservés au Musée des Beaux-Arts de Lyon, la première a été publiée en 1987 par Robert Turcan dans une monographie⁵⁹ : on y trouve des sceaux et jetons tant officiels que privés, pour la plupart lyonnais, parfois venus de loin, qui témoignent aussi bien de la fiscalité de l'Empire que de la condition civile des transporteurs, hommes libres pour la plupart, parfois affranchis.

Atteignant presque 4000 objets, une collection plus importante encore de plombs antiques a été rassemblée par Etienne Récamier en une vingtaine d'années. Ils « ont été trouvés, pour la plupart, pendant les travaux exécutés sur les bords de la Saône, à partir de 1858, pour la construction des nouveaux quais de la ville de Lyon et surtout dans les terrains de déblai provenant de leurs terrassements⁶⁰ » résume Paul Dissard dans l'ouvrage qu'il leur consacra en 1905. Parmi les trouvailles de la Collection Récamier, issue d'« un parcours de deux kilomètres commençant au nord vers la montée de l'Observance⁶¹ », des « sceaux privés ou de commerce (...) trouvés en très grand nombre (...) [indiquent que] l'ancien port Saint-Paul, où débouche actuellement la passerelle Saint-Vincent, paraît avoir été, à l'époque des Antonins [96-192] le principal port de débarquement pour les marchandises qui descendaient la Saône⁶² ». Brûlées par la chaux de bétons romains pulvérisés, des milliers de tessères ont été retrouvées dans les déblais de fondation d'un ancien quai quelque « vingt-cinq mètres en amont du pont du Change⁶³ » sur la rive gauche de la Saône. Néanmoins, la plupart des objets de la « Collection Récamier » sont des découvertes isolées des rives de la Saône sans localisation précise.

Au regard du sujet de ce mémoire d'iconographie, la Collection Récamier est d'une certaine importance, car elle comporte vingt-cinq pièces marquées d'images de bateaux de divers types. En plus d'une barque (inv. 1813) et de cinq galères - 2 sans rame (inv. 1814, 1829) et 3 à rames (inv. n° 1111 de 3 exemplaires identiques) - sur des plombs de transport, la collection montre une tessère ornée de deux proues de navires à figure barbue, affrontées sur une colonne torse ailée en présence d'un empereur et d'une victoire (inv. 798). Mais surtout, seize plombs figurent des navires d'architecture variée : l'un sans mât (inv. 1815), neuf mâts sans rame (inv. 1816-1820, 1825, 1828, 1830, 1831) dont plusieurs équipés d'un mât de halage, deux mâts à rames (inv. 1826, 1827), et quatre navires à voile (inv. 1821-1824). Deux sceaux tardifs dotés d'un mât en forme de croix, dont l'un porte une voile, complètent la série (inv. 694, 695)⁶⁴.

Selon leur expertise, ces vingt-cinq objets sont tous d'origine lyonnaise. Sans vouloir en forcer l'interprétation, et sur la base des descriptions seules accessibles dans l'étude de Paul Dissard, où leurs images font défaut dans les planches, ces plombs constituent un indice supplémentaire de la fréquentation du moyen Rhône à l'époque romaine par une palette assez vaste d'embarcations et de navires, dont des nefs à voile et à rames, et affaiblit l'idée chère à un certain purisme archéologique selon laquelle les eaux intérieures n'auraient guère été fréquentées que par des chalands à fond plat. Ces images sont la preuve si ce n'est d'un usage direct jusqu'à Lyon de bateaux fort divers, dont des navires de mer, tout au moins d'une familiarité assez grande avec eux pour en faire des marques ordinaires de commerce.

⁵⁹ TURCAN 1987.

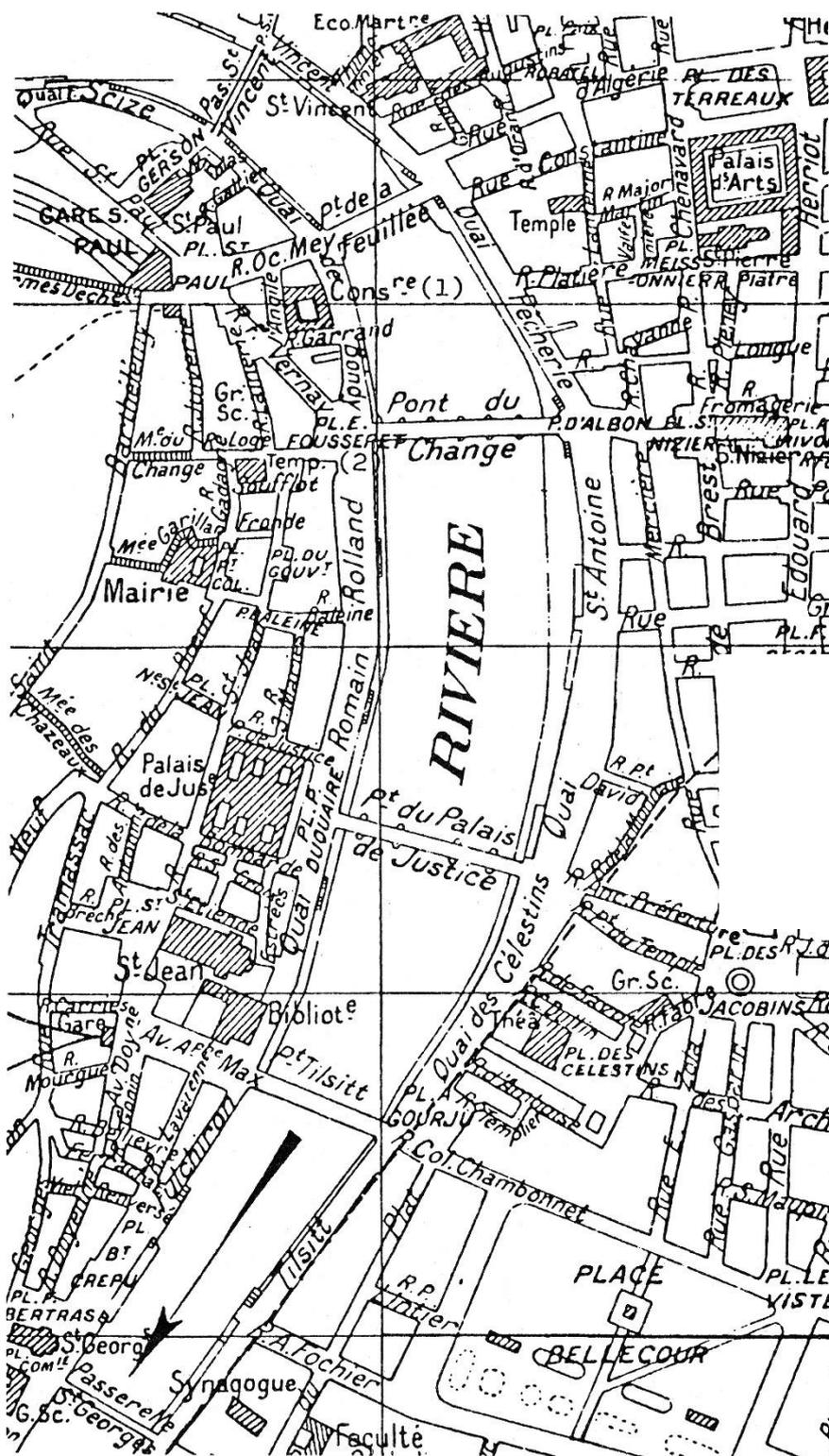
⁶⁰ DISSARD 2016 (reprint 1905), p. V.

⁶¹ DISSARD 2016, p. V.

⁶² DISSARD 2016, p. VI.

⁶³ DISSARD 2016, p. VII.

⁶⁴ Cf. DISSARD 2016, p. 113, 131, 184, 281-283 ; CHRISTOL, FICHES 1999, p. 145.



Document 11. Carte des quais de la Saône à Lyon (vers 1955), où furent découverts d'anciens ports romains, parfois signalés par des concentrations de plombs de la Collection Récamier. A noter la « passerelle Saint-Vincent » tout en haut de la Saône et le « pont du Change » plus en aval. Tout en bas à gauche de la passerelle Saint-Georges, plusieurs épaves gallo-romaines ont été découvertes.

Carte tirée de : TURCAN 1987, p. 12.

Quelques mots sur quelques autres ports.

Les trois ports principaux de Narbonne, Arles et Lyon en « Rhône-Narbonnaise » ayant été présentés, la dispersion des images romaines majeures de la navigation dans cet espace rendrait inutile de longues présentations de ses autres ports. Quelques clins d'œil sur peu d'entre eux suffiront donc à ce contexte.

Marseille. Assimilant sa chute en 49 av. J.-C. face aux césariens en lutte contre Pompée à un déclassement durable, les historiens ont longtemps cru que Marseille ne pouvait occuper qu'un rang mineur durant l'Empire. L'archéologie a toutefois corrigé cette vision en matière de navigation et de commerce. « Le dynamisme de Marseille ne cessa pas, contrairement à ce qui a été longtemps affirmé⁶⁵ » affirme Emmanuel Nantet. Découverts à Marseille, plusieurs entrepôts à *dolia* pouvant stocker 1000 à 2000 hl de vin au maximum de leur développement (II^es.), cinq épaves de navires de commerce et les traces d'importants travaux de dragage de la darse pour y permettre l'accès à de grands cargos témoignent en ce sens. Des aménagements pour ravitailler les navires en eau douce furent créés dans le port au début du II^es. avant d'être abandonnés à la fin du III^es⁶⁶. L'archéologie reconnaît globalement à Marseille une activité florissante au Haut-Empire, en accord avec son excellent port naturel, son emplacement favorable à proximité du Rhône et les réseaux commerciaux hérités de sa longue période grecque. Le cas de Marseille incite par ailleurs à relever deux points intéressants pour la navigation en « Gaule-Narbonnaise » : d'une part, des trafics substantiels avec un vaste arrière-pays pouvaient suffire à permettre le développement d'un port bien placé ; d'autre part, un port strictement maritime important était à même de faire circuler ses produits sur le Rhône dès lors qu'il respectait les règles et droits des cités qui en contrôlaient l'accès. Sous ces deux aspects, Marseille peut être comparée à Narbonne vis-à-vis d'Arles pour ses trafics dans le bassin du Rhône.

Antibes. Favorablement installé sur la côte entre la Gaule et l'Italie, cet ancien comptoir massaliote est resté un port actif à l'époque romaine. Commerçant surtout avec l'Italie au début du I^{er} s. apr.-J.-C., Antibes se lia de plus en plus à l'Espagne et à l'Afrique au II^e siècle, au cours duquel elle se dota d'un port maçonné assez vaste. En plus d'une activité proprement commerciale de transit et de redistribution, elle sut aussi tirer profit de l'exportation de ses quelques ressources (poissons, salaisons et saumure, pour l'essentiel) pour jouir au Haut-Empire d'une prospérité qui déclina progressivement durant l'Antiquité tardive, sous l'effet notamment de la piraterie⁶⁷. Le cas d'Antibes est intéressant au regard du sujet de ce mémoire car il illustre la grande dispersion des activités de navigation en Gaule méridionale romaine et des images qu'elles susciterent.

Fréjus. De taille similaire à Antibes, Fréjus eut d'abord un rôle militaire. Déduite peu après la bataille d'Actium (en 31-27 av. J.-C.) pour les vétérans de la VIII^e légion, cette colonie fut le siège d'une escadre navale au moins jusqu'aux tumultes de la succession de Néron (68-69). Aménagé à l'embouchure de l'Argens dans une ancienne lagune, le port de Fréjus formait un octogone de 22 ha bordé par 2 km de quais⁶⁸. S'il n'est pas sûr que Fréjus ait continué à assumer un rôle militaire régulier au II^e siècle, la colonie continua alors toutefois à s'étoffer graduellement, ce qui témoigne d'une activité durable dans le commerce maritime. Fréjus témoigne ainsi de la proximité entre rôle militaire et vocation marchande qui pouvait exister dans un port maritime romain.

Châlon-sur-Saône. *Cabillonum* au bord de la Saône connaissait déjà une importante activité de transport fluvial à l'époque de la Tène. Située sur un point de rupture de charge vers la Loire et étape de la voie de l'Océan créée par Agrippa, Châlon-sur-Saône vit son importance augmenter à l'époque romaine. Les vastes entrepôts de son port principal découverts en aval du *pomerium* gardent la trace d'une exploitation de grande ampleur sur une longue durée⁶⁹. Durant les troubles du III^e siècle, Châlon joua en plus un rôle militaire, accueillant une escadre de combat (*classis Ararica*) surtout composée de transports de troupes et de patrouilleurs, commandée par un

⁶⁵ NANTET 2016, p. 227.

⁶⁶ Cf. PHILIPPON, VÉDRINE 2009, p. 42.

⁶⁷ Les informations de ce paragraphe sont tirées de : VIOLINO 1986, p. 55-83.

⁶⁸ Cf. REDDÉ 2005, p. 121.

⁶⁹ Cf. FERDIÈRE 2011, p. 69.

préfet établi sur place⁷⁰. C'est de là qu'en 310, Constantin embarqua avec son armée sur une flottille pour gagner Arles où le défiait Maximien Hercule⁷¹. A l'instar de Fréjus, Châlon-sur-Saône illustre le double usage possible - civil et guerrier - d'un port bien placé.

Ports du Léman, Genève et Lausanne-Vidy. Contrôlant la sortie du Léman dans le Rhône, Genève à l'extrême nord de la Narbonnaise animait le transport du haut-Rhône en contact avec Lyon. Sa navigation regardait également du côté du Léman, dont le trafic était organisé par une corporation de nautes établie à Lausanne-Vidy. Grâce à cette organisation, les marchandises pouvaient être acheminées de Genève « vraisemblablement jusqu'au *vicus* de *Tarnaiæ* (Massongex), à partir duquel le fleuve devait être difficilement navigable⁷² », précise Thierry Luginbühl.

Quoi de plus éloigné de la Méditerranée que le Valais au milieu des Alpes ? Le Rhône qui y trace un étroit sillon assurait pourtant ce lien à l'époque romaine. Michel Tarpin et d'autres archéologues nous informent en effet de l'existence d'« un dépotoir découvert à proximité de la *villa* de Sion, Sous-le-Scex, et comportant plusieurs dizaines d'amphores provenant d'Afrique du Nord (*spatheia*) et de Palestine, ainsi que de la sigillée africaine et de la vaisselle en dérivées de sigillées paléochrétiennes, [ce qui] souligne l'intensité des échanges commerciaux entre le Valais et la Méditerranée. Or ces échanges se faisaient certainement par voie d'eau⁷³ ».

Mais ces trafics entre le Rhône et la mer Intérieure dont nous avons suivi des itinéraires, qui donc les animaient, qui en tirait profit, comment étaient-ils organisés ? C'est leur contexte social et économique qu'il convient d'éclairer à présent.

Entrepreneurs et corporations des transports par eau (contexte socio-économique)

Hiérarchie et complémentarité.

Dans « Le navire et les souhaits », Lucien met en scène un personnage qui phantasma à la vue d'un grand voilier alexandrin chargé de blé en escale à Athènes. De fait, durant l'Antiquité, « la possession d'un navire de commerce paraissait aux yeux du peuple envieux un bon moyen de monter l'échelle de la fortune⁷⁴ », indique André Tchernia qui retrace l'exploitation de ce lieu commun par la littérature. Brassant d'importantes sommes d'argent, l'activité des naviculaires dans le grand commerce maritime était au sommet d'une hiérarchie dans laquelle suivait l'activité des nautes, qui l'emportait elle-même sur les utriculaires et d'autres nautoniers en charge de trafics plus modestes.

Différemment situés dans la hiérarchie sociale, ces métiers étaient pourtant complémentaires, ne pouvant exister l'un sans l'autre : une traversée de la Méditerranée sans possibilité d'aller plus loin vers l'intérieur des terres grâce à des transporteurs appropriés n'aurait eu d'ordinaire aucun sens pour des produits véhiculés sur de longues distances.

Pour surmonter des rapides infranchissables, passer d'un bassin hydrographique à un autre ou accéder à des lieux inaccessibles par eau, les nautes se chargeaient également du roulage des marchandises. Comme le montre une stèle funéraire d'un naute de la Saône, le transport par charriot s'articulait de manière ordinaire à celui du transport par eau qui l'intégrait à des parcours d'ensemble.

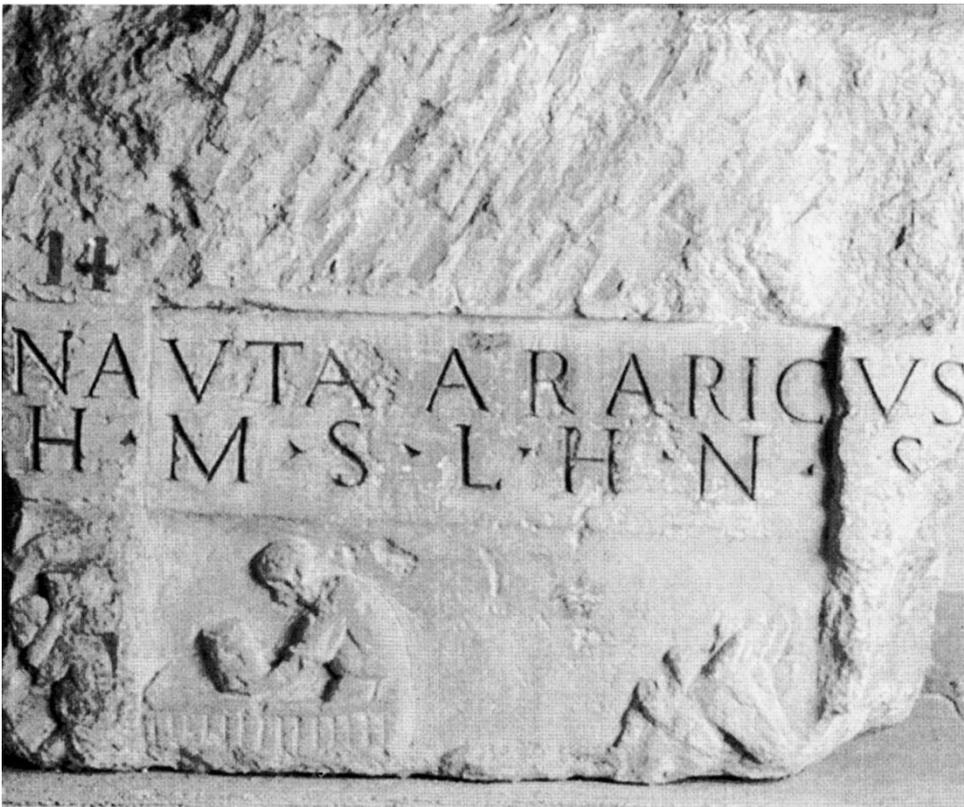
⁷⁰ Cf. BARRIER 1989, p. 69.

⁷¹ Cf. GRENIER 1934, p. 559-560

⁷² LUGINBÜHL 1999, p. 584.

⁷³ TARPIN, BERTI, HALDIMANN, ROSSI, STEINER 1999, p. 43-44.

⁷⁴ TCHERNIA 1986, p. 124.



Document 12. Stèle funéraire du Haut-Empire d'un nautae de la Saône trouvée à Dijon. La qualité du défunt apparaît en toutes lettres au-dessus d'un personnage qui charge un charriot.

Tiré de : IZARRA 1993, p. 93.

Les transporteurs par eau étaient souvent membres de corporations spécialisées mais ils pouvaient aussi agir en tant qu'entrepreneurs indépendants qui flottaient et roulaient leur propre production, ou celle de tiers. Situé à Igel près de Trèves, dans le bassin de la Moselle, le mausolée des Secundinii est une illustration célèbre de ce cas de figure : il représente l'activité de transport fluvial et de roulage d'une famille de gens d'affaires, actifs dans la draperie et propriétaires terriens ⁷⁵.



Document 13. La face ouest de la base du pilier d'Igel, mausolée familial des Secundinii. 225-250 apr. J.-C. Une barcasse halée chargée de deux ballots apparaît devant un dieu-fleuve. Deux charriots de transport, un mulet de bât et des employés s'affairant sur des ballots ventrus apparaissent ailleurs sur ce monument. Tiré de : ESPÉRANDIEU 1915, p. 455.

⁷⁵ Pour plus de précisions sur l'activité des Secundinii, voir : BÉAL 2008, p. 1-4.

La possibilité d'utiliser les cours d'eau grands et petits pour le transport était garantie par le droit romain du moment qu'ils étaient publics, ce qui était presque toujours le cas. « La plupart des fleuves ou rivières, ainsi que les ports, étaient *publics*, c'est-à-dire qu'ils devaient être conservés pour l'usage de tous et n'étaient pas susceptibles d'appropriation privée ⁷⁶», note Louis Bonnard. « Sur ces rivières, ajoute-t-il, la navigation était libre, aussi bien que la pêche. Les berges des rivières navigables ne cessaient pas d'être la propriété des riverains, mais leur usage était public, comme celui du fleuve lui-même ⁷⁷ ». La persistance de telles servitudes à l'usage de tous durant des siècles suffirait à témoigner de l'existence de transporteurs agissant à titre indépendant en dehors de corporations. Toutefois, les traces d'activités dispersées de batellerie découvertes sur divers sites fluviaux en sont une mémoire plus directe, à l'exemple des multiples sites d'atterrissage en bord de Saône à Lyon entre la plaine de Vaise et le port Saint-Georges plus au sud.

Des corporations, dont en particulier de nautes.

« Du point de vue juridique, explicite Thierry Luginbühl, une corporation antique - *collegium* ou *corpus*- peut être définie comme une association hiérarchisée (considérée comme une personne morale), partageant un culte, des intérêts et, généralement, une profession. [Ses affaires intérieures étant administrées par un personnel spécifique (magistri/praefecti, questeurs, trésoriers, curateurs), elle était encore placée] sous la protection d'un *patronus*, personnage influent extérieur à la corporation, qui lui apportait son soutien et le prestige de son nom. Tous les membres, ou *fratres*, étaient tenus de participer à ses rites, de respecter ses règles et de payer une cotisation mensuelle (*stipes menstrua*) alimentant une caisse (*arca*) principalement destinées au culte collégial et aux funérailles des adhérents ⁷⁸ ».

Parmi de nombreuses communautés professionnelles, les collèges de nautes qui animaient des transports systématiques en eaux douces jouissaient d'un prestige à la mesure de l'importance du bassin dont ils avaient la charge. A quelque distance du Rhône, une inscription d'époque flavienne (69-96) dans l'amphithéâtre de Nîmes y réserve quarante places aux nautes de Lyon et vingt-cinq autres à ceux de l'Ardèche et de l'Ouvèze (dont le siège était en Arles), ce qui témoigne de leur reconnaissance en tant qu'élites sociales dans le Midi des Gaules ⁷⁹.

Intégrant des activités liées et des fortunes diverses, ces associations assuraient un service complet de transport sur et autour de cours d'eau qui en déterminaient l'existence. « Loin d'être de simples conducteurs de bateaux, écrit encore Thierry Luginbühl, les nautes étaient avant tout des agents commerciaux chargés de l'acheminement fluvial des marchandises et de leur transfert par voie de terre entre les cours d'eau ⁸⁰ ». Sauf exception, en effet, les nautes ne naviguaient pas eux-mêmes mais passaient par un personnel spécialisé, qui était nombreux ⁸¹. Représentant officiellement les intérêts de leur parcours auprès des autorités, les corporations de nautes possédaient parfois des installations portuaires, outils de travail fondamentaux dont la propriété bénéficiait à toute l'activité du groupe.

En tant que corps hiérarchisés, ces collèges comprenaient aussi bien de riches financiers que des organisateurs de rang intermédiaire ; les entrepreneurs qui assumaient le transport lui-même étaient dotés d'un rang en

⁷⁶ BONNARD 1913, p. 43.

⁷⁷ BONNARD 1913, p. 43-44.

⁷⁸ LUGINBÜHL 1999, p. 582.

⁷⁹ Cf. BURNAND 1971, p. 150, et BÉRARD 2012, p. 139. L'existence d'une « corporation des nautes du Rhône et de la Saône » jusqu'à récemment communément admise sur la base notamment de cette inscription est mise en doute et discutée par François Bérard dans cette contribution. Cet auteur penche plutôt en faveur de l'existence de deux corporations de batellerie distinctes, celle du Rhône et celle de la Saône, avec des privilèges croisés d'extension de navigation sur l'autre cours d'eau.

⁸⁰ LUGINBÜHL 1999, p. 583.

⁸¹ Cf. IZARRA 1993, p. 182.

rapport avec l'importance de leurs trafics. Un abondant personnel auxiliaire ⁸² intervenait à la base de cette chaîne, à l'exemple des débardeurs, ou encore des haleurs (*halciarii*) et des mudaires (*mudarii*) - pilotes qui assistaient temporairement le nautonnier habituel durant une traite (*mudo*) - indispensables dans les cours difficiles.

A l'autre extrémité de l'éventail social, des notables apportaient une caution morale aux corporations de nautes sans pour autant en devenir membre. Institution importante du monde romain, le patronage permettait d'établir des contacts avec les autorités à un bon niveau d'influence et de nouer des liens indispensables aux affaires avec les entreprises d'autres bassins fluviaux. Dans la société très hiérarchisée de l'époque, le patronage donnait aussi une caution d'honorabilité à des acteurs économiques souvent dépourvus d'une surface sociale suffisante pour agir sans appui. En contrepartie, dans une logique qui rappelle l'évergétisme, le patron se voyait honoré de statues, de dédicaces, de privilèges et d'honneurs divers qui consolidaient son prestige. Les nautes étaient « souvent des gens d'origine humble, affranchis ou fils d'affranchis, ou Gaulois de toute provenance ⁸³ », rappelle Albert Grenier. D'une certaine manière, le patronage de grands notables en faveur de collègues professionnels reproduisait à l'échelle collective l'entraide asymétrique existant entre anciens maîtres et affranchis : le statut de patron donnait en effet accès à des informations précieuses pour investir avec profit dans le commerce sans pour autant manquer à son rang, des intermédiaires s'occupant concrètement des opérations courantes et du suivi du capital mis en jeu. Plus que chez les nautes, c'est toutefois dans le commerce hauturier des naviculaires que les grandes fortunes faisaient fructifier leurs richesses.

Une évolution des confréries de nautes doit encore être signalée dans la longue durée historique. Durant tout le Haut-Empire, ces associations étaient constituées d'hommes exerçant librement leur métier. Au IV^e s., l'Etat romain affermit son emprise sur la société, intervenant dans l'économie de manière plus dirigiste qu'auparavant. C'est ainsi qu'il transforma le métier de naute en charge héréditaire, sans doute pour sécuriser des lignes de communications fluviales jugées stratégiques : « il n'était pas permis à un fils de quitter la profession de son père ⁸⁴ », relève Thierry Luginbühl. Au Bas-Empire, certaines corporations de nautes semblent même avoir été chargées d'un rôle militaire en devant assurer un service de patrouille et de transport de troupes au besoin ⁸⁵.

Des corporations fluviales à Lyon, du haut Rhône et du Léman.

Comme l'a souligné François de Izarra, la batellerie possédait un caractère cloisonné, les batelliers agissant dans un bassin de navigation strictement défini ⁸⁶. Les nautes disposaient ainsi de bases - où ils avaient en général leur siège - à partir desquels ils pouvaient naviguer le plus loin possible jusqu'à un seuil infranchissable. Des parcours inaccessibles aux navires courants étaient pris en main par des corporations de transport spécialisées identifiées par leur type de véhicule usuel ou à l'origine de leur activité. Des dessertes et services de proximité étaient exercés par de petites corporations ad hoc, tel par exemple des traversées en bac. Par ailleurs, des navires venus de loin pouvaient être accueillis, transbordés, déchargés ou chargés de marchandises sur la base d'accords mutuels. Au demeurant, des métiers brassant de gros volumes d'affaires organisaient le transport de leurs marchandises au sein même de leur corporation sans recourir aux services externes de nautes. Le secteur de Lyon et du haut Rhône illustre fort bien cette architecture générale des transports fluviaux.

Interprétant des épitaphes, des inscriptions de stèles, de statues et de monuments publics, l'épigraphie est la source de connaissance essentielle des corporations de nautes.

⁸² Une liste en est donnée par : GRENIER, 1934, p. 555.

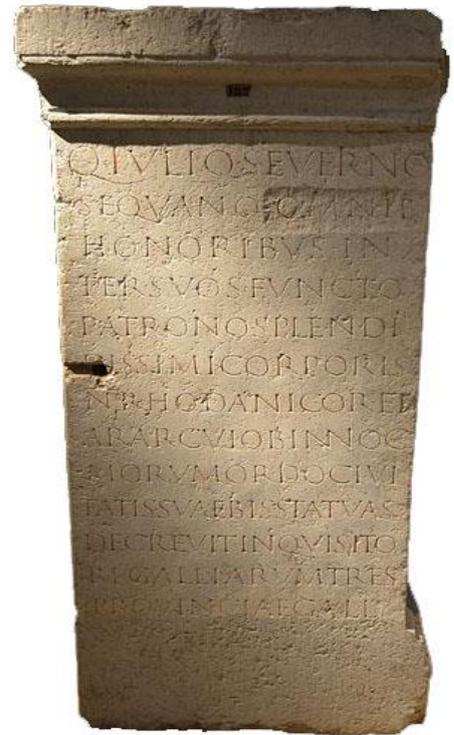
⁸³ GRENIER, 1934, p. 554.

⁸⁴ LUGINBÜHL, 1999, p. 582.

⁸⁵ Cf. LUGINBÜHL, 1999, p. 582 ; IZARRA, 1993, p. 181; GRENIER, 1934, p. 558-560.

⁸⁶ Cf. IZARRA, 1993, p. 37.

Une vingtaine d'inscriptions connues à Lyon a permis d'établir avec certitude que deux collèges principaux de nautes y avaient leur siège : celui de la Saône (env. 10 inscriptions sur 20) et son parèdre du Rhône (env. 6 sur 20). L'existence d'une troisième « corporation des nautes du Rhône et de la Saône » (*splendissimum corpus nautarum Rhodanicorum et Araricorum*) aux attributions mal définies, mais qui aurait surplombé les deux premières, a longtemps fait l'objet d'un quasi consensus ⁸⁷.



Document 14. Base de statue inscrite de Quintus Julius Severinus, patron séquane des nautes du Rhône et de la Saône, ou patron de chaque corporation de ces deux cours d'eau. C.I.L., XIII, n° 1695. II^e-III^es. Lyon, en remploi dans l'église Saint-Pierre, aux Terreaux. Tiré de : Wikipedia, sous « Quintus Julius Severinus ».

L'étude contemporaine des sources épigraphiques suscite toutefois un sérieux doute sur la réalité de cette « double corporation », qui pourrait sembler être par l'addition de mentions de deux corporations distinctes. Sans vouloir entrer dans une dispute savante, on se bornera à relever que des cumuls fréquents de métiers et de patronages du transport dans l'épigraphie rendent incertaine l'existence du collège réuni des nautes du Rhône et de la Saône sans toutefois en infirmer la possibilité ⁸⁸. La navigation de nautes de la Saône sur le Rhône est en effet avérée, tout comme l'inverse.

Possédant un port dans le quartier des *Canabae* sans pourtant être spécialisée dans le transport, la prestigieuse corporation des négociants en vin (*vinarii*) était au sommet de la hiérarchie lyonnaise des collèges naviguant dans le bassin rhodanien, Saône comprise. Moins connue, celle des négociants en blé animait aussi d'importants trafics. A travers ces corporations, Lyon vivait dans « un horizon plus large [que le bassin du Rhône], aux dimensions de l'Occident romain ⁸⁹», relèvent Michel Christol et Jean-Luc Fiches.

Les eaux locales de la capitale des Trois Gaules semblent avoir été desservies par les *nautae Condeates et Arcarii*, « qui pourraient désigner des bateliers du confluent, peut-être des passeurs et navigants sur la Saône ⁹⁰ ». On ignore exactement jusqu'à quel hauteur les nautes du Rhône pratiquaient le fleuve, mais tout semble indiquer qu'afin d'éviter de coûteuses ruptures de charge, leurs navires remontaient jusqu'à Seyssel, voire Bellegarde, parcours infranchissable aux navires standards qui marquait le début du haut Rhône. « La perte du Rhône à

⁸⁷ Voir par exemple : FERDIÈRE 2011, p. 49 ; LUGINBÜHL 1999, p. 585 ; GRENIER 1934, p. 176.

⁸⁸ Cf. BÉRARD 2012, p. 135-154. Cette publication discute en profondeur cette question délicate.

⁸⁹ CHRISTOL, FICHES 1999, p. 154.

⁹⁰ FERDIÈRE 2011, p. 50.

Bellegarde arrêta net la circulation des bateaux ⁹¹ », affirme François de Izarra. Cette zone de rupture de charge a certainement dû être relayée par roulage, tout au moins pour certaines marchandises.

Le cours supérieur du Rhône était le domaine des *ratarii superiores*, un collège de nautoniers basé à Genève (*vicus* de la cité de Vienne) qui reliait le Léman au secteur Bellegarde-Seysse, voire jusqu'à Lyon ⁹². La longueur du parcours rhodanien desservi peut être estimée différemment selon l'acception retenue du *rat* à l'origine du nom de cette corporation. Si l'on identifie le *rat* à un radeau - ce qu'il fut également -, les *ratarii superiores* étaient des radeurs qui descendaient le fleuve en radeau ou flottaient des trains de bois loin en aval, potentiellement jusqu'à Lyon (mais comment faire alors pour remonter ?). Comme le *rat* était aussi un type de solide barcasse à faible tirant d'eau, cette embarcation commune en Gaule permettait la desserte de secteurs à vif courant, en s'aidant de trains de haleurs à la remonte. Le terme de *ratarii* peut aussi avoir un sens historique, conservant la mémoire des bateaux utilisés à l'origine de la corporation, par la suite remplacés par des embarcations analogues quelque peu différentes mais bien adaptées aux conditions du parcours, tels par exemple des *lintres* (sing. : *linter*).

Quoi qu'il en soit, c'est certainement avec d'authentiques bateaux plutôt que des radeaux que les *ratarii* de Genève desservaient le Rhône, probablement jusqu'au secteur Bellegarde-Seysse où ils étaient relayés par les nautes du Rhône. Des flottages plus en aval à l'aide de radeaux ont pu compléter cette activité principale.

Elargissant le Rhône au-delà de la Narbonnaise, le Léman était aux mains de la corporation des *nautae lacu Lemano* basée à Lausanne-Vidy, comme en atteste la découverte de plusieurs inscriptions lapidaires ⁹³. *Lousonna* était en effet un « point de rupture de charge, à la convergence de plusieurs voies terrestres ⁹⁴ » où « les nautes du Léman prenaient [la suite des *ratarii superiores*] sur le lac, peut-être jusqu'à Massongex ⁹⁵ », indiquent Michel Tarpin et d'autres auteurs. Pour pratiquer le Rhône rapide et peu profond du Chablais, des embarcations différentes de celles adaptées à un lac propice à la voile ont dû être nécessaires. La manière générique dont les navigateurs du Léman se désignaient eux-mêmes n'évoquant pas l'usage d'un type de navire spécifique, le recours à des embarcations variées est plausible, aucune corporation de navigation n'étant connue en Valais. Faute d'épaves romaines découvertes à ce jour dans le Léman et le Rhône chablaisien, le discours à ce propos demeure cependant réduit à des conjectures. Indubitable, l'accès de produits venus de toute la Méditerranée au Valais central utilisait certainement la voie fluviale jusqu'au plus près de leur destination. Un autre collège de transport ou des entrepreneurs indépendants assumaient-ils un dernier parcours après les nautes du Léman ? Nous l'ignorons.

Des nautes du Rhône en aval de Lyon et de ses affluents.

En plus du Rhône lui-même de Lyon jusqu'à la mer, tous ses affluents navigables étaient utilisés pour le transport. L'épigraphie a conservé la mémoire de plusieurs corporations qui animaient ces trafics. Confluant peu au nord de Valence, l'Isère était aux mains des *ratarii Voludnienses* (radeurs ou nautoniers de l'Isère). Jaillissant des Alpes cottiennes pour aller se noyer dans le Rhône au sud d'Avignon, la Durance était un axe de transport important en direction de l'Italie. Une corporation de *nautae Druentici* (nautes de la Durance) naviguait sur son cours inférieur et sur le Rhône en aval, comme en témoigne une inscription trouvée en Arles à Trinquetaille (C.I.L., XII, n° 721) ⁹⁶. Un secteur de la Durance plus en amont était le domaine d'utriculaires (*utricularii* ; sing. :

⁹¹ IZARRA 1993, p. 37.

⁹² Cf. TARPIN, BERTI, HALDIMANN, ROSSI, STEINER 1999, p. 38-39.

⁹³ Cf. LUGINBÜHL 1999, p. 575-581.

⁹⁴ TARPIN, BERTI, HALDIMANN, ROSSI, STEINER 1999, p. 40.

⁹⁵ TARPIN, BERTI, HALDIMANN, ROSSI, STEINER 1999, p. 38.

⁹⁶ Cf. CAVALIER 2008, p. 66.

utricularius, formé à partir d'*utriculus*, petite outre) qui parcouraient ses eaux rapides à l'aide d'embarcations particulières, selon toute vraisemblance, des radeaux soutenus d'outrés stabilisatrices pouvant glisser dans très peu d'eau. Cette corporation d'utriculaires basée à Cavaillon (*Collegium utriclariorum Cabelliensium*) a laissé des traces archéologiques également à Riez et à Sisteron ⁹⁷.

Tessère des utriculaires de Cavaillon.

Transcription de l'inscription par Héron de Villefosse :

colle(gium) utri(clariorum)

Cab(elliensium) L(ucii)

Valer(ii) Succes(si)

Tessère ayant appartenu à Lucius Valerius Successus, du collège des utriculaires de Cavaillon



Document 15. Tessère d'un membre des utriculaires de Cavaillon. Tiré de : IZARRA 1993, p. 186.

La maîtrise de techniques de navigation adaptées à cette rivière fougueuse n'empêchait pas que des transports préféraient au besoin un détour par la route à l'attente d'une décrue. « De fait, écrit Odile Cavalier, la Via Domitia qui passe au nord du massif du Luberon avant de retrouver et de suivre le cours de la Durance jusqu'à Briançon offrait sans doute une alternative non négligeable malgré un coût normalement plus élevé (...) ⁹⁸ ».

Un peu à l'écart du Rhône près de Tarascon, une corporation d'utriculaires d'*Ernaginum* (auj. Saint-Gabriel) exploitaient un bras disparu de la basse Durance ⁹⁹ et transportaient marchandises et passagers à travers un réseau complexe d'étangs et de canaux qui allaient jusqu'à l'est d'Arles. Alimenté par les inondations périodiques du Rhône, de la Durance et les pluies des reliefs alentours, cet ensemble fluvio-palustre a fait l'objet de navigations de l'Antiquité jusqu'au Moyen Age, époque où il était encore géré par le Corps des Vuidanges, basé en Arles, jusqu'à l'assèchement définitif des marais d'Arles en 1642 ¹⁰⁰.

Un troisième collège d'utriculaires de la région du Bas-Rhône n'était autre que celui d'Arles elle-même. Pour ne pas recouvrir l'activité de leur collègues d'*Ernaginum*, les utriculaires d'Arles assumaient probablement un rôle d'allège des navires maritimes, s'occupant du « transbordement des marchandises des bateaux des naviculaires sur ceux des nautes et vice-versa ¹⁰¹ ».

On voit ainsi que les utriculaires opéraient aussi bien sur des rivières à courant vif qu'en zones paludéennes peu profondes, ou encore dans des ports, dont le seul aspect commun était d'être praticables par des radeaux à renforts pneumatiques ¹⁰².

En Languedoc-Roussillon, les étangs littoraux entre Narbonne et Beaucaire permettaient également une desserte locale à l'aide d'embarcations spécialisées, comme l'indique Michel Gayraud ¹⁰³. Des embarcations fluvio-

⁹⁷ Cf. IZARRA, 1993, p. 186 ; Wikipedia, article « Durance ».

⁹⁸ CAVALIER, 2008, p. 66.

⁹⁹ Cf. GRENIER, 1934, p. 499 et 507 ; CAVALIER, 2008, p. 66. Inscription des nautes d'*Ernaginum* en C.I.L., XII, n° 982.

¹⁰⁰ Ces précisions sont tirées de CONSTANS 1921, p. 184-187 et 193.

¹⁰¹ CONSTANS 1921, p. 194.

¹⁰² Cf. GRENIER 1934, p. 537.

¹⁰³ Cf. GAYRAUD 1982, p. 531-532.

maritimes à faible tirant d'eau pouvaient également pratiquer ces plans d'eau, comme le montrent de récentes découvertes archéologiques¹⁰⁴. Il ne faut jamais perdre de vue que la batellerie des petits transporteurs romains avait un caractère conservateur, faisant coexister de nombreux types d'embarcations issues de traditions régionales différentes, peu sensibles à l'innovation technique, et inclinait à perpétuer des savoir-faire ancestraux. Souvent présents en rivières peu profondes, les utriculaires ont dû aussi en certains lieux assurer la desserte de lagunes portuaires et l'acconage de navires marins ; le *Collegium Utriculariorum Narbonensium* (Collège des utriculaires de Narbonne) attesté par une tessère de bronze¹⁰⁵ profitait sans doute plus largement des trafics incessants de Narbonne que de cabotages à la perche dans le cordon des graus de l'arrière-côte.

Revenant de cette digression languedocienne vers le bassin du Rhône pour terminer ce parcours en eau douce, on mentionnera enfin les nautes de l'Ardèche et de l'Ouzèze (en rive gauche du Rhône), qui formait un collège uni siégeant en Arles et possédait des places d'honneur dans l'amphithéâtre de Nîmes¹⁰⁶. Naviguant de Vaison la Romaine jusqu'à la limite du delta camarguais, cette corporation a certainement joué un rôle important dans les trafics rhodaniens malgré la modestie de ses rivières éponymes, dont la peu praticable Ardèche. L'établissement en Arles de transporteurs actifs dans des branches latérales bien en amont est significatif car il témoigne de la distribution d'un plus gros volume de marchandises de l'artère rhodanienne vers des périphéries montagneuses plutôt qu'en sens inverse. La même remarque pourrait s'appliquer aux utriculaires d'*Ernaginum*, de Cavaillon et aux nautes de la Durance.

Des naviculaires d'Arles et de Narbonne.

Le regard et l'échelle se font plus vastes face à la mer où s'échangeaient des marchandises de tout l'Empire. En Narbonnaise, ces grands trafics étaient aux mains des Corporations de naviculaires d'Arles et de Narbonne, qui étaient reconnues d'utilité publique¹⁰⁷. Michel Christol retrace les directions multiples de leurs activités : « Ces naviculaires sont engagés dans des opérations commerciales pour leur compte : armateurs, ils doivent conclure toutes sortes de contrats avec des passagers, des négociants, etc. Engagés vers l'amont envers leurs patrons, ils le sont aussi vers l'aval envers d'autres contractants. A ce titre, ils peuvent recevoir une part des profits du transport et du commerce. Mais en sus, et c'est ce qui leur vaut une situation particulière, ils sont engagés dans des opérations de transport pour le compte de l'Etat : pour cela ils reçoivent des sommes d'argent, les *vetcurae*, et l'autorisation de constituer des *corpora*. Ces deux types d'activité sont exercées conjointement : l'une revêt un caractère privé, l'autre un caractère public¹⁰⁸ ».

La tradition épigraphique et historiographique a souvent distingué une organisation des naviculaires de type familial sans collectif d'ensemble à Narbonne d'une forme plus entrepreneuriale en Arles, où cinq corps (*quinque corpora*) sont attestés au début du III^e siècle¹⁰⁹. Il semble pourtant qu'à partir d'un certain volume d'affaires, les clans familiaux aient toujours engendré leurs activités dans une personne morale, *corpora* à même d'engranger des commandes de l'Etat et de les représenter collectivement envers les autorités. Les différences d'organisation des naviculaires d'Arles et de Narbonne ne doivent donc pas être exagérées, même si elles furent bien réelles, l'essentiel pour tous ces armateurs étant de pouvoir exercer librement leur commerce et d'aspirer une part du lucre de l'annone.

¹⁰⁴ Cf. DUSSEAU 2018, p. 8.

¹⁰⁵ Cf. GAYRAUD 1982, p. 532. La tessère appartenait à T. Gratus Titianus.

¹⁰⁶ Cf. BURNAND 1971, p. 150-154.

¹⁰⁷ CHRISTOL 1982, p. 11.

¹⁰⁸ CHRISTOL 1982, p. 12.

¹⁰⁹ Cf. CHRISTOL 1982, p. 8-11. L'idée d'une différence de style entre les naviculaires d'Arles et ceux de Narbonne se retrouve par exemple chez : GRENIER 1934, p. 534 ; CONSTANS 1921 ; ROUGÉ 1980, p. 291-303.

Claude Sintès souligne l'importance des commandes publiques et des liens de patronat pour l'activité des naviculaires d'Arles : « A la fois transporteurs, armateurs et financiers, les naviculaires étaient d'abord les correspondants du service de l'annone, chargés de l'approvisionnement en blé et en huile de Rome et des grandes villes. Ils étaient tenus à un voyage tous les deux ans contre rémunération et dispense de charges publiques mais étaient libres de leurs activités le reste du temps. Les contrats étaient négociés à Ostie, où les Arlésiens possédaient un bureau permanent dont le sol est décoré par une mosaïque représentant le pont d'Arles. Les naviculaires d'Arles sont soit indépendants, soit groupés en sociétés. Ils semblent être tous des affranchis de patrons gallo-romains d'Arles ou des environs. A ce titre ils sont volontiers membres du collège des *sevirs augustaux* et disposent d'une solide fortune. En fait ils paraissent faire fructifier pour leur propre compte, et pour celui de leur patron, des capitaux que ce dernier leur a prêtés avec usure. Ce sont les surplus du revenu foncier des grands propriétaires qui s'investissent dans le commerce maritime à travers des affranchis, mais qui finalement feront d'Arles la plaque tournante du commerce romain d'Occident ¹¹⁰ ». Les affaires officielles font apparaître cinq corporations de naviculaires marins d'Arles (*navicularii marini Arelatenses quinque corporum*), mais il est certain qu'elles s'étaient réunies en une structure commune auprès des autorités, en particulier vis-à-vis de l'annone, comme l'indique par exemple la réponse datée de 201 d'un préfet annonaire à une plainte des naviculaires arlésiens des cinq corps retrouvée à Beyrouth ¹¹¹.

« A Narbonne, relève Lietta De Salvo, le *naviculariat* (...) semble être caractérisée par une forme de « société familiale », ce dont témoignent amplement les *tituli picti* du Testaccio ¹¹² ». Si les Narbonnais disposaient au même titre que leurs confrères d'Arles d'une *statio* à Ostie pour y discuter en particulier de l'annone, ils paraissent s'en être distingués par la fréquente mise en place de concentrations économiques verticales, à l'exemple du « naviculaire du II^e siècle Tiberius Iunius Eudoxus [dont le] frère Tiberius Iunius Fadianus (...) était *conductor ferrariarum ripae dextrae*, c'est-à-dire fermier des mines de fer de la rive droite de l'Aude, dans les Corbières, ce qui montre que les familles de naviculaires essayaient aussi de contrôler la production minière dont elles écoulaient une partie ¹¹³ ». Des exemples analogues pourraient être donnés pour la production d'amphores, d'huile et de vin... ¹¹⁴.

Au cœur de multiples réseaux maritimes, Narbonne pratiquait évidemment tous les niveaux de commerce, du plus lucratif au plus moyen, et même plus humble. Une distinction entre grand commerce hauturier et trafic maritime régional y distinguait probablement dans la titulature les *navicularii maritimi* (naviculaires maritimes) des simples *navicularii* ou *naucularii* (naviculaires ou nauclaires) ¹¹⁵. Michel Gayraud et d'autres chercheurs, tel Lietta De Salvo, distinguent à Narbonne deux groupes distincts de naviculaires, ceux dont la céramologie attestent la présence au Testaccio et dans d'autres grands ports méditerranéens, qui seraient les *navicularii maritimi*, et ceux dont aucune marque n'a été retrouvée à Ostie ou dans les grands ports de Méditerranée occidentale, car « à la tête d'une petite entreprise individuelle, spécialisée dans le simple cabotage le long des côtes ¹¹⁶ ». Si cette dichotomie est un peu simpliste, car l'on sait bien que le *tramping* – intermédiaire entre le cabotage et la navigation hauturière – était largement pratiqué à l'époque romaine, cette hiérarchisation d'activité est intéressante du point de vue des traces iconographiques qu'ont pu laisser ces deux catégories sociales. Les plus riches naviculaires de Narbonne ont ainsi pu laisser des mausolées inaccessibles à leurs collègues moins fortunés.

¹¹⁰ SINTÈS 1996, p. 92-93.

¹¹¹ Cf. DE SALVO 1992, p. 404-409.

¹¹² DE SALVO 1992, p. 399.

¹¹³ GAYRAUD 1981, p. 534-535. Epitaphe du naviculaire Tiberius Iunius Eudoxus en C.I.L., XII, n° 4398.

¹¹⁴ Cf. GAYRAUD 1981, p. 534.

¹¹⁵ Cf. GAYRAUD 1981, p. 534.

¹¹⁶ GAYRAUD 1981, p. 534.

Dans ce large éventail social, les familles narbonnaises des *Fadii*, des *Valerii*, des *Segolatii*, des *Olitii* et des *Aponii* s'affichent au sommet de la hiérarchie des métiers du commerce et des dignités municipales ¹¹⁷ .

Auprès de cette élite, les métiers du commerce maritime exercés à Narbonne étaient fort variés, comme le montre le tableau ci-dessous établi à partir de l'épigraphie, qui date les inscriptions et précise les activités et conditions sociales de chacun.

Noms	Références	Date	Métiers	Condition sociale
Q. Onumisius Proculus	<i>C.I.L.</i> XII 5032	Ier s.	Iu[m]en[t]ar(ius)	ingénu
Coel(ius) Mascelinus	<i>I.L.G.N.</i> 584	IIe s.	mango ?	
M. Ulpus Eutyches	<i>C.I.L.</i> XII 4490	Trajan	mentor	affr. impér.
[T.V]ettienus	<i>C.I.L.</i> XII 4491	début Ier s.	mensularius	citoyen
C. Offellius Zetus	<i>C.I.L.</i> XII 4492	Ier s.	mercator	affranchi
...lius Alexander	<i>C.I.L.</i> XII 5971	Ier s.	[me]rcator	affranchi
M. Fabius Gi...	<i>I.L.G.N.</i> 586	fin Ier s.	mercator	affranchi
C. Allius L.f.	<i>C.I.L.</i> XII 4380	Ier s.	[navic(ularius)] mar(inus) N(arbonensis) ?	ingénu
Tib. Iunius Eudoxus	<i>C.I.L.</i> XII 4398	IIe s.	navicul(arius) mar(itimus) C.I.P.C.N.M.	
P. Olitius Apollonius	<i>C.I.L.</i> XII 4406	IIe s.	navicul(arius) C.I.P.C.N.M.	affranchi ?
L. Gaienina Maselus	<i>C.I.L.</i> XII 4493	Ier s.	naularius	
Q. Valerius Gemellus	<i>C.I.L.</i> XII 4494	Ier s.	navicularius ?	
D. Uleius Auctus	<i>C.I.L.</i> XII 4495	fin Ier s.	naularius	affranchi
L. Squeillanius Faustus	<i>C.I.L.</i> XII 5972	fin Ier s.	navicularius	affranchi
?	<i>I.L.G.N.</i> 575		nav[ic]ul[arius]	
...Leno	<i>C.I.L.</i> XII 4496		negotia[tor]	affranchi ?
L. Baebius Lepidus	<i>C.I.L.</i> XII 4497	Ier s.	[n]ummularius	
...liensis	<i>C.I.L.</i> XII 4498		num[mularius]	
T. Grati[us] Titian[us]	<i>C.I.L.</i> XII 283* = <i>I.L.G.N.</i> 571		u(tricularius)	

Document 16. Conditions sociales des professionnels navals à Narbonne d'après l'épigraphie. Tiré de : GAYRAUD 1981, p. 530-531.

Qu'ils aient été naviculaires, marchands en demi-gros (*mercatores*), contrôleur des mesures (*mentor*), changeur ou banquier (*mensularius*) ou marchand d'esclaves (*mango*), les hommes d'affaires de Narbonne étaient le plus souvent des affranchis. Ce tableau donne à voir une plus grande activité commerciale et maritime au I^{er} et au II^e siècles. A l'instar d'autres professionnels du transport et commerce par eau, ces personnages ont pu laisser des images en rapport avec leur succès, leurs espérances et leurs statuts.

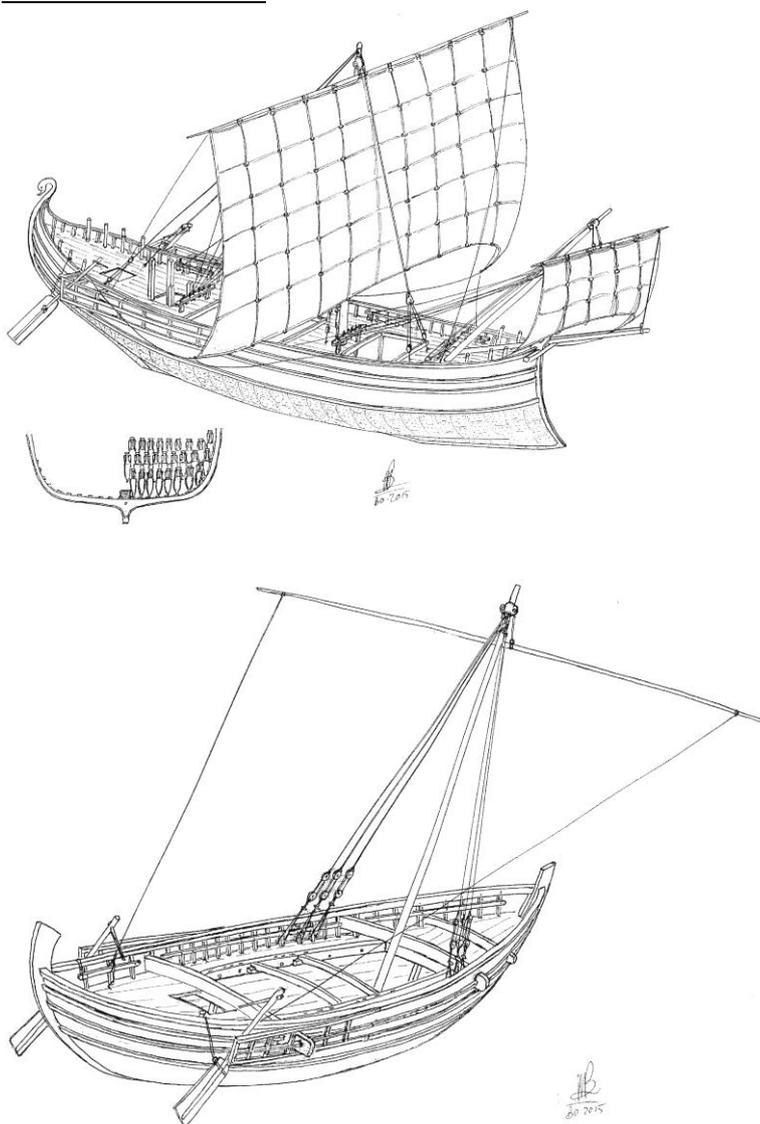
Nous voici arrivés aux navires et embarcations d'époque contemporaine aux images du corpus de cette étude.

¹¹⁷ Cf. DE SALVO 1992, p. 398 ; GAYRAUD 1981, p. 532-533.

B – Modèles archéologiques

Les quatre bateaux présentés ci-dessous reposent sur des épaves retrouvées près des côtes de la Narbonnaise ou de navires usuels en Méditerranée occidentale. Synthétisant les connaissances élaborées au cours des cinquante dernières années par des spécialistes ¹¹⁸ (archéologues, historiens de l'art, de la navigation et de l'architecture navale), ces images constituent des références auxquelles pourront être confrontés les objets étudiés dans ce mémoire. La sureté de ces modèles archéologiques conserve néanmoins une faible part d'hypothèse qui les prive d'un caractère absolu, en particulier pour les détails de l'accastillage et la décoration. On gardera à l'esprit que de toute manière, ces références ne figurent que quelques bateaux de types importants parmi une variété considérable de navires et d'embarcations, la marine et la batellerie d'époque romaine n'ayant jamais connu de forte standardisation.

B.1. Navires maritimes



Document 17.

Navire de la Madrague de Giens.
Grand voilier hauturier à taillemer.

Vers 70 av. J.-C. Découvert près de Marseille.

Déplacement : 402,5 tonnes. Capacité de charge : env. 235 tonnes, ou 7000 amphores de vin.

Longueur : 36 m ; largeur : 8 m.

Tirant d'eau : 3,75 m en charge.

Dessin de : BONINO 2015, p. 25.

Description selon : BONNINO 2015, p. 24-25 ; NANTET 2016, p. 172 et 226.

Document 18.

Navire de l'anse des Laurons.
Petit voilier de cabotage et de tramping.

I^{er} s. av. J.- C. Découvert devant Martigues (près de Fos-sur-Mer).

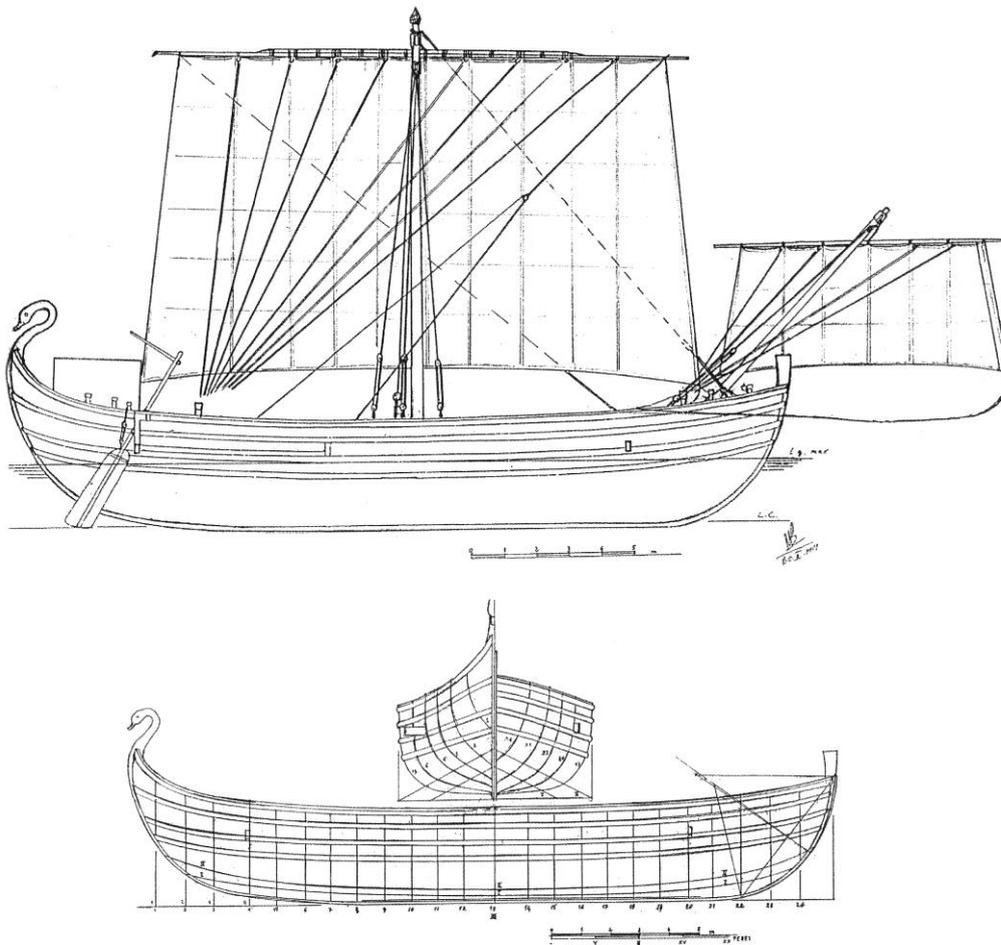
Déplacement : 31,37 tonnes.

Longueur : 15,7 m ; largeur : 2,6 m.

Tirant d'eau : 1,5 m.

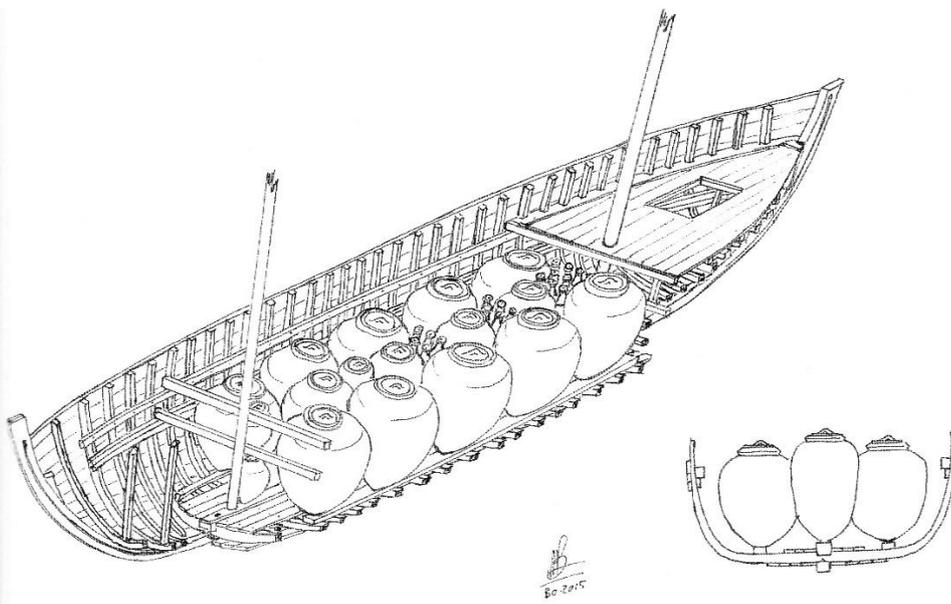
Dessin et description tirés de : BONINO 2015, p. 26.

¹¹⁸ En plus de ses propres recherches, Marco Bonino auquel sont empruntées ces récentes reconstitutions s'appuie sur l'héritage des experts suivants : Lucien Basch, Giulia Boetto, Patrice Pomey, Eric Rieth, Michel Rival pour les francophones ; Nereo Alfieri, Carlo Beltrame, Piero Dell'Amico, Piero Gianfrotta, Pietro Janni, Stefano Medas pour les italo-phones ; George Bass, Lionel Casson, James Hornell, Richard Steffy, Peter Throckmorton, Cecil Torr pour les Anglo-Saxons, ainsi que Ronald Bockius, Costas Damianidis, Björn Landström et Cemal Pulak. Cf. BONINO, 2015, p. 7-9.

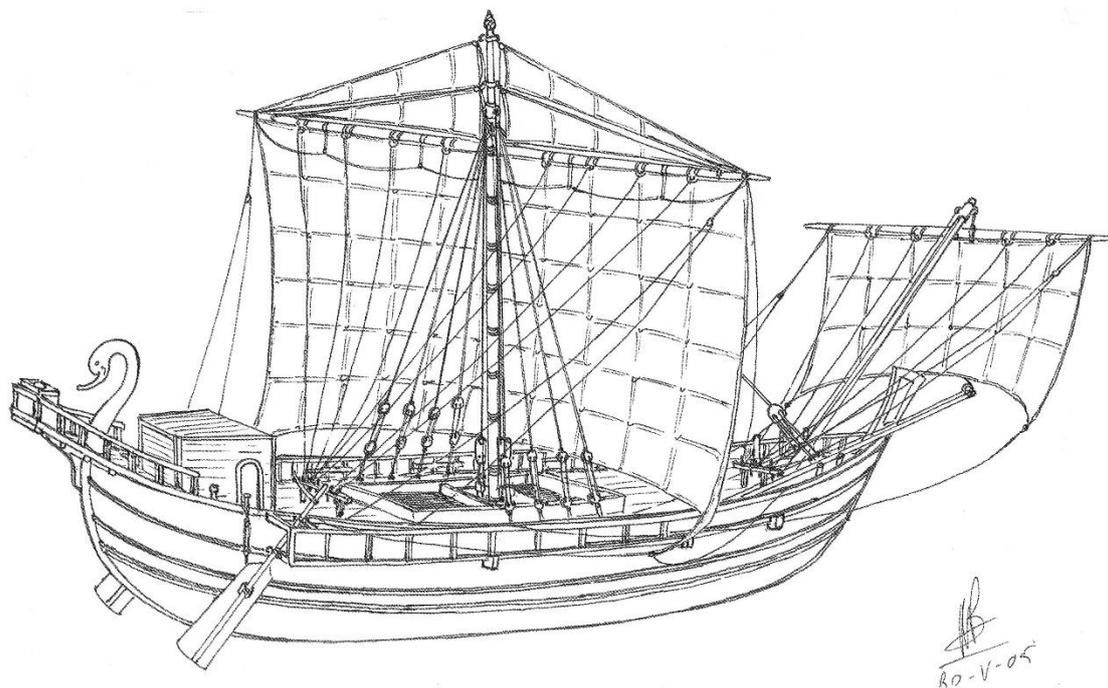


Document 19. Type de navire hauturier de taille moyenne du I^{er} - II^e s. apr. J.-C.
 Reconstitution sur la base des épaves de la bourse de Marseille et de Marausa (Trapani).
 Déplacement : 132,7 tonnes. Longueur totale : 24,5 m ; largeur à la ligne de flottaison :
 6,16 m. Tirant d'eau : 1,55 m.
 Dessin et description tirés de : BONINO 2015, p. 45.

Document 20. Navire à *dolia*. I^{er} s. av. J.-C.
 Selon l'épave de Diano Marina (Ligurie occidentale), en provenance d'Espagne.
 Déplacement : 110-115 tonnes. Capacité de transport : env. 42.000 litres de vin (dans 14 *dolia*, 4 *doliola* et 406 amphores).
 Longueur : 20,6 m ; largeur : 5,25 m.
 Tirant d'eau en pleine charge : 1,8 m.
 Dessin et description tirés de : BONINO 2015, p. 42-44 ; MARLIER 2008, p. 156-157.



Les deux navires ci-dessous sont des reconstitutions archéologiques légèrement moins sûres que les précédentes car issues d'extrapolations à partir d'épaves de plus petit gabarit du même type, en croisement avec l'architecture navale, l'iconographie et des sources littéraires. Ils sont toutefois d'une fiabilité suffisante pour servir de modèles archéologiques.



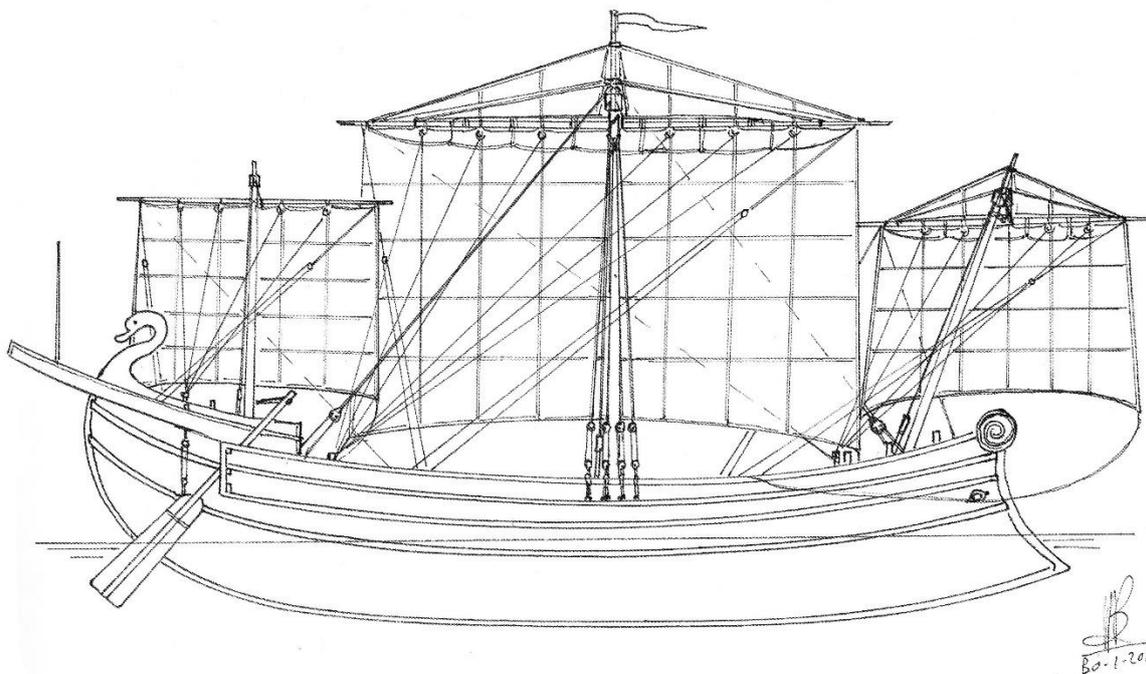
Document 21. Navire annonaire du II^e-III^e s. apr. J.-C.

Déplacement : env. 550 tonnes. Capacité de transport : ca. 330 tonnes. Longueur à la flottaison : env. 40 m.

Largeur à la flottaison : 11 m. Tirant d'eau : ca. 2,5 m.

Appartient à la catégorie des *myriophoroi*, c'est-à-dire des navires capables de transporter 10.000 amphores.

Dessin et description tirés de : BONINO 2015, p. 48 ; NANTET 2016, p. 224.



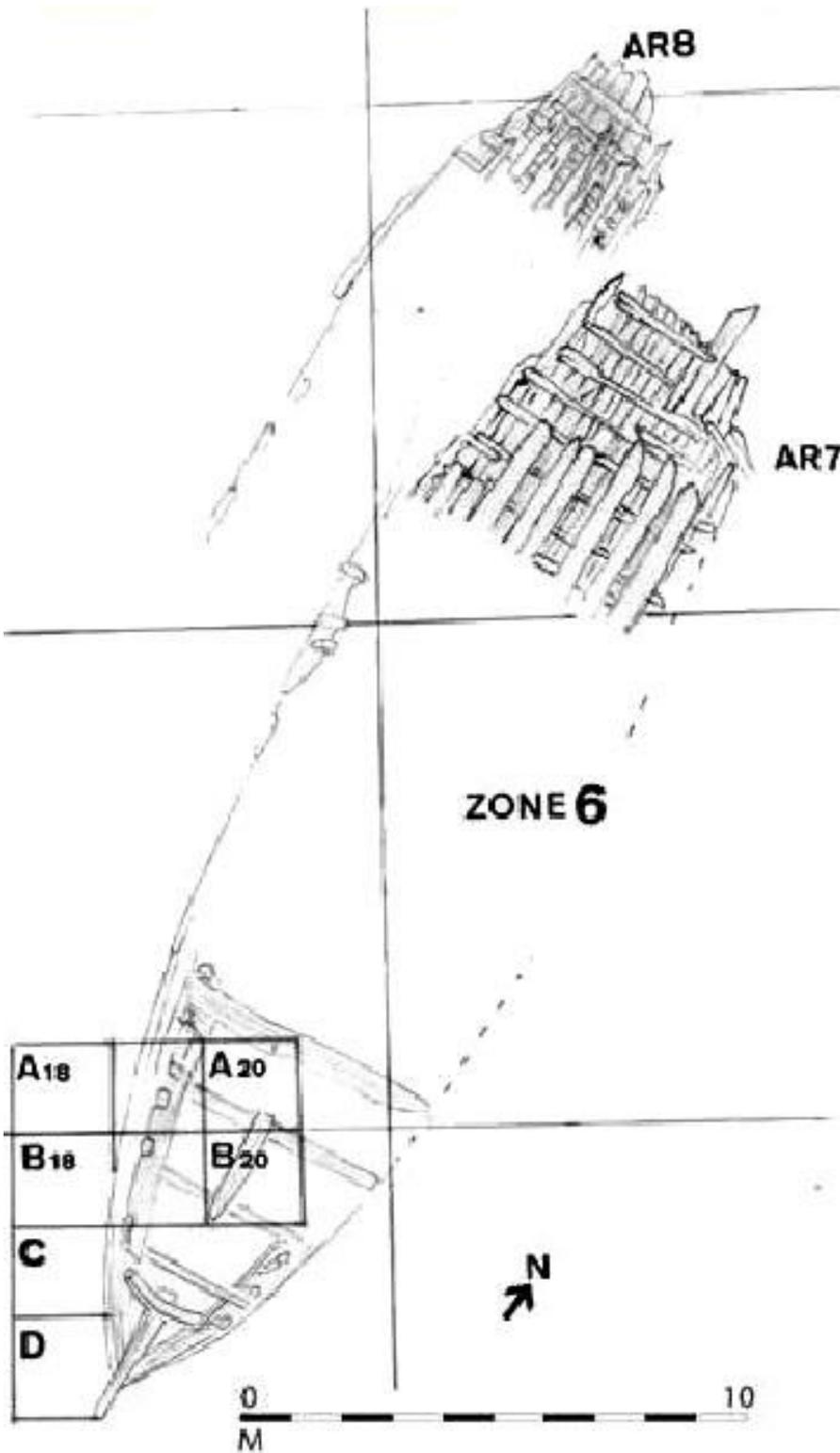
Document 22. Trois-mâts gros porteur à taillemer. Fin du II^e s. apr. J.-C.

Longueur : au moins 45 m. Tirant d'eau (en charge) : environ 4 m.

Appartient à la catégorie des *myriophoroi* capables de transporter 10.000 amphores.

Dessin et description tirés de : BONINO 2015, p. 52-53 ; NANTET 2016, p. 224.

B.2. Navires fluviomaritimes



Document 23.

Navires fluviomaritimes Arles-Rhône 7 et Arles-Rhône 8.

II-III^e s. apr. J.-C.

Trouvés dans le Rhône en Arles.

AR 7 : longueur: ca. 20 m ; port en lourd : 40-50 tonnes ; traces de vers marins.

Aspects architecturaux caractéristiques des 2 bateaux : Fond plat sans quille, assurant un faible tirant d'eau.

Etrave pincée capable d'affronter la vague, adaptée à la navigation en mer.

Emplanture du mât très en avant, adaptée au halage.

Assemblage rigide par tenons et mortaises.

Fonction : travail d'allège des grands navires maritimes dans les avant-ports et transport de marchandises sur le Rhône.

Dessin et description tirés de : LONG, DUPPERON 2013, p. 129-130.



Document 24.

Navire fluviomaritime Fiumicino 1.
IV^e-V^e s. apr. J.-C.

Reconstitution d'une épave découverte à Ostie-Fiumicino dans le port de Claude.

Longueur hors tout : 17,18 m.

Largeur : 5,59 m. Capacité de transport : env. 49,7 tonnes.

Tirant d'eau : env. 1,40 m.

Avec mât adapté au halage implanté au quart avant du navire.

Navis caudicaria dotée d'une « double fonction de transport des approvisionnements par voie fluviale et d'allège des navires marchands maritimes ». Image et informations tirées de : BOETTO 2008, p. 54-58.

B.3. Chalands fluviaux



Documents 25.

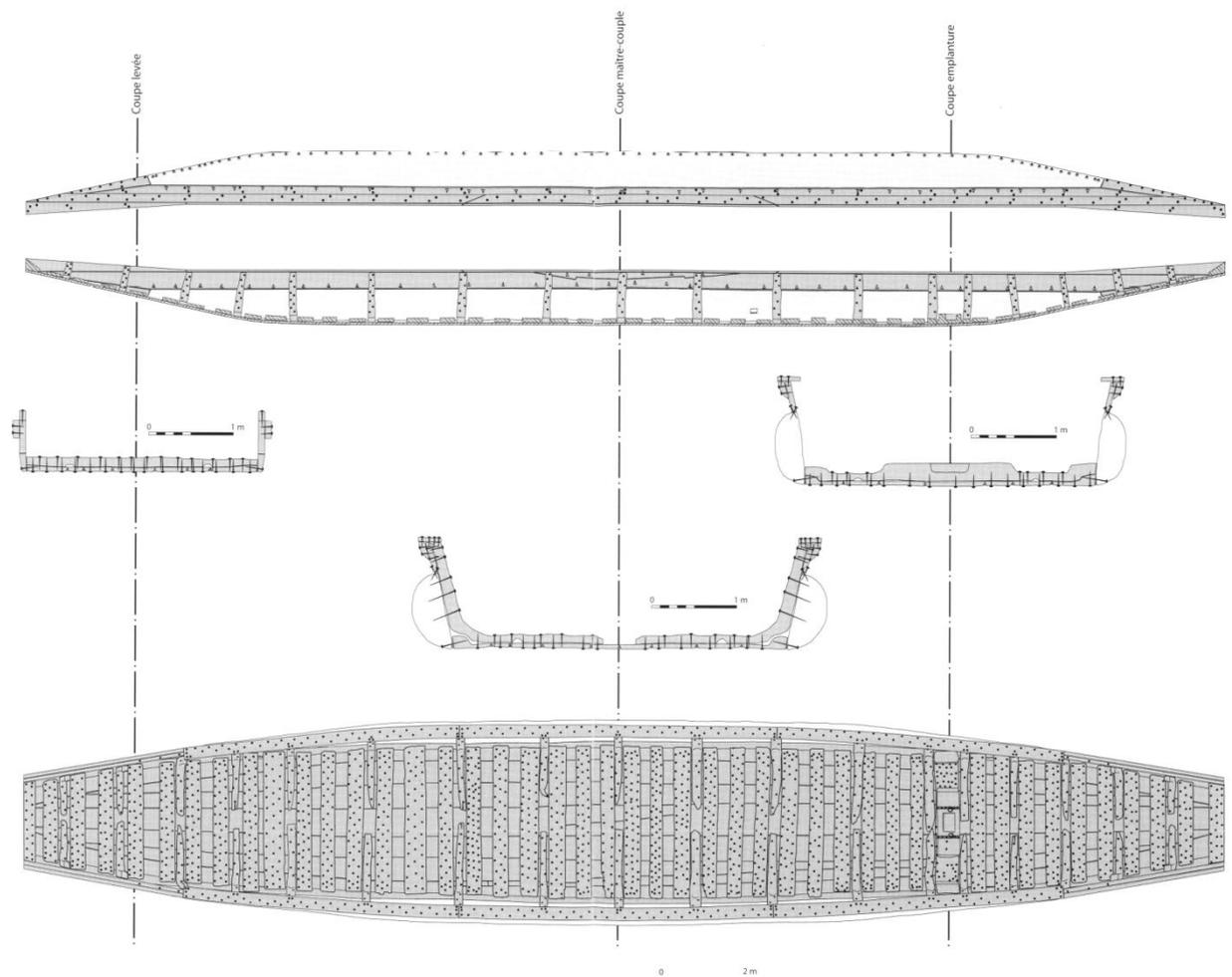
Chaland Arles-Rhône 3. Milieu du I^{er} s. apr. J.-C.

Retrouvé dans le Rhône en Arles, chargé de 27 tonnes de blocs calcaires des carrières de Saint-Gabriel (*Ernaginum*).

Longueur : 31 m ; largeur : 3 m. Fond plat. Mât de halage de 3,7 m très en avant de la barge. Poupe filiforme.

Pelle de gouverne. Deux perches de sonde à bord.

Informations tirées de : MARLIER 2014. Image du Musée d'Arles antique trouvée sur Google image.



Document 26. Epave Ep. 4 du Parc Saint-Georges (Lyon). Début du III^e s. apr. J.-C.

Découverte parmi d'autres épaves dans un cours disparu de la Saône, à l'emplacement d'un port antique.

Longueur : 27 m. Largeur max. à la sole : 3,75 m. Construction monoxyle assemblée sur sole, donc à fond plat et sans quille.

Emplanture d'un mât de halage au 1^{er} quart avant.

Signatures architecturales témoignant d'une influence méditerranéenne : assemblage par clés non chevillées et mortaises ; étanchéité assurée par du tissu enduit de poix pris dans la structure (lutage).

Dessins et informations tirés de : GUYON 2010, pl. Ep. 4.

C – Modèles iconographiques

Parallèlement à des artistes qui détaillaient l'architecture complexe de certains navires, tel par exemple l'auteur d'un grand cargo à quai dans le *portus* de Rome ¹¹⁹, de nombreux mosaïstes usaient de cahiers de modèles sans bien connaître les bateaux ou chercher à les reproduire fidèlement. Des sillages iconographiques sont ainsi apparus dans cet art, pour lequel la mosaïque d'Althiburus (Medeina, Tunisie) et le pavement nilotique de Palestrina (Latium) fournissent des références qui permettent de nommer certains bateaux à partir d'images et d'identifier quelques stéréotypes visuels récurrents.

Ces deux mosaïques sont en effet d'une importance particulière pour l'étude de figures navales. « L'ensemble [de la mosaïque de Palestrina] constitue (...) un véritable catalogue de la batellerie nilotique à l'époque gréco-romaine, constate Patrice Pomey. Si, à propos de la mosaïque d'Althiburus, on a pu la qualifier de véritable catalogue de la batellerie gréco-romaine, on pourrait tout aussi bien qualifier la mosaïque de Palestrina de catalogue de la batellerie nilotique ¹²⁰ », complète le savant. Ce propos peut être élargi dans la mesure où ces deux pavements figurent non seulement des embarcations fluviales, mais aussi des navires maritimes, en particulier à Althiburus, comme on va le voir ci-dessous.

C.1. Types de bateaux de la mosaïque d'Althiburus

Remarques préalables.

Découverte dans la pièce 4 de l'Edifice des Asclepieia, la mosaïque d'Althiburus a été datée archéologiquement du III^e s. apr. J.-C ¹²¹. Oeuvre de grande dimension ornant une pièce d'apparat ¹²², elle exhibe un savoir nautique érudit sous la forme d'images de bateaux schématisés à l'extrême mais tous nommés en latin, parfois en grec.



Document 27.
Détail de la mosaïque d'Althiburus montrant une *corbita*.
Tiré de : GROSSMANN 2011, p. 40.

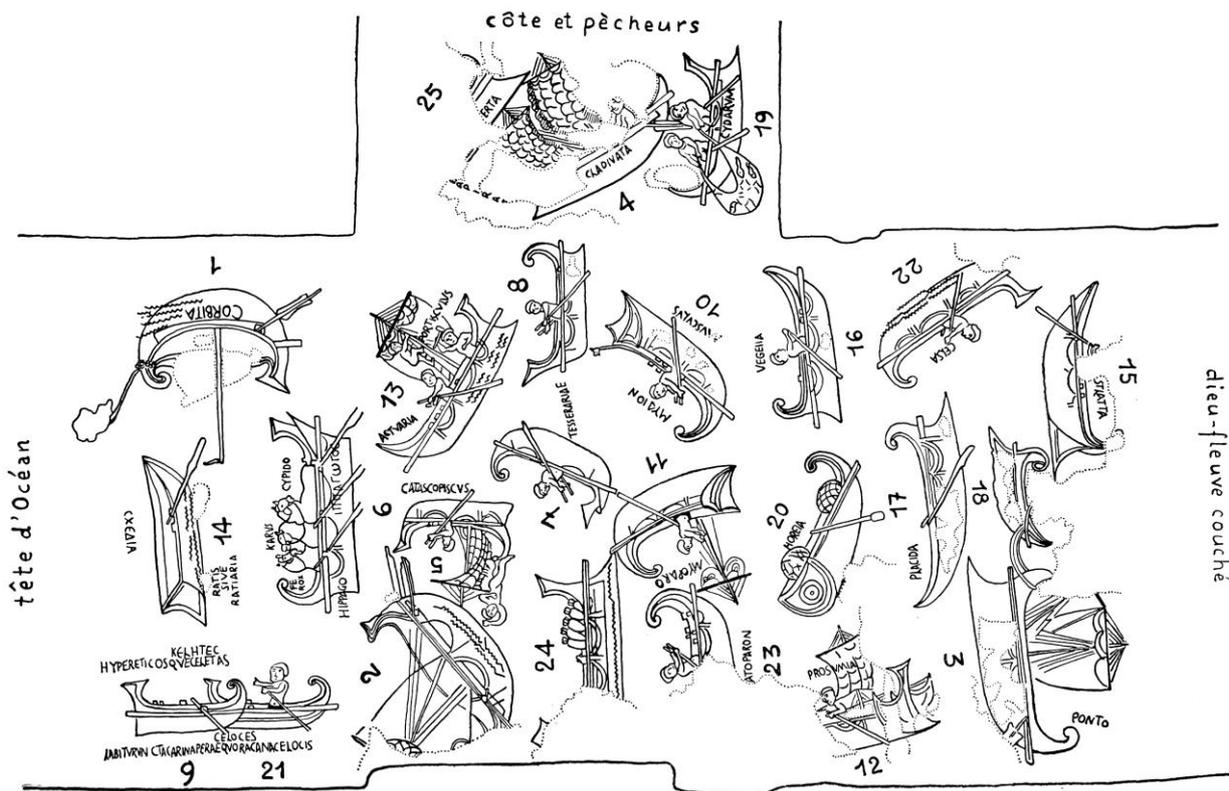
¹¹⁹ La mosaïque montrant l'arrière de ce grand navire est visible dans : POMEY 1997, p. 84.

¹²⁰ POMEY 2015, p. 169.

¹²¹ Cf. ENNAÏFER 1976, p. 73-74. Une inscription atteste que le propriétaire de la demeure avait reçu le prix des Asclépias, jeux littéraires créés par Septime Sévère en 204/205, ce qui donne un *terminus post quem* (cf. FANTAR 1994, p. 41).

¹²² Cf. ENNAÏFER 1976, plan III. Ornant une pièce d'environ 8 m x 8 m, la partie figurée du pavement qui a été conservée fait env. 8 m x 4,85 m.

Les vingt-cinq bateaux encore visibles sur le pavement d'Althiburus ont été numérotés *in situ* de la sorte par Paul-Marie Duval :



Document 28. Identification des bateaux de la mosaïque d'Althiburus. Tiré de : DUVAL 1949, pl. 1.

Le tableau ci-dessous élaboré par ce chercheur rend compte de la variété de types et d'usages de ces bateaux.

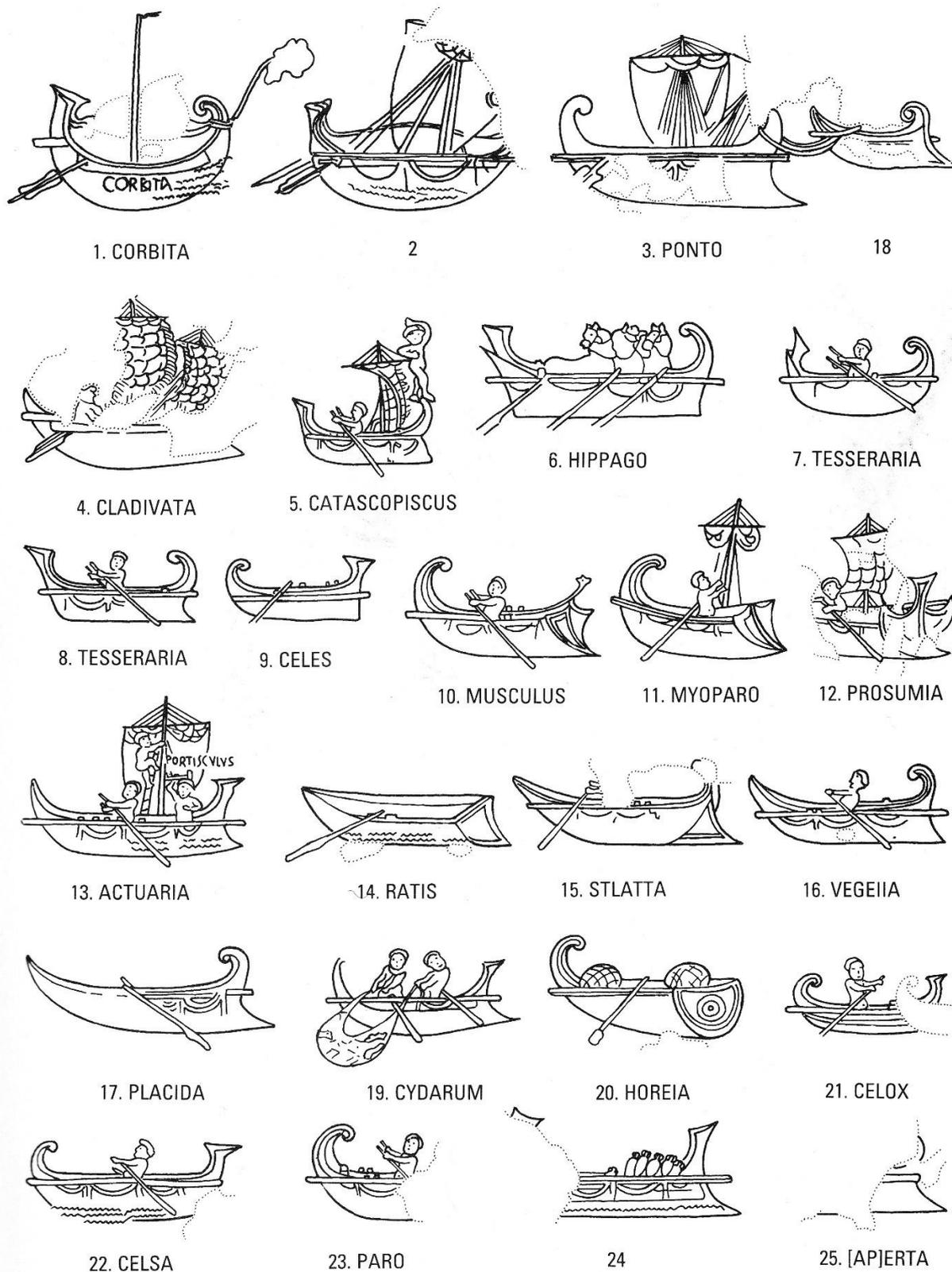
		PROFIL SYMÉTRIQUE					
		GROS VOILIERS	VAISSEAUX LÉGERS		BARQUES	CHALANDS	?
			à voiles	sans voiles			
sans rames		1 Corbita 2 (Corbita)				24 navire aux amphores	
à rames				7 <u>tesseraria</u>		6 <u>hippago</u>	
?						25 [Ap]erta ←	
		PROFIL ASYMÉTRIQUE					
sans rames		3 ponto 4 cladivata					
à rames			5 <u>catascopus</u> 11 <u>myoparo</u> 12 <u>prosumia</u> 13 <u>actuaria</u>	8 <u>tesseraria</u> 9 <u>celes</u> 10 <u>musculus</u> 21 <u>celox</u>	14 ratis 15 stlatta 16 vegeiia 17 placida 18 canot du ponto 19 cydarum 20 horeia		
?			?	?			25 [Ap]erta
		FORME INDÉTERMINÉE					
à rames				22 celsa			

N. B. — Les navires appartenant à la marine de guerre (5, 6, 21) ou bien à la marine des pirates (11, 21) sont soulignés deux fois, ceux qui peuvent être annexés à une flotte de guerre, une fois.

Document 29. Classification par profil général (symétrique ou asymétrique), propulsion et tonnage des bateaux de la mosaïque d'Althiburus. Tiré de : DUVAL 1949, p. 143.

Le catalogue d'Althiburus.

Ce riche pavement donne à voir une liste d'embarcations et de navires qui constitue selon Paul Gauckler « un des catalogues les plus complets et les plus précis [de bateaux de commerce] que nous ait légués l'antiquité latine ¹²³ ».



Document 30. Types de bateaux de la mosaïque d'Althiburus, numérotés selon le relevé de Paul-Marie Duval.
Tiré de : HÖCKMANN 1985, p. 63.

¹²³ GAUCKLER 1905, p. 145.

Ces modèles iconographiques d'Althiburus peuvent être décrits de la sorte :

1 & 2. **Corbita** : grand vaisseau rond de type symétrique, à haut pavois, dotée d'un mât central et en général d'un *artemo* incliné à l'avant. Adapté au transport maritime lourd, ce type de navire appartient à la vaste famille des *naves onerariae*, navires de charge massifs et ventrus. Cf. GAUCKLER, 1905, p. 128-130 ; IZARRA, 1993, p. 108-109 ; SAINT-DENIS 1974, p. 17 ; CASSON 1973, p. 169-170.

3. **Ponto** : gros voilier de commerce de type asymétrique, à quille saillante vers l'avant (taillemer), à deux mâts, sans rames, qui serait originaire de la côte méridionale des Gaules. Cf. GAUCKLER 1905, p. 139-140; DUVAL 1949, p. 134 ; CASSON 1973, p. 169.

4. **Cladivata** : gros voilier de commerce asymétrique à deux mâts, sans rames, relativement effilé et doté d'une plus grande voilure que le *ponto*. Cf. GAUCKLER 1905 ; p. 142-143 ; DUVAL 1949, p. 134 ; ROUGÉ 1966, p. 74.

5. **Catascopus** (ou *catascopiscus*) : aviso à voile et à rames à étrave très saillante pour la police des mers ou en appui d'une flotte de guerre ; c'est un *navis speculatoria* (navire éclaireur). Cf. GAUCKLER 1905, p. 131-132 ; DUVAL 1949, p. 134 ; SAINT-DENIS 1974, p. 13.

6. **Hippago** : transporteur de chevaux d'allure symétrique, genre de chaland à rames à coque anguleuse et fond plat. Cf. GAUCKLER 1905, p. 130-131 ; DUVAL 1949, p. 135 ; SAINT-DENIS 1974, p. 14.

7 & 8. **Tesseraria** : bateau-courrier à rames, léger et rapide, aussi bien de type symétrique (n° 7) qu'asymétrique à taillemer (n° 8). Cf. GAUCKLER 1905, p. 133-134 ; DUVAL 1949, p. 135.

9. **Celes** (ou *celox*) : embarcation à rames rapide et légère servant de courrier dans la police des mers ou d'avisos au sein de flottes de guerre. Il serait d'origine rhodienne. Cf. GAUCKLER 1905, p. 127-128 ; DUVAL 1949, p. 136.

10. **Musculus** : canot à rames assez court et pointu à l'avant capable de se faufiler partout, comme une « petite souris ». Cf. GAUCKLER 1905, p. 135 ; DUVAL 1949, p. 136 ; CASSON 1973, p. 330.

11. **Myoparo** : navire léger non ponté à voile et à rames doté d'un petit mât placé et incliné vers l'avant, sorte de frégate de taille moyenne souvent utilisée pour la piraterie. Cf. GAUCKLER 1905, p. 134-135 ; DUVAL 1949, p. 137.

12. **Prosumia** : petit navire à étrave pointue à rames et à voile dont la voilure est toutefois petite par rapport à la coque, sans doute à rôle d'éclaireur et de transport de voyageurs. Cf. GAUCKLER 1905, p. 135-136 ; DUVAL 1949, p. 137.

13. **Actuaria** : galère marchande à voiles et à rames servant aux liaisons rapides, munie de 30 à 50 avirons, parfois à usage militaire. L'*actuariola* (diminutif) est une petite *actuaria* équipée d'une dizaine d'avirons. Dans une autre acception, le terme *actuaria* désigne de manière générique un quelconque navire marin de transport. Cf. GAUCKLER 1905, 132-133 ; CASSON 1973, p. 159-160 ; DUVAL 1949, p. 137 ; SAINT-DENIS 1974, p. 19 ; IZARRA 1997, p. 107.

14. **Ratis** : à l'origine, radeau, puis barque à rames de construction simple, large et plate, non pontée. La simplicité de cette embarcation a favorisé au cours du temps un usage générique de son nom pour désigner des embarcations fluviales très diverses, telles des allèges en service dans les ports fluviomaritimes, des barcasses à faible tirant d'eau et mât de halage pour la desserte de cours difficiles, ou encore des bachots pour relier les deux rives d'un fleuve. Cf. GAUCKLER 1905, p. 126-127 ; DUVAL 1949, p. 137 ; SAINT-DENIS 1974, p. 17-19.

15. **Slatta** : grosse barque à usage fluvial, attesté par Ausone sur le Tarn et la Garonne. Cf. GAUCKLER 1905, p. 140-141 ; DUVAL 1949, p. 137.

16. **Vegeiia** : grande barque allongée à l'étymologie obscure, possiblement gauloise. Très rarement attestée, elle aurait été d'usage régional. Cf. GAUCKLER 1905, p. 137-138 ; DUVAL 1949, p. 138.

17. **Placida** : embarcation de plaisance à rames destiné aux eaux calmes, de forme allongée, à étrave inversée et carène fuyante. Cf. GAUCKLER 1905, p. 138-139 ; DUVAL 1949, p. 139.

18. Canot du *Ponto* n° 3. Innommé et sans commentaire.

19. **Cydarum** : barque asymétrique à usage de pêche ou commercial, très utilisée à Rome aux premiers siècles de notre ère comme l'atteste la découverte de plombs et tessères portant son nom ou son image à proximité de l'*Urbs*. Le *cydarum* a sans doute acquis une acception générique tout au moins régionale pour désigner des barcasses munies d'une huitaine d'avirons et des navires légers à voile et à rames. Cf. GAUCKLER 1905, p. 141-142 ; DUVAL 1949, p. 140.

20. **Horeia** : grande barque à étrave à tableau, de forme anguleuse, destinée à la pêche ou au transport de marchandises. L'archéologie navale atteste une déclinaison de ces *horeiae* à étrave très particulière en de nombreuses versions longues d'environ 6 à 15 m. La diversité de ces bateaux, aussi bien barques portuaires à rames (épaves *Toulon 1* et *2*) que voiliers légers (épave *Napoli C*) indique de pair avec l'épigraphie un usage générique du nom d'*horeia* : ce type naval était donc courant. Cf. GAUCKLER 1905, p. 137 ; BOETTO 2014, p. 59-61.

21. **Celox** (ou *celes*) : bateau militaire rapide et léger à rames servant de courrier dans la police des mers ou au sein de flottilles de guerre. Cf. GAUCKLER 1905, p. 128 ; DUVAL 1949, p. 141.

22. **Celsa** : vaisseau léger à rames proche du *celox* mais doté d'une proue très relevée. Cf. GAUCKLER 1905, p. 140 ; DUVAL 1949, p. 141.

23. **Paro** : navire léger probablement à propulsion mixte, volontiers utilisé par les pirates mais peu cité par les auteurs antiques, ce qui est un indice de rareté. Cf. GAUCKLER 1905, p. 134 ; DUVAL 1949, p. 142.

24. Navire aux amphores ; innommé. Longue et basse sur l'eau, sa silhouette évoque un navire à *dolia*, dont le chargement était complété par des amphores.

25. **Aperta** : embarcation ou navire de commerce non ponté, de type par ailleurs indéterminé. Cf. GAUCKLER 1905, p. 143-144.

Un parallèle avec la liste d'Aulu-Gelle.

Expression visuelle d'une érudition nautique, la liste d'Althiburus mérite d'être croisée avec une énumération savante d'Aulu-Gelle - polygraphe né à Rome vers 130, mort vers 180 - dont la sécheresse reflète l'intention encyclopédique. Il s'agit d'un passage des *Nuits Attiques* :

5. Quant aux noms de navires²⁰ que nous pûmes nous rappeler alors les voici : *gauli*²¹, *corbitae*²², *caudicae*²³, *longae*²⁴, *hippagines*²⁵, *cercuri*²⁶, *celoces*²⁷ ou comme disent les Grecs κέλητες, *lembi*²⁸, *oriae*²⁹, *lenunculi*³⁰, *actuariae*³¹ que les Grecs appellent ἰστιοκώποι ou ἑπακτρίδες, *prosumiae*¹, ou *geseoretae*, ou *horiolae*, *slattae*², *scaphae pontones*³, *uectoriae*⁴, *mydia*⁵, *phaseli*⁶ (transports), *parones*⁷, *myoparones*⁸, *lintres* (esquifs), *caupuli*⁹, *camarae*¹⁰, *placidae*¹¹, *cydarum*¹², *ratariae*¹³, *catascopium*¹⁴ (bateau éclairer).

5. Nauium autem, quas reminisci tunc potuimus, appellationes hae sunt : *gauli*, *corbitae*, *caudicae*, *longae*, *hippagines*, *cercuri*, *celoces* uel, ut Graeci dicunt, κέλητες, *lembi*, *oriae*, *lenunculi*, *actuariae*, quas Graeci ἰστιοκώπους uocant uel ἑπακτρίδας, *prosumiae* uel *geseoretae* uel *oriolae*, *slattae*, *scaphae*, *pontones*, *uectoriae*, *mydia*, *phaseli*, *parones*, *myoparones*, *lintres*, *caupuli*, *camarae*, *placidae*, *cydarum*, *ratariae*, *catascopium*.

Source 10. Aulu-Gelle, Les nuits attiques, livre X, chap. XXV, 5.

Le rapprochement de ces deux sources – musicale et littéraire – fait apparaître une dizaine de noms de bateaux communs. On remarquera en particulier la *corbita*, le *ponto* et l'*actuaria*, attestés dans toute la Méditerranée comme navires de charge. D'autres types étrangers au commerce hauturier étaient de même bien connus en Méditerranée, tels le *paro* et le *myoparo* semble-t-il appréciés des pirates, contre lesquels pouvaient être engagés le *catascopus* / *catascopicus*, le *celox* / *celes* ou la *prosumia*. L'*hippago* et l'*horeia* / *horiola* (diminutif) étaient des bateaux très spécialisés, tandis que le *ratis* / *ratia* (augmentatif), le *cydarum*, la *slatta* et la *placida* animaient les eaux intérieures ou fluviomaritimes.

Cette simple mise en parallèle fait ressortir d'une vaste constellation quelques noms de navires et d'embarcations de notoriété suprarégionale qui ont pu éventuellement être figurés en « Rhône-Narbonnaise » ou avec lesquels des images navales pourront être rapprochées dans cette zone. On gardera avant cela à l'esprit le conseil d'Etienne de Saint-Denis : « Les monument figurés les plus sérieux doivent être utilisés avec circonspection ; trop souvent les dessins de bateaux antiques sont plus soucieux d'effets décoratifs que d'exactitude ¹²⁴ ». Appuyé par la liste d'Aulu-Gelle, le catalogue d'Althiburus pourrait toutefois aider à nommer certains navires historiés et à départager la part de réalité ou de pure fantaisie donnée à voir dans des motifs d'enjolivement.

C.2. Bateaux de la mosaïque nilotique de Palestrina

Deuxième source essentielle de modèles iconographiques utiles pour comprendre l'imagerie navale de l'espace rhodanien et en Narbonnaise, la mosaïque de Palestrina illustre « une crue annuelle du Nil de l'Éthiopie jusqu'à Alexandrie ¹²⁵ ». Restructuré et restauré à plusieurs reprises ¹²⁶, ce pavement daté du dernier quart du II^e s. av. J.-C. est à la fois « la plus célèbre mosaïque nilotique du monde gréco-romain (...) [et un] archétype des mosaïques nilotiques ¹²⁷ » du fait de son ancienneté et de sa qualité. Il peut donc être considéré comme une matrice d'images de bateaux à l'origine de cahiers de modèles plus ou moins fidèles en fonction de l'éloignement temporel, de l'habileté du mosaïste et du degré de provincialisme entourant leur exécution.

¹²⁴ Etienne de Saint-Denis 1974, p. 24-25.

¹²⁵ POMEY 2015, p. 151.

¹²⁶ Sur les restructurations et rénovations successives de cette mosaïque, voir : MEYBOOM 1995, p. 3-8, et POMEY 2015, p. 151-155. Les restaurations de navires opérées vers 1640 pour le compte de Cassiano Dal Pozzo alors que ce pavement appartenait au cardinal Barberini sont analysées par POMEY 2015, p. 156-168.

¹²⁷ POMEY 2015, p. 151.



Document 31. Numérotation des embarcations et navires de la mosaïque de Palestrina (état actuel). Dimensions actuelles : H. 431 x L. 585 cm (avant restructuration et restauration : H 515 x L. 678 cm). 125-100 av. J.-C. Tiré de : POMEY 2015, p. 155.

Du milieu au bas de cette mosaïque, des scènes de genre animent la partie fertile et civilisée du Nil comprise entre la première cataracte et le delta, avec en registre inférieur, à la hauteur d'un hippopotame et de fleurs de lotus roses, le port d'Alexandrie du côté du lac Maréotis ¹²⁸. Nous sommes donc en milieu d'eau douce ou lagunaire.

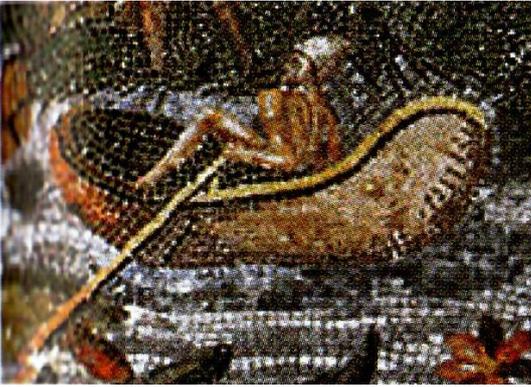


Document 32. Palestrina 4. Tiré de : POMEY 2015, p. 156.

Embarcation en papyrus asymétrique avec des ligatures bien visibles, à proue cornue plus massive que la poupe effilée relevée en volute crochue.

L'identification de l'avant et de l'arrière de cette barque est sans équivoque du fait de la propulsion à la perche « en allant », soit en marchant vers la poupe en poussant sur la perche. Cet « arrière recourbé vers le haut, selon un type fréquent sous l'Ancien Empire (POMEY 2015, p. 158) » est courant dans l'imagerie navale nilotique.

¹²⁸ Cf. POMEY, 2015, p. 152-153.



Document 33. Palestrina 9. Tiré de : POMEY 2015, p. 159.
 Coracle ou barque-corbeille en papyrus ou tiges végétales tressés. Des tolets fixés sur un pourtour renforcé supportent une paire de rames. Probablement d'origine africaine en Egypte, il s'agit d'une embarcation d'un type connu dès les origines de la navigation (Cf. BASCH 1987, p. 51-54).



Document 34. Palestrina 6. Tiré de : POMEY 2015, p. 164.
 Image très restaurée probablement d'une *baris*, « navire de transport de construction égyptienne traditionnelle en usage sur le Nil (*ibid*, p. 164-165) » à la silhouette effilée aux extrémités très relevées, doté d'un mât unique et d'une cabine à panneaux de croisillons.



Document 35 Palestrina 2. Tiré de : POMEY, 2015, p. 166.
Thalagemos (plur. *Thalagemoi*): bateau fluvial de plaisance fortement asymétrique en usage sur le Nil à l'époque gréco-romaine. Doté d'une proue très élancée ornée d'une tête d'animal et d'une poupe recourbée en corne, ce navire propulsé à seule force de rames ne possède pas de mât mais une luxueuse cabine à colonnettes. L'usage aristocratique de ce type de bateau est souligné par la distinction bien visible entre des chasseurs d'hippopotame en action à la proue et l'équipage à leur service (*ibid*, p. 167, et CASSON 1973, p. 341-342).

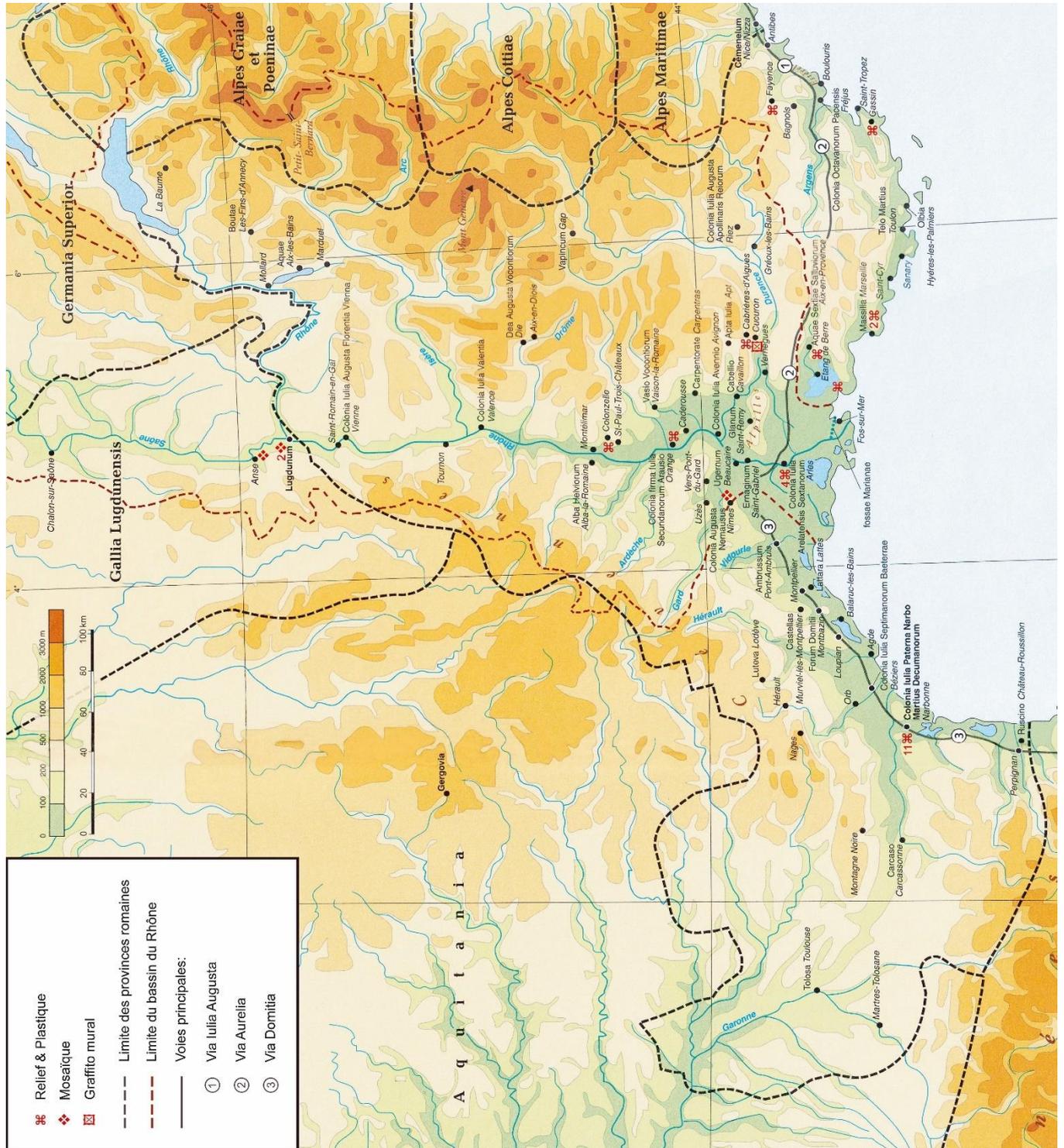


Document 36. Palestrina 8. Tiré de : POMEY, 2015, p. 168.
 Galère birème sans doute en procession, avec un héraut tenant une longue trompette et deux javelots à l'avant. Dynamique, cette vue de trois-quarts avant avec de nombreux combattants dotés de lances et de boucliers qui soulignent leur caractère guerrier est emblématique de la représentation des galères. A noter l'étrave inversée à œil apotropaïque surmontée d'un *stolos* recourbé vers l'arrière, la saillie de la caisse de nage, et à l'arrière, l'étambot recourbé en aplustre. La silhouette très basse sur l'eau est également caractéristique (Cf. *Ibid*, p. 167-168).

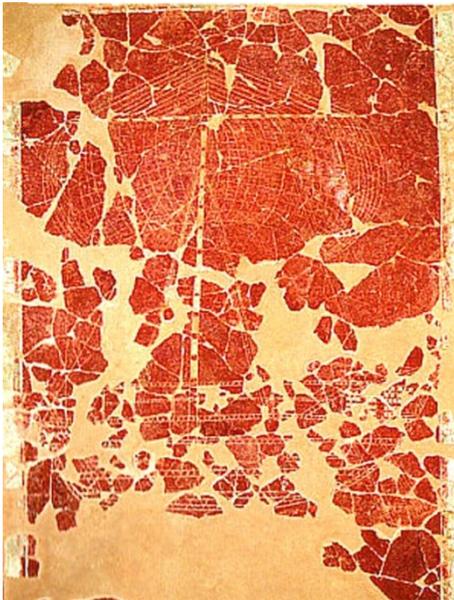
V – Présentation des images du corpus

A – Répartition de l'imagerie navale dans l'espace rhodanien et la Gaule narbonnaise

Document 37. Localisation des images navales majeures d'époque romaine en « Rhône-Narbonnaise »



1- Le graffito de Cucuron



Sujet : navire de type *Corbita* montré en vue analytique combinée à une esthétique d'expression par la ligne.

Description technique : dessin à la pointe sèche sur un enduit mural ocre-rouge. H. 170 x L. 107cm (reconstitution partielle à partir d'environ 525 fragments).

Fond décoratif : encadré par un filet vert, au-dessus d'une plinthe noire de 37,5 cm à motif de feuillage vert. Surmonté par un panneau ocre-rouge (H. 47 cm) encadré par bordure verte de 5 (vert.) - 7 (horiz.) cm.

Localisation : villa du Viély, Cucuron (Vaucluse). Fouillée en 1983-1986.

Emplacement *in situ* : pièce 2 au 1^{er} étage de la villa du Viély. Un deuxième graffito disparu ornait un mur de la pièce ou contigu à elle.

Datation archéologique et stylistique : années 70 apr. J.-C.

Dépôt : musée Marc Deydier, Cucuron.

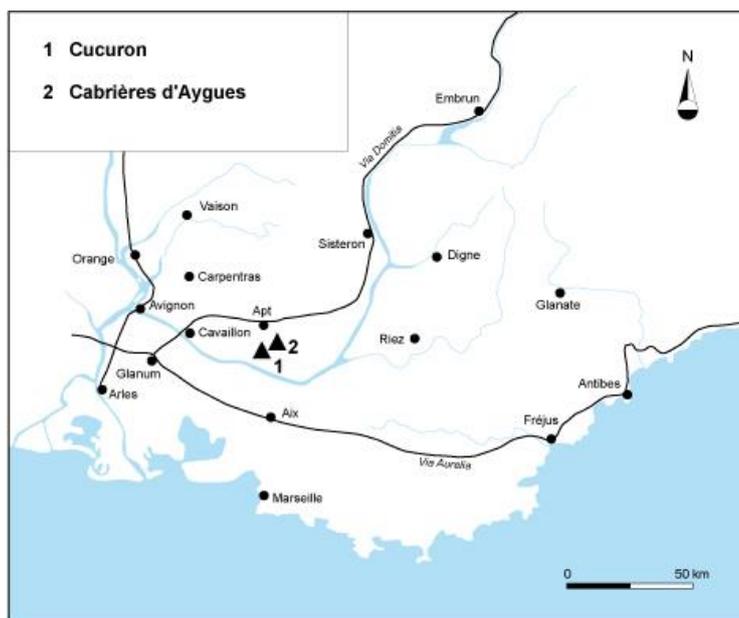
Références : GIACOBBI-LEQUÉMENT & *alii* 1986 ; POMEY 1993 ; TALLAH 2004, p. 237-239.

Document 38. Le graffito reconstitué.

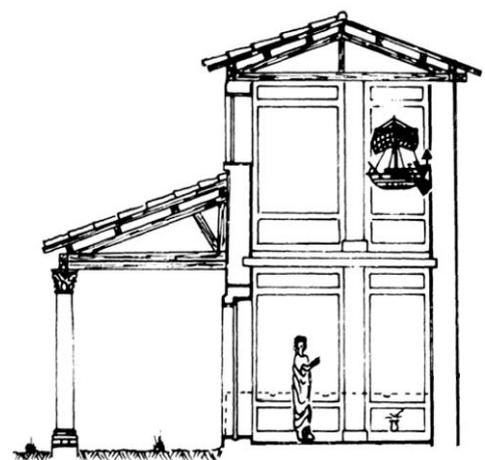
Tiré de : GIACOBBI-LEQUÉMENT & *alii* 1986, p. 17.

Contexte

Considéré comme « une œuvre exceptionnelle qui occupe une place à part et, à vrai dire, tout à fait unique, au sein de l'ensemble des *graffiti* de navires dont le monde antique est riche ¹²⁹ », le graffito de Cucuron provient d'une villa gallo-romaine rurale à l'écart de tout contexte maritime ou rivière navigable au vaisseau qu'il

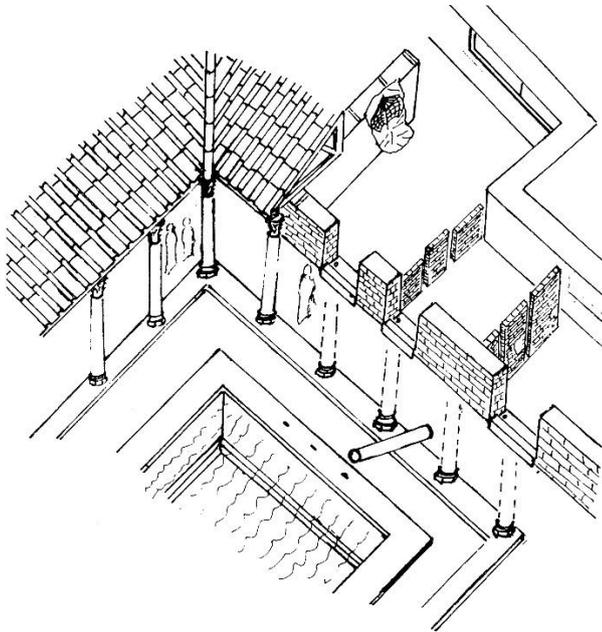


Document 39. Cucuron (1), à env. 10 km de Cabrières d'Aygues, peu au nord la vallée de la Durance. Tiré de : BÉAL 2008, p. 8.

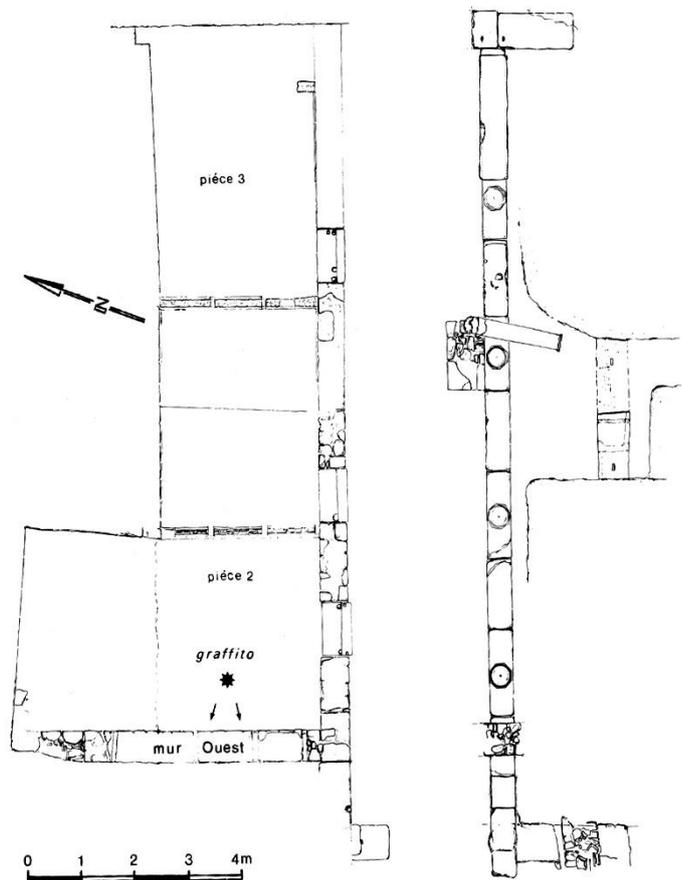


Document 40. Villa du Viély : portique et fond de l'aile où se trouve le graffito vus de l'est. Tiré de : GIA GIACCOBI-LEQUÉMENT & *alii* 1986, p. 14.

¹²⁹ POMEY, 1993, p. 149.



Document 41. Reconstitution axonométrique de l'angle nord-ouest et de l'aile de la villa du Viély.
Tiré de : TALLAH 2004, p. 237.



Document 42. Galerie du péristyle et situation du graffiti (au 1^{er} étage). Plan partiel tiré de : GIACOBBI-LEQUÉMENT & alii 1986, p. 10.

présente. Etablie dans une plaine au pied du Luberon à quelque 10 km au nord de la Durance, la villa du Viély où cette œuvre fut découverte n'a certes été que partiellement fouillée, mais rien n'indique qu'elle aurait été spécialement destinée à accueillir des réunions de nautes, a fortiori de naviculaires.

Tout porte à croire au contraire que ce graffiti nourrissait une dilection privée. Cette œuvre se trouvait dans une pièce du 1^{er} étage donnant sur l'atrium (cf. document 40). L'étude de la phase 1 – datée du 1^{er} s. apr. J.-C. - de cette demeure a montré que le rez-de-chaussée de son aile ornée du graffiti souffrait d'une « forte humidité »¹³⁰ qui incita ses habitants à se transférer dans les pièces du 1^{er} étage. « On suppose que les pièces d'habitation du rez-de-chaussée ont été abandonnées à cause de l'humidité et transformées en pièces de service dès le milieu du 1^{er} siècle apr. J.-C.¹³¹ », précise Linda Tallah. Daté des années 70, le graffiti se rattache donc à un usage d'habitation privé au 1^{er} étage. Sa situation dans une pièce de dimension ordinaire (voir documents 40 et 42) l'éloigne aussi d'un usage d'apparat ou de réception festive.

Ce dessin mural voisinait par ailleurs avec un second graffiti de navire dont des fragments ont été découverts « de part et d'autre de la cloison séparant [au 1^{er} ét.] la pièce 2 de la suivante, vers le centre de la galerie¹³² », indique encore Linda Tallah. La fouille n'a pas permis d'établir si ce deuxième graffiti impossible à reconstituer car trop lacunaire faisait face à celui qui nous est parvenu dans la pièce 2 ou s'il lui tournait le dos dans la pièce d'à côté en direction de la pièce 3 (voir document 42). Quoi qu'il en soit, cette deuxième œuvre montrait également un bateau sur un même enduit ocre-rouge, incisé en dimension un peu plus grande dans un style

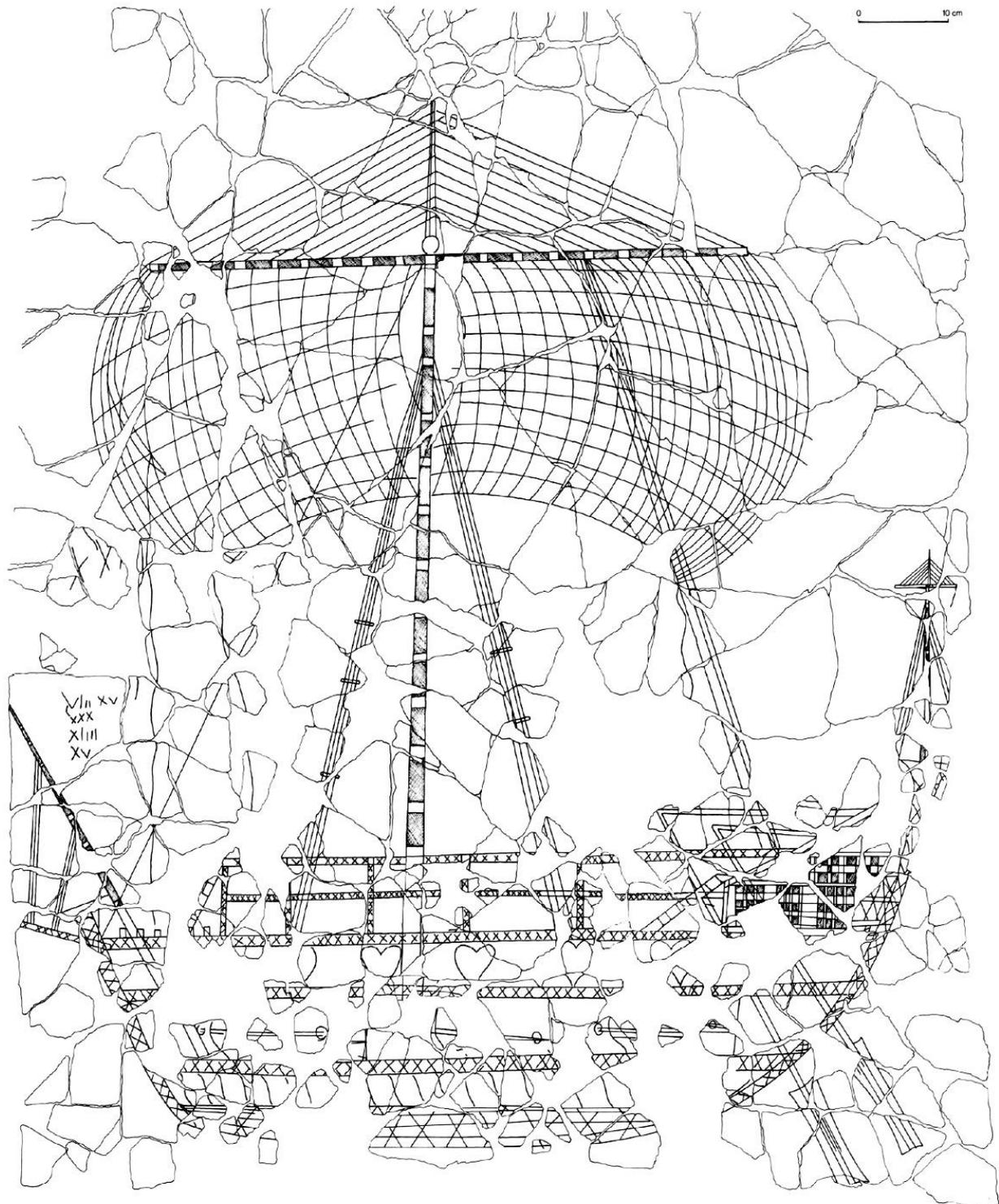
¹³⁰ TALLAH, 2004, p. 237. Plus de détails sur les défauts à l'origine de cette humidité sont donnés dans cette page. Voir également à ce sujet : GIACOBBI-LEQUÉMENT & alii, 1986, p. 11-13.

¹³¹ TALLAH, 2004, p. 237-238.

¹³² TALLAH, 2004, p. 239.

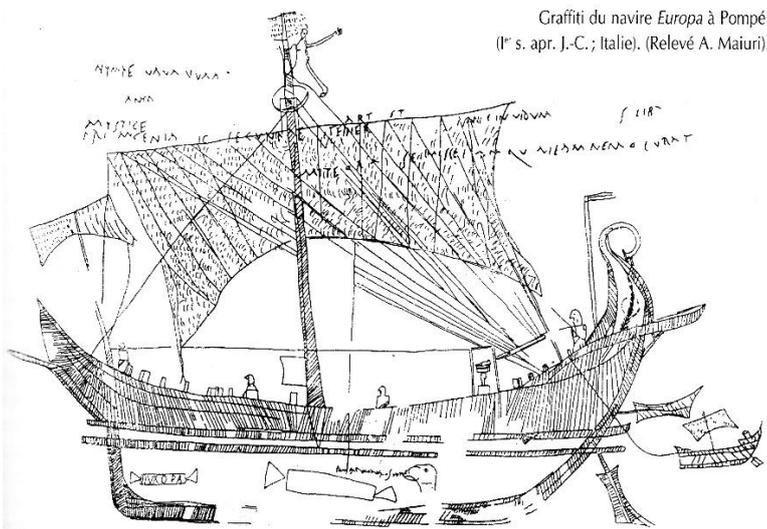
parfaitement identique y compris dans des détails distinctifs, tels des cœurs sur la coque, ici aux côtés de cercles tracés au compas ¹³³. Nous sommes donc en présence d'un programme iconographique singulier qui n'articule qu'un unique thème : des navires isolés de tout fond narratif, réalisés de surcroît par incision, une technique populaire et spontanée ici détournée en images raffinées pour le plaisir du maître de céans.

Le navire de Cucuron



Document 43. Le graffito de Cucuron. Relevé de Jean-Marie Gassend et Jean-Marc Joulain. Tiré de : POMEY 1993, p. 150.

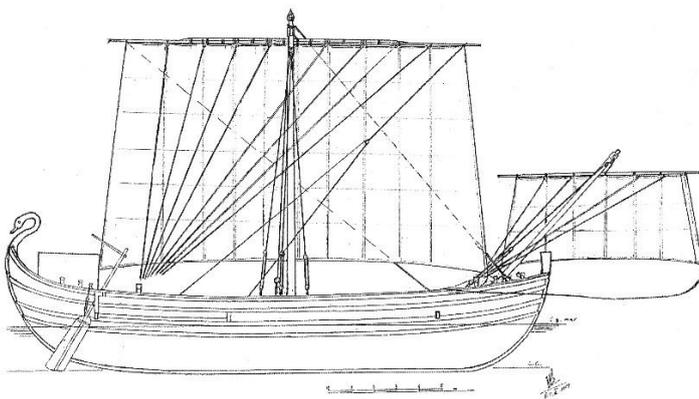
¹³³ Cf. GIACOBBI-LEQUÉMENT 1986, p. 13 et 16. Des fragments du second graffito détruit sont montrés en page 15.



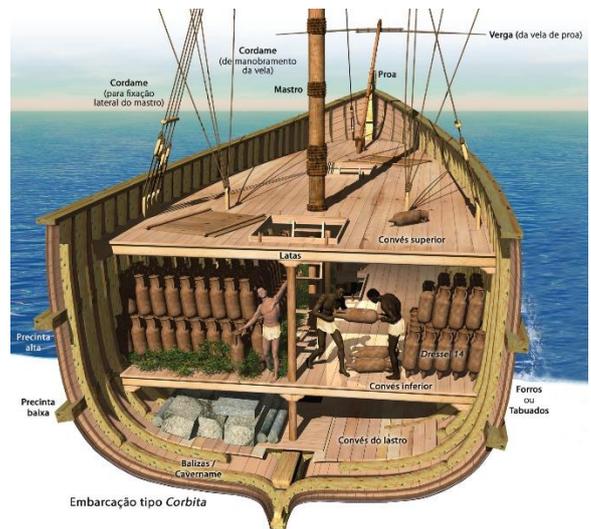
Graffiti du navire *Europa* à Pompéi (I^{er} s. apr. J.-C. ; Italie). (Relevé A. Maiuri).

Document 44. Le graffiti du navire *Europa*. Pompéi : *casa della Nave Europa* (I 15,3). Tiré de : POMEY, RIETH 2005, p. 67.

Le navire de Cucuron possède une forme ventrue aux extrémités peu ou prou symétriques qui le rattache à la grande famille des *corbitae*. Au premier coup d'œil, l'exécution de ce graffiti se distingue par bien des aspects de l'émotion transmise par la plupart de ses homologues, tel celui du navire *Europa* (document 44), un classique du genre. Alors que ce dernier d'un trait rapide met en scène des bonhommes d'équipage saisis dans leur quotidien, recourt à l'anecdote (la vigie, le youyou) et réduit le bateau à une silhouette de contours et de traits connus de tous, vaguement hachurée, le navire du Cucuron s'écarte délibérément de cette manière vivante et populaire. Usant comme tous les *graffiti* de lignes et de guillochis pour figurer des éléments reconnaissables, le navire de Cucuron détourne en effet ce fond commun vers une recherche bien pensée d'harmonie par des jeux de symétrie et de rythme, principalement, acquérant ainsi selon Patrice Pomey « un caractère tout à fait unique au sein d'une technique d'expression dominée par la spontanéité ¹³⁴ ». Si « la qualité de (...) réalisation (...) exceptionnelle [du graffiti de Cucuron en fait une œuvre] sans équivalent connu dans le monde antique ¹³⁵ », que penser du réalisme de ce navire par comparaison avec des modèles réels ?



Document 45. Modèle archéologique de navire hauturier de taille moyenne du I^{er} – II^e s. apr. J.-C. Assimilable à une *corbita*. Tiré de : BONINO 2015, p. 45.



Document 46. Une *corbita* vue en coupe. Reconstitution archéologique tirée de : FREIRE & alii 2007, pl. VII.

¹³⁴ POMEY, 1993, p. 152.

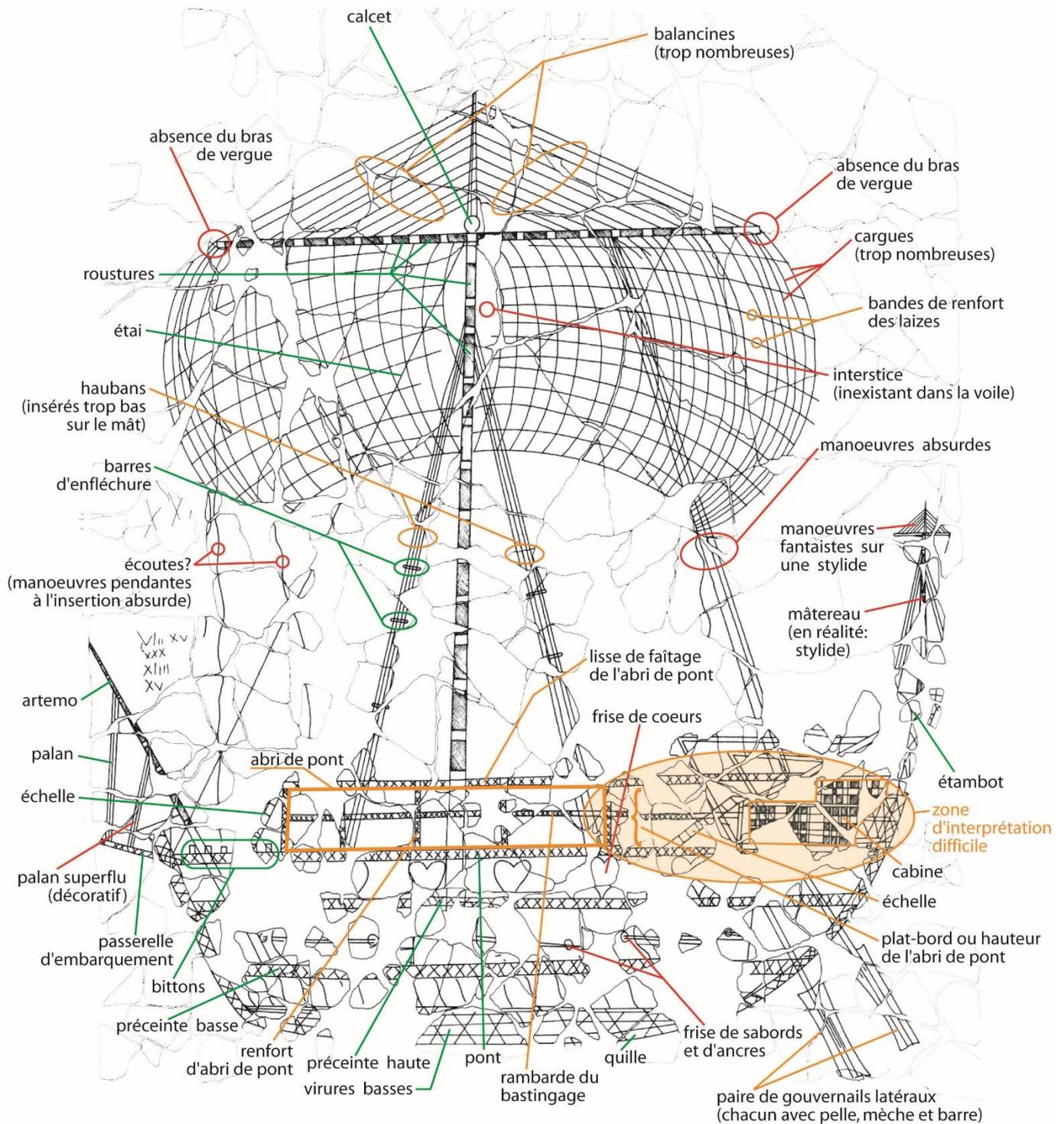
¹³⁵ *Ibid*, p. 152.

Voici une description des éléments figurés du navire du Cucuron, la plus exacte selon notre analyse - qui prend aussi en compte des reconstitutions de *corbitae* - bien que certaines structures demeurent problématiques. Les couleurs utilisées qualifient la fidélité au réel.

Vert : représentation essentiellement réaliste.

Rouge : représentation essentiellement fautive ou imaginaire.

Orange : représentation fortement stylisée ou déformée de structures réelles.



Document 47. Dessin explicatif du navire de Cucuron. Image complétée sur la base de : POMEY 1993, p. 150.

Nomenclature selon : GIACOBBI-LEQUÉMENT & alii 2007 ; POMEY 1993 ; parfois modifiée par analyse personnelle.

Les repères fondamentaux du navire de Cucuron consistent en cinq bandes horizontales hachurées, soit au centre du bateau de bas en haut depuis la quille, la **préceinte basse**, suivie de la **préceinte haute** à la pointe inférieure des cœurs, au-dessus desquels court le niveau du **pont**, lui-même surmonté par un liseré plus fin qui représente la **rambarde du bastingage**, qu'une dernière bande guillochée surplombe encore, la **lisse de faitage de l'abri de pont**.

L'identification des deux bandes du bas à des préceintes effectuée par Marie-France Giacobbi-Lequément¹³⁶ est corroborée par la présence bien visible de virures basses contiguës à la quille : il s'agit donc bien de structures visibles de l'extérieur du navire – et non de ponts vus en transparence –, à l'instar des deux préceintes de la *corbita* montrée en coupe en document 46.

A partir de la 3^{ème} bande hachurée, notre analyse s'écarte en revanche des auteurs suivis jusqu'alors, qui voient en elle une lisse de pavois – autrement dit une latte apposée sur un flanc de la coque au-dessus du pont –, alors qu'elle marque selon toute vraisemblance le niveau du pont, indiqué en transparence. En effet, l'épaisseur de ce ruban guilloché est semblable à celle des deux préceintes mais clairement plus fine que les deux liserés supérieurs indiquant des structures légères. A quoi bon massifier une lisse de pavois certes possible, mais dotée d'un rôle guère important au regard des préceintes, renforts essentiels qui recevraient curieusement ainsi une même importance graphique qu'un élément secondaire ? Plus crédible, l'indication du niveau de pont par cette 3^{ème} bande s'accorde à l'écorché d'une *corbita* réelle (document 46) pour permettre un ample volume de cale grâce à sa position haute. L'interprétation de Marie-France Giacobbi-Lequément imposerait en effet à ce pont une position plus basse, invisible sur le graffito, à peu près à mi-hauteur de la frise de cœurs, autrement dit réduirait sans motif le volume de soute d'un navire de transport à rebours de sa raison d'être. Quelques détails achèvent selon nous d'identifier la 3^{ème} bande hachurée au pont (pont supérieur, bien sûr; non celui du fond de cale au-dessus du lest également visible en document 46) : les bittons et les échelles. Fixés au pont, les cinq bittons visibles à l'avant au pied de l'*artemo* devraient être d'une longueur extravagante si leur support de fixation était plus bas : ils sont en réalité toujours robustes et courts, comme le montre le graffito. Posée parmi les bittons en oblique jusqu'au faîte de l'abri de pont, une échelle fait écho à une autre semblable adossée jusqu'au premier niveau de la cabine à l'arrière, exécutée en champlevé : et quoi d'autre qu'un pont pourrait supporter des échelles ?

Au-delà de leur byzantinisme apparent, ces interprétations de détails amènent à réaliser que deux esthétiques coexistent dans le graffito de Cucuron : il y a d'une part une esthétique analytique qui schématise un choix d'éléments essentiels du navire (quille, pont, préceintes, cabine, abri de pont ...) et témoigne d'un savoir nautique, et il y a d'autre part un lyrisme de l'expression par rythmes et symétries, rhétorique visuelle qui magnifie les courbes et arpège des lignes parallèles, procédé au besoin contraire au réalisme mais qui nourrit l'émotion sensible. « La volonté délibérée de rechercher l'effet décoratif conduit parfois à une stylisation du motif représenté qui s'effectue souvent au détriment de son réalisme¹³⁷ », résume sobrement Patrice Pomey. L'emprise de cette esthétique lyrique se manifeste éloquemment dans la représentation du gréement, montré de face sur le navire de profil et hors d'eau. Nettement exagérée par rapport à la longueur du navire (proue-poupe : 92 cm), la hauteur du mât (104 cm)¹³⁸ donne à cette verticale une valeur décorative essentielle, portant en position haute une voile libérée par des courbes en écho, d'où s'éploient en retour des obliques parallèles descendant vers le pont. Supposé réfractaire à une trop longue description des déformations expressives du gréement, le lecteur intéressé pourra s'il le souhaite en trouver quelques autres *de visu* sur le dessin explicatif en document 47.

On relèvera simplement qu'en plus de déformer la réalité figurée, l'esthétique lyrique à l'œuvre à Cucuron invente aussi parfois de toute pièce des éléments inexistantes. Un mâtereau porteur d'une vergue et de balancines

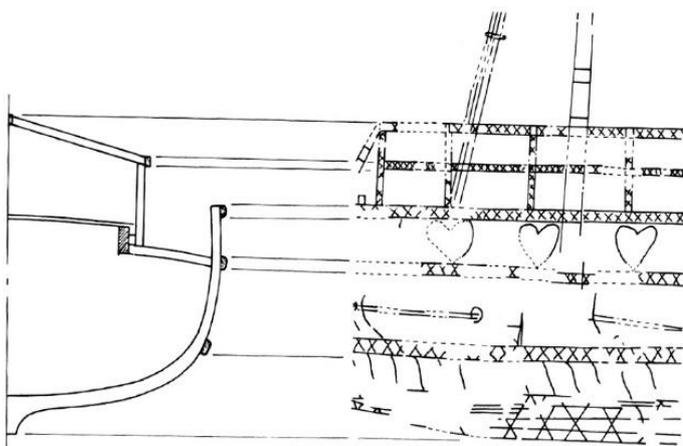
¹³⁶ Cf. GIACCOBBI-LEQUÉMENT 1986, p. 16.

¹³⁷ Cf. POMEY 1993, p. 152.

¹³⁸ Cf. GIACCOBBI-LEQUÉMENT 1986, p. 24.

est par exemple fixé à l'étambot comme un vrai mât de propulsion en miniature. Au lieu de la simple stylide porteuse d'un fanion de règle à cet emplacement, l'artiste n'a pas pu renoncer à la joliesse d'une hérésie navale, transformant un petit bout-dehors de signalisation en une vraie structure de propulsion, impensable à pareil endroit ¹³⁹. Le doublage d'un palan de la passerelle d'embarquement sous l'*artemo* à l'avant du navire par un deuxième parfaitement superflu est un autre exemple d'invention décorative. L'amplification considérable en lignes parallèles des barres et des pelles des avirons de gouverne va dans le même sens, bien qu'il n'y ait ici qu'une déformation d'éléments bien réels, visibles en justes proportions sur le modèle de *corbita* en document 45.

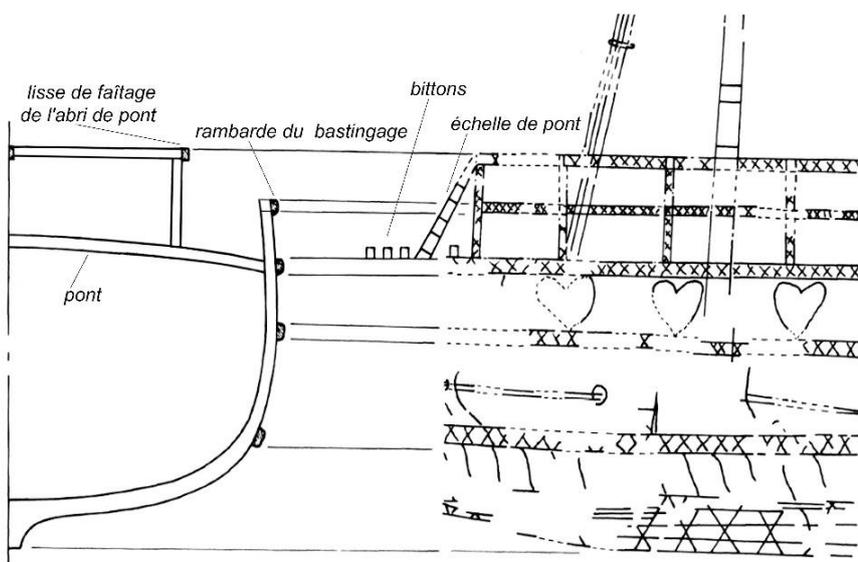
Un examen des horizontales supérieures du navire permet aussi de confronter la réalité navale à des synthèses visuelles purement graphiques : il s'agit de la signification des deux liserés guillochés supérieurs du navire. Le schéma ci-dessous fait apparaître un abri de pont assez massif, d'importance comparable à la cabine arrière, ce qui n'était pas l'usage sur les *corbitae* (voir la taille d'une cabine arrière en document 45).



Document 48. Une interprétation possible des 3 liserés supérieurs les répartissent en un profil du sommet de la coque et deux de l'abri de pont. Elle semble erronée selon notre analyse.

Dessin non modifié tiré de : GIACCOBI-LEQUÉMENT & alii 1986, p. 20.

Sur la base de notre identification ci-avant des liserés supérieurs, la silhouette du navire avec son abri de pont peut être sensiblement modifié, devenant plus conforme aux modèles archéologiques, à l'image du schéma que voici :



Document 49.

Interprétation personnelle des liserés, avec une coupe de coque et d'abri de pont correspondant.

Dessin modifié à partir de : GIACCOBI-LEQUÉMENT & alii 1986, p. 20.

Pour conclure cet examen visuel du navire de Cucuron, on notera encore que la frise de cœurs sur la muraille est un ornement de fantaisie que n'aurait certainement pas porté un véritable navire de charge. Quant aux anneaux

¹³⁹ L'impossibilité résulte en priorité du manque de place pour fixer les haubans, les bras, les cargues et les écoutes.

percés de traits effilés entre les deux préceintes, qui font penser à des sabords (trop espacés) porteurs d'avirons, plus qu'improbables sur un voilier ventru, ils constituent selon Patrice Pomey une frise ornementale d'ancres désormais trop mutilée pour être encore lisible ¹⁴⁰.

Valeur et signification du graffito de Cucuron

Au terme de ce parcours sans prétention d'exhaustivité, comment juger de la valeur et de la signification du graffito de Cucuron ?

D'une réalisation extrêmement soignée au regard des autres graffiti navals, ce dessin incisé de grande dimension est d'une profonde originalité car il recourt à une technique frustrée pour la transcender dans une œuvre aussi raffinée qu'une belle peinture, mais par d'autres moyens. Renonçant à tout fond paysager ou narratif, cet assemblage de traits analytiques possède en effet une hiérarchie interne qui soumet au besoin le rendu de la vérité à des déformations et inventions graphiques jugées nécessaires pour soutenir l'émotion. Ce glissement de la description à l'effet est manifeste dans la moitié supérieure arrière du navire où l'on voit un sommet d'abri de pont prolongé imaginativement jusqu'au toit de la cabine - mis exactement à son niveau -, elle-même surmontée par les parallèles des barres d'avirons de gouverne beaucoup trop grands et mal situés.

Si la limite du réalisme est ainsi bien perceptible dans cette œuvre à première vue documentaire réalisée avec le soin d'une fresque, c'est que l'intention esthétique y prime finalement la valeur descriptive. On peut se demander dans ces conditions pourquoi le commanditaire n'a simplement pas fait orner l'étage de sa villa de fresques murales, d'autant plus que des fragments d'enduits peints (à motifs de candélabre et géométriques) ont été découverts dans la phase 1 de la demeure ¹⁴¹ ? Probablement parce qu'une peinture navale « classique », à l'instar de celles où des nef transforme de froides parois en de luxuriants paysages maritimes, aurait pu certes réjouir un public d'amis mais non pas mettre en scène en particulier l'esprit du commanditaire. L'exhibition d'un savoir ou d'un penchant nautique ornant l'esprit du maître mais peu familier aux autres spectateurs semble être une clé de cette image paradoxale, précise avec erreur, raffinée mais populaire.

Oeuvre de commande, le graffito de Cucuron exhibe artistiquement un savoir de connaisseur : la jouissance qu'il procure est celle d'une connaissance des bateaux à la fois montrée par l'incision analytique du tracé et sublimée par une rhétorique expressive du trait. Nourrissant un plaisir visuel d'origine essentiellement intellectuelle, cette œuvre est d'une certaine manière comparable à la mosaïque d'Althiburus, car elle donne une forme sensible à l'abstraction d'un savoir érudit ou technique.

L'artisan qui a réalisé ce graffito était certes très habile mais ne connaissait guère en profondeur les bateaux réels - bien qu'il ait pu en observer pour réaliser son œuvre -, comme le montrent de nombreuses étrangetés ou absences d'éléments importants du gréement ¹⁴² qui auraient pu être montrés de manière charmante.

Quel homme y avait-il derrière cette œuvre ? Un notable et propriétaire foncier, sans nul doute dans cette villa rurale, mais non un professionnel du transport naval, qui n'aurait probablement pas toléré les nombreuses affabulations et omissions documentaires de l'artisan à ses ordres. Bien que cela puisse sembler étrange, le lien du maître de la villa avec les bateaux était sans doute plus mental et affectif qu'issu d'une pratique assidue : le graffito de Cucuron semble illustrer la rêverie d'un intellectuel sur des navires qu'il connaît mal.

Sans qu'on puisse en dire plus, c'est sans doute d'abord pour lui-même que ce propriétaire terrien fasciné par les nef a voulu cette œuvre unique d'art modeste élevé en grande peinture pour son intérieur.

¹⁴⁰ Cf. POMEY 1993, p. 156-163, où l'auteur analyse en profondeur cet ornement.

¹⁴¹ Cf. TALLAH 2004, p. 239, et GIACOBBI-LEQUÉMENT, 1986, p. 11-13.

¹⁴² Un marin dessinant méticuleusement un navire n'eut sans doute pas omis les cargues et les bras de la vergue.

2- Les navires de la villa d'Anse



Document 50. Mosaïque aux navires de la Grange-du Bief. Photo : courtoisie de Michel Fuchs.

Sujet : grand canevas décoratif à motifs géométriques et végétaux stylisés encadré par une frise de navires sous arcade, avec une ancre en écoinçon.

Description technique : mosaïque quadricolore avec un tapis central à dessins géométriques variés, une bordure intérieure d'*hederae* cordiformes, une bordure extérieure de petits carrés variés, à figures géométriques et végétales encadrées, et une bande extérieure de *navalia*. Un axe de symétrie passe verticalement dans la frise de navires par le troisième bateau complet depuis la droite. Dimensions actuelles : H. 319 x L. 719 cm. A l'origine env. 16 m x 11 m (dimensions de la pièce).

Localisation : villa de la Grange-du-Bief, Anse, à env. 25 km au N-O de Lyon, 7 km au sud de Villefranche-sur-Saône.

Emplacement *in situ* : grande salle (*oecus*) donnant sur le centre du péristyle de la terrasse supérieure. Dans des salles contiguës ou proches, autres mosaïques aujourd'hui disparues.

Datation archéologique : probablement 100-150 apr. J.-C ; datation stylistique : époque sévérienne (193-235).

Dépôt : château des Tours, Anse.

Références : BÉAL 2007, p. 4-7 ; FAURE-BRAC 2006, p. 147-160 ; FRAISSE, PERRAUD, BRANCHE 2002 ; GUEY, DUVAL 1960 ; LAVAGNE, TENU 1985 ; PICARD 1963 ; STERN, BLANCHARD-LEMÉE 1975, p. 30-35 + pl. VI – VII.

La villa de la Grange-du-Bief : importance du contexte

Découverte en 1843 dans un luxueux palais gallo-romain à 2 km de la confluence de l'Azergues et de la Saône, la mosaïque aux navires de la Grange-du-Bief s'éclaire notablement par son contexte. Relais de poste (*mutatio*) fondé au Haut-Empire, le bourg d'Anse auquel se rattachait la villa était une « étape routière mentionnée dans l'Itinéraire d'Antonin, *Asa Paulini* (...) dont l'importance [a été] consacrée par l'édification du *castrum* (...) à un point où convergent réseau routier et voie fluviale, celle de la Saône en l'occurrence¹⁴³ », écrit Jean-Claude Béal. « C'est un point stratégique au nord de Lyon, verrou au niveau d'un étranglement entre une boucle de la Saône et les premiers contreforts du Beaujolais¹⁴⁴ », complète Odile Faure-Brac. La carte régionale en document 51 montre la position de double relais qu'occupait Anse dans les itinéraires antiques. Par terre, le bourg joignait la « voie de l'Océan » d'Agrippa entre Lyon et Mâcon aux voies secondaires menant à Feurs (capitale des

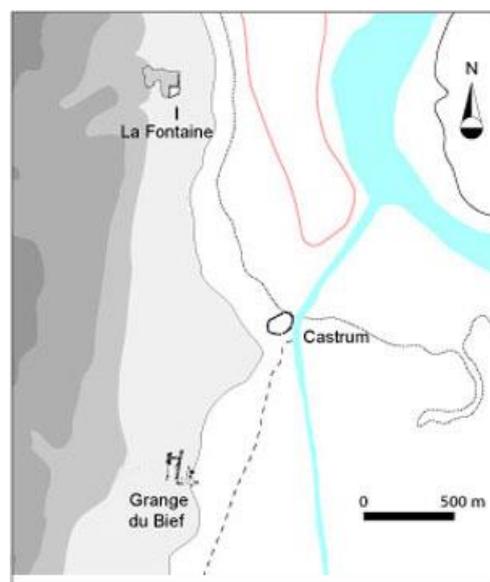
¹⁴³ BÉAL 2008, p. 6. La mention d'*Asa Paulini* dans l'*Itinerarium Antoni Augusti* (fin du III^e s.) se trouve en : 359, 2.

¹⁴⁴ FAURE-BRAC 2006, p. 131.

Ségusiaves) et à Roanne, toutes deux sur le cours de la Loire. Il est très probable que l’Azergues ait été fréquentée par une batellerie plus économique que le roulage, qui aurait allégé le parcours viaire vers l’ouest. Coïncidence d’étymologie populaire ou glissement sémantique régional, le nom même d’Anse pourrait plaider à travers les siècles en faveur de cette possibilité, les « gens de l’ense » ou « triadors d’ense » n’étant rien d’autre au Moyen Age dans la région que des haleurs, du nom de la bretelle de chanvre passée en bandoulière avec laquelle ils tractaient les bateaux ¹⁴⁵. Cette étymologie médiévale consonne avec l’hydronymie latine du lieu, « *Asa Paulini* [qui] signifie « la rivière de Paulinus »¹⁴⁶ » pour souligner le rôle fluvial du site. Cette appropriation du nom d’une rivière par un patronyme indique que celle-ci n’était pas la Saône (*Arar*), mais l’Azergues son affluent, modeste cours d’eau où la batellerie devait recourir au halage. La toponymie et l’étymologie confirment au bout du compte la valeur d’Anse en tant que relais fluvial entre la Saône et la Loire. Le nom de *bief*, en revanche, de toponymie plus tardive, semble associé à un petit canal dérivé de l’Azergues qui « alimentait divers moulins » ¹⁴⁷ près du site de la villa sous l’Ancien régime.



Document 51. Proximité d’Anse au bord de la Saône avec le bassin de la Loire (à Feurs et Roanne) et réseau viaire antique.
Tiré de : BÉAL 2008, p. 7.



Document 52. Situation de la villa par rapport au castrum du 3^e siècle. En traitillé, la voie de l’Océan en direction de Lyon et Mâcon . La villa surplombe l’Azergues, qui se jette dans la Saône en aval d’Anse (sur le castrum). Tiré de : BÉAL 2008, p. 5.

Etablie sur trois terrasses déclives sur 18 mètres, orientée vers l’est en surplomb de la vallée de l’Azergues (voir document 52), la villa de la Grange-du Bief était un véritable palais rural, orné luxueusement de 13 ou 15 mosaïques (dont la plupart ont été détruites au 19^e s.), de marbres rares, de statues, de peintures murales et de stucs ¹⁴⁸ : c’était assurément une résidence de grand standing, la permanence de quelque fastueux latifundiste ou l’écrin raffiné de dignitaires urbains cherchant l’*otium* dans une verdure rustique. Stratégique, accessible, fertile, charmante et ensoleillée, Anse en Beaujolais était « aussi très probablement un lieu de villégiature pour quelques notables de la capitale des Trois Gaules ¹⁴⁹ », écrit Richard Tenu.

¹⁴⁵ Cf. IZARRA 1993, p. 165.

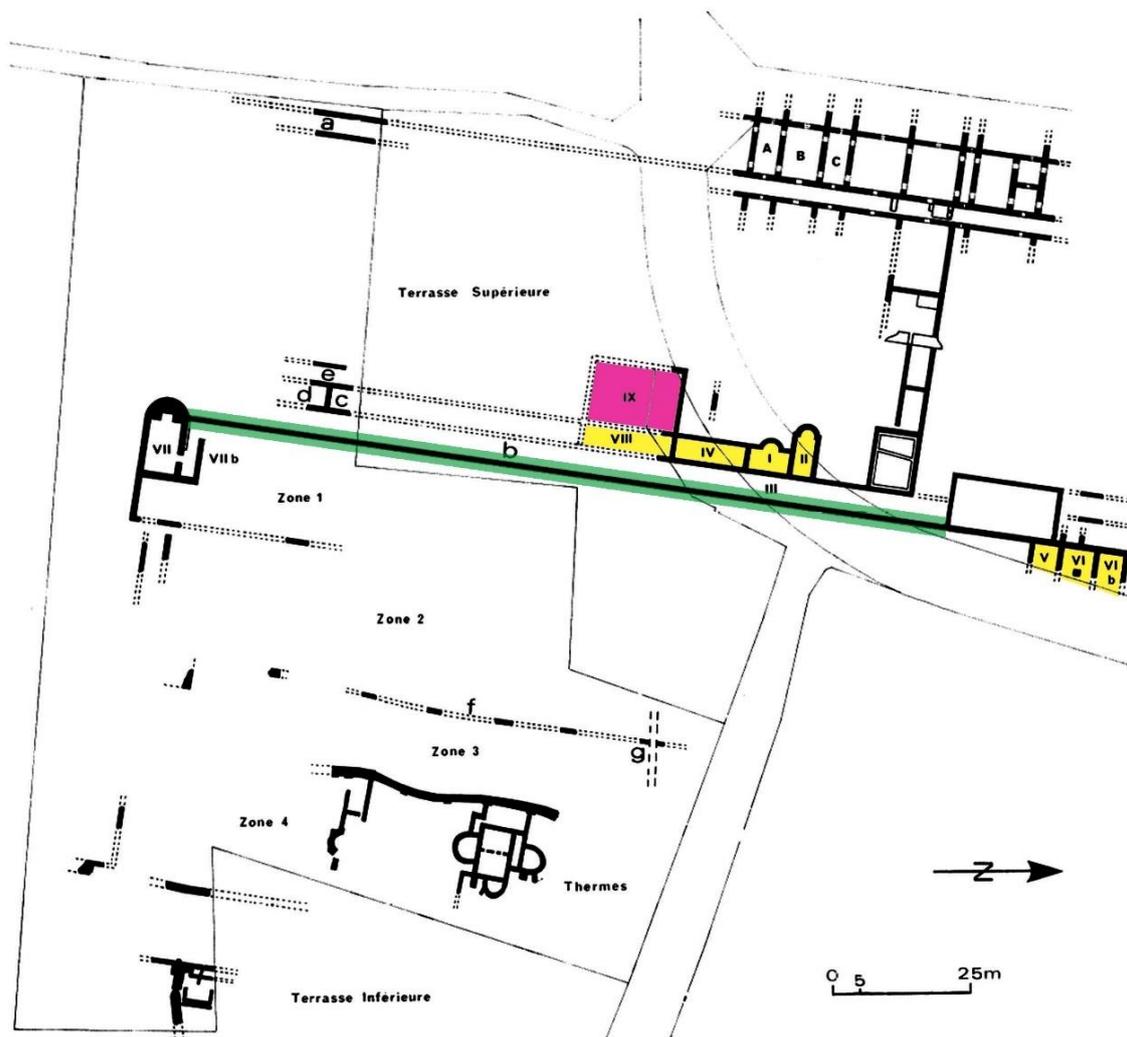
¹⁴⁶ BÉAL 2008, p. 4.

¹⁴⁷ Cf. FAURE-BRAC 2006, p. 146..

¹⁴⁸ Cf. FAURE-BRAC 2006, p. 147.

¹⁴⁹ Cf. Richard Tenu, in : LAVAGNE, TENU 1985, p. 149.

Le plan de la villa en document 53 rend compte de l'importance de cet établissement, dont la *pars urbana* reconnue sur une profondeur de 59 m en terrasse supérieure est dotée d'une galerie de façade qui « devait s'étendre sur plus de 175 m, avec colonnade de briques revêtues de stuc ¹⁵⁰ ».



Document 53. Plan de la villa de la Grange-du-Bief, avec indication des mosaïques. **En violet** : mosaïque aux navires. **En jaune** : mosaïques disparues. **En vert** : colonnade de galerie. Image enrichie à partir de : FAURE-BRAC 2006, p. 148.

Un détail d'une peinture murale montrant un oiseau sur une branche de cerisier donne une idée de la qualité des images qui décoraient cet édifice.



Document 54. Oiseau sur une branche de cerisier. Un exemple du luxe de la villa de la Grange-du-Bief. Crédit photographique : site de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, E-exposition Mai 2013.

¹⁵⁰ FAURE-BRAC 2006, p. 151. Les constructions de la terrasse inférieure (zone 2 et 3) résultent en grande partie d'extensions plus tardives.

Bref regard sur l'appartenance régionale de la mosaïque aux navires

Objet de plusieurs publications scientifiques depuis 1960, le pavement aux navires de la villa d'Anse a été étudié bien mieux que nous pourrions le faire sous l'angle de son décor géométrique et de son appartenance à un groupe régional. Comme indiqué en notice et en document 53, ce *tessellatum* ornait la grande salle de réception au centre du péristyle en belvédère sur la vallée de l'Azergues : il était donc visible à tous les hôtes de cette pièce d'apparat.

Les éléments centraux du motif de cette mosaïque forment un canevas à bandes croisées chargées de losanges, d'ovales et de carrés à plat ou sur la pointe, proches de décors découverts au Verbe Incarné à Lyon, à Vienne, à Saint-Prex et Avenches ¹⁵¹. La bordure extérieure du pavement de la Grange-du-Bief « se caractérise par un décor de petits carrés, remplis d'ornements végétaux et géométriques et entourés de bordures diverses qui se répètent (...) : damier oblique (...), triangles superposés (...), arrêtes de poisson (...), [signant ainsi son appartenance] à un groupe qui se répartit sur la Suisse occidentale et la vallée du Rhône (avec les régions avoisinantes) ¹⁵² », analyse Henri Stern. Incarnant une manière particulière de l'espace rhodanien, cette mosaïque provient sans doute d'un atelier viennois, qui a dû y introduire « certains motifs issus de pavements italiens ¹⁵³ » significatifs du point de vue naval.

Les navires de la mosaïque : origine du motif et figuration de navires réels

La frise de navires sous arcade de la mosaïque de la Grange-du-Bief n'a pas d'équivalent en Gaule romaine. Elle série des navires identiques montrés alternativement de trois-quarts avec des rames et de face sans rames, mais dotés d'un curieux attribut de proue en forme de barbillon immergé jusqu'au niveau de l'arrondi qui contient les avirons des bateaux de trois-quarts. Sur le grand côté du pavement, ces derniers sont tous orientés vers la droite jusqu'au deuxième navire de face depuis la droite, qui tient lieu d'axe de symétrie, puisqu'à sa droite le navire de trois-quarts regarde vers la gauche. Ceci permet d'extrapoler la dimension de ce côté de la mosaïque à environ 14 mètres ¹⁵⁴. Il paraît très significatif que l'axe de cette grande salle de réception, qui marquait l'orientation symbolique de la villa toute entière, ainsi projetée à travers le centre de son portique sur le panorama de l'Azergues liée à la Saône, ait été incarné par un navire.

La frise de *navalia* de la Grange-du-Bief montre une scansion de cellules à motif combiné de bateaux sous arcade ; elle peut donc être appréhendée tant sous l'angle de ce motif décoratif qu'à travers le bateau réel qui y serait évoqué.

Il n'existe que très peu de mosaïques ornées d'« une série d'arceaux abritant des proues de navires dont certaines portent la trace d'un décor d'yeux prophylactiques ¹⁵⁵ », selon les mots de Charles Picard, qui mentionne néanmoins deux motifs ressemblants – l'un au sol, l'autre en peinture murale - à Pompéi ¹⁵⁶. La *navalia* de proues sous arcade la plus proche du motif de la Grange-du-Bief borde une mosaïque polychrome découverte près de Rome réalisée sous Hadrien (117-138), dont l'inspiration hellénistique est manifeste : « Une tête de méduse dans un médaillon rond encadré de gracieux feuillages forme le centre du pavement. (...) ». Une

¹⁵¹ Cf. STERN, BLANCHARD-LEMÉE 1975, p. 30 et 34.

¹⁵² STERN 1962, p. 176.

¹⁵³ FAURE-BRAC 2006, p. 155.

¹⁵⁴ La largeur de la salle accueillant ce pavement atteignant 16 mètres, il devait être entouré d'une bande raccord (perdue) d'environ 1 mètre.

¹⁵⁵ PICARD 1963, p. 112.

¹⁵⁶ Cf. PICCARD 1963, p. 112-113.

bordure à sa base montre une colonnade en façade maritime où des proues de bateaux apparaissent sous chaque arc ¹⁵⁷ », écrit Marion Elisabeth Blake, comme on le voit ci-après en document 55. La mauvaise qualité de cette photographie permet toutefois d’y distinguer une présentation oblique de navires - aux proues toutes surmontées d’une corne à renflure terminale incurvée vers l’arrière – sous un péristyle relativement réaliste qui évoque des abris de galères.



Document 55. Mosaïque découverte *Via Ardeatina* près de Rome, à env. 8 km au sud de la *Porta San Sebastiano*. Epoque hadrienne (117-138). Tiré de : BLAKE 1936, pl. 28-2.

¹⁵⁷ BLAKE 1936, p. 121.

Un gros plan du pavement de la Grange-du-Bief (voir documents 56) présente les mêmes traits distinctifs, réduits à l'essentiel par une stylisation extrême : les colonnes y montrent leurs bases et leurs chapiteaux, semblant abriter des navires à gros *stolos* tourné vers l'arrière. Seules parties montrées des bateaux, des proues cernées de rames résument le dynamisme de vaisseaux longs faits pour combattre sous la protection d'yeux bienveillants. Eloignée du souci de figuration réaliste, cette épure en logotypes montre bien ici des galères, indiquées par des éléments juste suffisants pour ne pas les confondre avec d'autres navires.



Documents 56. Galères vues de trois-quart et de face. Détail d'une photo courtoisement transmise par Michel Fuchs.

Au souci de rendu réaliste visible dans l'arcade du pavement de la *Via Ardeatina* (document 55), d'inspiration hellénistique, le mosaïste de la Grange-du-Bief a préféré une joliesse plus abstraite agrémentée de fantaisie décorative : à mesure que l'œil parcourt la frise, un demi-cercle sous les galères de face en écho du plein cintre où elles logent (documents 50 et 56) conserve le rythme de l'arrondi où s'achèvent les avirons des galères de trois-quarts (documents 50 et 56). Les navires en vue frontale portent un étrange barbillon qui paraît dérouler leur *stolos* vers le bas entre les yeux de proue, humanisant en mode mineur le *numen* protégeant la galère, dont la face chassieuse achève ainsi sa course en décor de salon près d'une berge de la paisible Saône.

Le motif du portique à proues de navires donnant à voir une origine hellénistique, qu'en est-il des navires qui y sont figurés ? Un monument funéraire retrouvé à Ostie présente très clairement le genre de corne de proue stylisé dans les mosaïques de la villa d'Anse et de la *Via Ardeatina* : il s'agit d'un *stolos* de galère à emblème - ici de Minerve casquée - guidant et protégeant le navire (document 57).



Document 57. Détail du monument funéraire de Gaius Cartilius Poplicola à Ostie (*Regio IV, Insula IX*). Vers 20 av. J.-C. Extrait de : Wikipedia Common, sous « Cartilius Poplicola ».



Document 58. Monnaie de Pompée commémorant sa victoire sur les pirates en 66 av. J.-C. Tiré de : BASCH 1987, p. 419.

Parmi les attributs typiques d'une galère républicaine héritière de la trière grecque montrés de profil sur le tombeau de Cartilius Poplicola ¹⁵⁸- éperon trifide, *proembolon*, œil apotropaïque, qui étaient des éléments réels de ces bateaux -, c'est bien sûr la corne de proue (*stolos*) à la Minerve casquée qui retient ici l'attention. Dans le petit format des monnaies, cette silhouette caractéristique à volute rétroarquée marque une célébration de victoires navales, à la manière hellénistique : on la retrouve dès la première guerre Punique (264-241) sur des monnaies romaines ¹⁵⁹, et elle va perdurer durant plusieurs siècles, comme l'illustre une monnaie de Pompée en **document 58** ci-dessus. Ce motif de galère caractéristique atteint également le numéraire viennois, comme le montre un as de bronze au *stolos* bien reconnaissable sur fond d'arcades portuaires (document 59) ¹⁶⁰.



Document 59. Grand as de bronze de la *Colonia Julia Vienna*. Tiré de : GUEY, DUVAL 1960, p. 97.

Valeur et signification de la mosaïque

En résumé, le motif de galères sous arcade de la Grange-du-Bief est un héritage d'anciennes commémorations de victoires navales dont un type visuel formé dès l'époque hellénistique a fait souche en Italie républicaine avant d'atteindre la Lyonnaise. Le parallèle avec le pavement de la *Via Adreatina* témoigne d'une adaptation provinciale de ce modèle par des ateliers rhodaniens.

L'insertion de cette *navalia* en périphérie de mosaïque pourrait sembler d'une étrange discrétion si elle n'était dotée d'un quasi-monopole figuratif qui la compense. Les galères d'Anse sont par ailleurs accompagnées d'autres images qui corroborent la signification navale de l'ensemble (voir document 50) : en plus de l'ancre en écoinçon (il devait y en avoir quatre), deux petites amphores sont couchées dans des losanges de la dernière rangée inférieure du pavement, le tout placé sous le bon augure d'un cordon de lierre en bordure intérieure.

Cette mosaïque en apparat montre la vocation du palais rural de la Grange-du-Bief, dont l'emplacement sur un grand axe fluvial méditerranéen de la Gaule intérieure à une jonction viaire donnant accès au bassin de la Loire est trop exceptionnel pour ne pas être hautement significatif. Cet emplacement correspond en tout point aux qualités requises pour y développer une activité de naute, ou de transport fluvial et viaire indépendant d'une grande famille d'affaires, à l'image des *Secundinii* près de la Moselle. Une autre possibilité similaire est celle d'un grand propriétaire terrien actif dans plusieurs champs économiques, membre ou proche de la corporation des vinaires de Lyon, à même de produire une richesse suffisante pour bâtir une telle résidence.

Nous sommes ici à un échelon social un cran au-dessus de celui de la villa du Viély à Cucuron. Faut-il voir dans ces réminiscences marines la marque d'un « snobisme maritime » qui affecterait les nautes et autres transporteurs d'eau douce en compensation d'une infériorité par rapport aux naviculaires ? Une allusion autobiographique est plus probable. Mais il est sûr en ce bord de Saône que des galères ont fait image parce qu'elles existaient en tant que modèle dans des cahiers de mosaïstes qui surent l'adapter à l'ensemble.

¹⁵⁸ Raffaele D'AMATO (2015, p. 15) voit dans cette galère une quinquérème en dépit de sabords qui semblent montrer une trirème, comme l'a dessiné Lucien BASCH (1987, p. 437).

¹⁵⁹ Cf. BASCH 1987, p. 419. Voir en particulier l'*Aes grave* en figure 899-B, au motif directement repris de tétradrachmes émises par le Macédonien *Antigonos II Gonatas* après une victoire navale en 258.

¹⁶⁰ Compte tenu de la distance temporelle et du schématisme imposé par le format d'une pièce de monnaie, l'argument de Julien Guey et Paul-Marie Duval selon lequel l'absence d'éperon de combat visible sur cet as viennois indiquerait un « navire long » plutôt qu'une galère proprement dite n'est guère convainquant. Ce *distinguo* n'est au demeurant pas déterminant pour notre propos. Cf. GUEY, DUVAL 1960, p. 97.

3 – Le navire de l'Enclos du Gouverneur



Document 60. Navire de l'Enclos du Gouverneur. Détail tiré d'une photographie du Musée archéologique de Nîmes.

Sujet : navire maritime indéterminé à rames et à voile (en motif d'angle d'un panneau axial au centre orné d'une rosace entourée d'une ligne de postes).

Autres éléments figuratifs : dans les trois autres écoinçons, figures de trois dauphins, de deux canards et de deux poissons.

Fond décoratif : champ de marbre vert qui unit le navire aux trois autres motifs maritimes. Perdu, l'essentiel du pavement en dehors du panneau axial était un canevas d'octogones au trait noir sur fond blanc.

Description technique : mosaïque polychrome en pierre calcaire et marbre blanc. Dimensions du panneau axial (seul conservé) : P. 188 x L. 189 cm. Dimensions initiales de la mosaïque : env. P. 11,69 m x L. 6,50 m.

Localisation : Nîmes, dans la partie sud de l'Enclos du Gouverneur, espace ancien compris aujourd'hui entre la place de la Révolution et les rues Ménard, d'Albenas et Rouget-de-l'Isle.

Emplacement *in situ* : grande pièce d'une *domus*, « encadrée, de part et d'autre, par deux petites pièces (larg. 3,248 m ; long. Inconnue) dont l'une était décorée du même motif d'octogones et carrés, l'autre uniquement de carrés ¹⁶¹ ». A une dizaine de mètres, autre grande mosaïque (H. 8,20 x L. 5,9 m.) détruite en 1825 ¹⁶² contenait probablement une quarantaine de caissons à figures, avec des animaux courant, bustes féminins des Saisons, masques de théâtre, têtes de méduses et bustes divers ¹⁶³.

Datation archéologique : probablement entre 100-150 apr. J.-C.

Dépôt : Musée archéologique de Nîmes.

Références : DARMON 2000, p. 164-165 ; ESPÉRANDIEU 1935, p. 18-22 ; FICHES, VEYRAC 1996, p. 220-221.

Faute de précision figurative et de contexte suffisants, on n'aura que peu de choses à dire sur cette mosaïque pourtant fort belle. Elle fut découverte le 13 mars 1785 en compagnie d'autres pavements aujourd'hui perdus, qui furent démembrés pour garnir des meubles ou détruits sur place.

Elle ornait une « maison dont les pièces [étaient] systématiquement pavées de mosaïques, dont deux au moins très élaborées. Le plan de la maison nous échappe, ainsi que son contexte archéologique ¹⁶⁴ », constate Jean-Pierre Darmon.

Seul rescapé d'un pavement de grande dimension, « un tableau d'un travail admirable (...) que le pinceau n'eut pas mieux rendu, admirèrent Jean-César Viencens et Beaume (...). Dans les angles qui forment aux quatre coins le

¹⁶¹ FICHES, VEYRAC 1996, p. 220.

¹⁶² Cf. DARMON 2000, p. 164-165.

¹⁶³ Cf. FICHES, VEYRAC 1996, p. 221-222.

¹⁶⁴ DARMON 2000, p. 165.

cadre et la bordure circulaire de la rosace, on voit d'un côté deux oiseaux (canards), à l'opposite un vaisseau à un rang de rames, de l'autre côté deux poissons et, en pendant, trois dauphins. Ces figures sont des mêmes espèces de marbres que la grecque (sic). Il manque la tête de l'un des oiseaux ; mais cette légère altération n'a pas assez sensiblement dégradé cette mosaïque pour nuire à sa beauté... », décrivent ces érudits qui l'étudièrent quelques années après sa découverte ¹⁶⁵.



Document 61. Tapis central (seul conservé) de la mosaïque de l'Enclos du Gouverneur. Etat après restauration. Courtoisie du Musée archéologique de Nîmes.

La partie figurée de cette mosaïque est une évocation décorative de la mer, en bleu-vert animés par des figures conventionnelles dépourvues de toute intention documentaire.

Formé de tesselles moyennes qui ne le détaillent pas, le navire relève d'un type maritime indéterminé. Si certains de ses éléments structuraux font penser à une galère, tels des semblants d'éperon et de plate-forme de combat, un gros œil apotropaïque et l'aplustre à la poupe, d'autres éléments qualifieraient un navire de commerce, en particulier la silhouette plutôt trapue et haute sur l'eau et la faible longueur de la ligne d'avirons, bien trop courte pour évoquer la caisse de rames d'une galère. La suggestion d'une voile carguée mais en même temps gonflée à contrevent de la direction de la vogue témoigne éloquemment de l'irréalité descriptive de ce navire, qui n'est qu'un emblème joyeux parmi trois autres évocations du monde aquatique.

¹⁶⁵ Jean-César Vincens et Beaume, *Topographie de Nîmes*, 1790, p. 550, cités par ESPÉRANDIEU 1935, p. 19.

Plutôt que ce bateau, c'est d'avantage le duo de canards affrontés qui paraît significatif dans ce décor : il s'agit d'un motif récurrent dans les arts visuels alexandrins, peinture et mosaïque. Les couples de canards sont « des habitants fréquents des paysages nilotiques ¹⁶⁶ », remarque Paul G. P. Meyboom à propos de la mosaïque de Palestrina qui en contient plusieurs. Ces volatiles sont souvent montrés barbotant face-à-face. Une mosaïque de la Maison du Faune à Pompéi offre un bel exemple de la transmission de ce motif en Italie dans des scènes complexes.



Document 62. Détail d'une mosaïque nilotique. Seuil du salon 37 de la *Casa del Fauno* à Pompéi (VI 12,2). Tiré de : SAURON 2009, p. 18.

Oiseaux de lacs et de marécages, les canards de l'Enclos du Gouverneur n'ont pas à être précisément maritimes car ils composent aux côtés de dauphins secourables et de poissons frétilants la poésie d'une mer heureuse où un vaisseau humain s'intègre harmonieusement. L'évocation de la générosité de la mer est fréquente sur les pavements d'Afrique proconsulaire (un peu moins en Italie), où certains grouillent d'un foisonnement de poissons et de faune marine (voir plus loin en document 68). Ce n'est pas le cas en Gaule romaine, où la narration figurative occupe un second rôle par rapport au décor abstrait.

Libre et charmant, le navire de l'Enclos du Gouverneur est un rehaut anecdotique de même importance que les autres écoinçons : il ajoute une touche de naïveté au brio élégant, si ce n'est somptueux, qui rayonne dans le panneau axial.

Si l'origine alexandrine des canards ne prête guère au doute, le caractère ici très simplifié de leur réalisation témoigne d'un long parcours d'adaptation au goût du propriétaire et aux pratiques des mosaïstes gallo-romains. Le caractère hybride et fantaisiste du navire dérive sans doute encore plus lointainement d'un motif transmis à travers des cahiers de modèles successifs, car son auteur, peu au fait de bateaux qu'on ne lui demandait pas d'observer, en a brodé une petite fable visuelle à partir d'images disponibles.

Quant à l'acheteur de cette œuvre, certainement aisé, sa figure nous échappe; il aimait pourtant inviter discrètement la mer parmi ses convives dans une grande pièce de sa *domus* nîmoise.

¹⁶⁶ MEYBOOM 1995, p. 32.

4 – Les barques du Verbe Incarné



Document 63. Pêcheur à grosse tête dans une barque (angle sud-ouest). Détail tiré de : STERN 1967, pl. XLIII.



Document 64. Barque montée par un navigateur à grosse tête au milieu d'animaux marins (angle sud-est). Détail tiré de : STERN 1967, pl. XLIII.

Sujet : deux pygmées embarqués, l'un pêchant en milieu nilotique, l'autre navigant parmi des animaux marins.

Autres éléments narratifs : dans la bande de frise, dauphins, grands poissons et hippocampes affrontés autour de canthares au centre des côtés. Etre vivants figurés de manière assez réaliste près des barques : dorade (?), crabe et murex (angle SE), lotus et canard) (angle SO).

Fond décoratif du tableau central : détruit.

Description technique : cadre de frise polychrome d'un panneau central polychrome de 4,3 x 4,0 m, pour le reste entièrement détruit. Dimensions du pavement dans lequel ce panneau était inséré : 14,3 x 12 m.

Localisation : Lyon, région médiane du plateau de la Fourvière, dans le Clos du Verbe Incarné (rue Roger-Radisson). Sur plan des fouilles 1913-1914 : pièce du sud-est OPQR, bordure du tableau S.

Emplacement *in situ* : mosaïque contiguë à un foyer avec *tubuli* au N. Suite de pièces au N. O. ornées de pavements surtout noirs et blancs, parfois polychromes, essentiellement géométriques - avec quelques motifs végétaux stylisés - produits par un atelier rhodanien.

Datation stylistique : époque sévérienne (196-235).

Dépôt : sauf erreur, Faculté des Lettres de l'Université de Lyon.

Références : FABIA 1924, p. 50-51 et 151 ; LE MER, CHOMER 2007, p. 531-539 (en part. p. 538) ; STERN 1967, p 49- 60 (en part. p.56-58).

Contexte

Découvertes lors de fouilles effectuées en 1913-1914, ces images navales faisaient partie d'une habitation ornée de plusieurs autres mosaïques à dominante géométrique, surtout noires et blanches mais parfois aussi polychromes ¹⁶⁷. Accotée à une rue qui deviendra plus tard la limite sud d'un sanctuaire municipal ¹⁶⁸, cette *domus* établie dans le premier noyau urbain de *Lugdunum* occupait la portion nord d'une *insula* ¹⁶⁹. Bien que le plan d'ensemble de cette demeure n'ait pas pu être reconstitué à partir des fouilles d'avant la Première Guerre

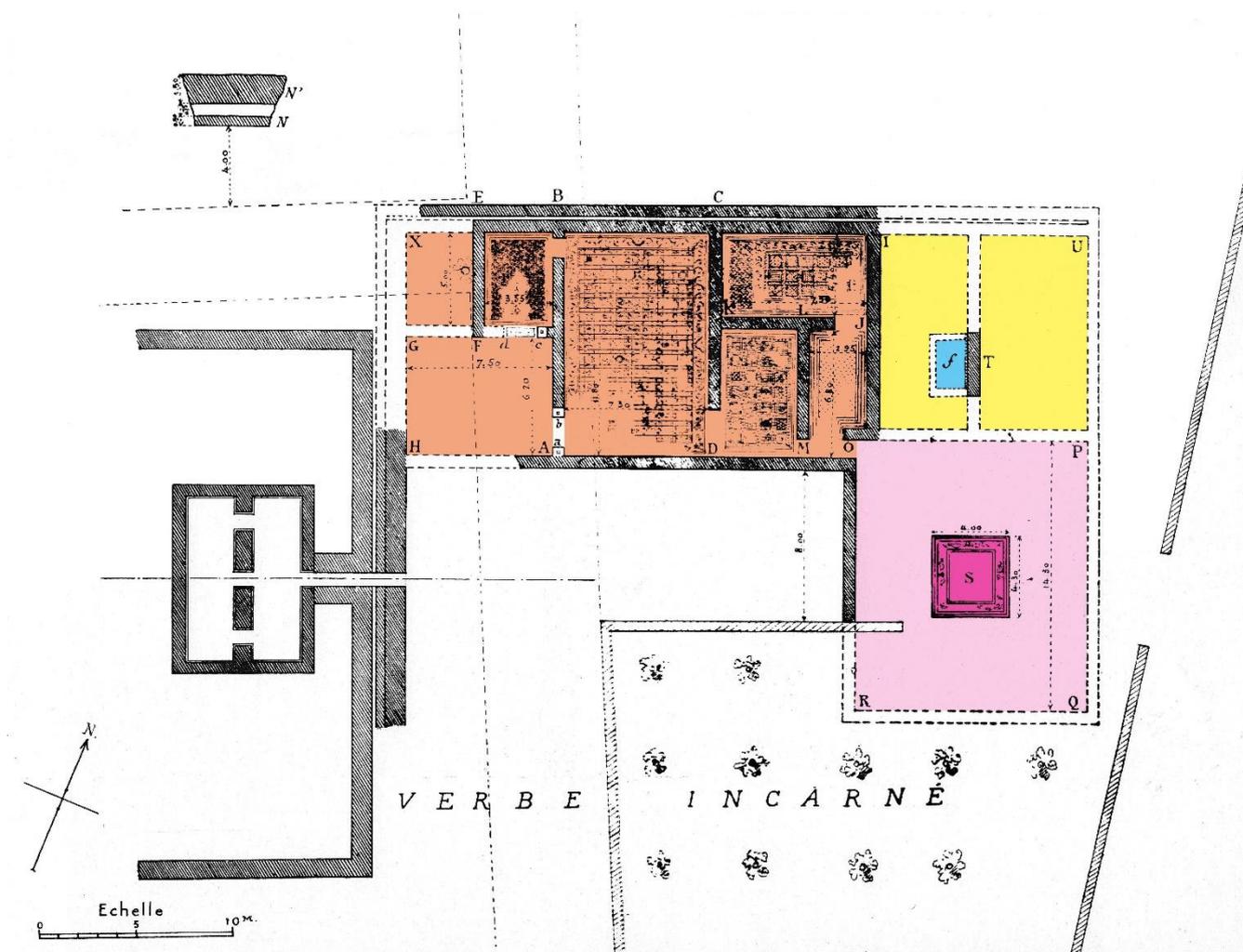
¹⁶⁷ Cf. LE MER, CHOMER 2007, p. 538-539 pour une synthèse des pièces mosaïquées et d'autres éléments du décor. Les mosaïques de ce bâtiment sont décrites en détails par STERN 1967, p. 49-60.

¹⁶⁸ Cf. LE MER, CHOMER 2007, p. 534-535.

¹⁶⁹ Voir plan LE MER, CHOMER, 2007, p. 534.

Mondiale ¹⁷⁰, c'était une habitation confortable généreusement ornée (stucs et panneaux peints en plus des mosaïques), parfois même avec raffinement, à l'exemple d'une « frise (...) d'une extrême finesse, (...) spécimen remarquable d'*opus vermiculatum* dont certains cubes n'avaient pas plus de 3 millimètres de côté, très gracieux de lignes, très délicats de coloris ¹⁷¹ », au dire ému de l'un de ses découvreurs.

L'emplacement du pavement à motif naval qui nous intéresse est visible sur le plan ci-dessous.



Document 65. Plan des fouilles de 1913-1914 dans le Clos du Verbe incarné. En magenta : panneau de la mosaïque aux barques. En rose clair: dimensions initiales de la mosaïque. En orange : autres mosaïques. En jaune : mosaïque probable (béton). En bleu clair : foyer à tubuli.

Image colorisée à partir de : STERN 1967, pl. XXXII.

La frise marine

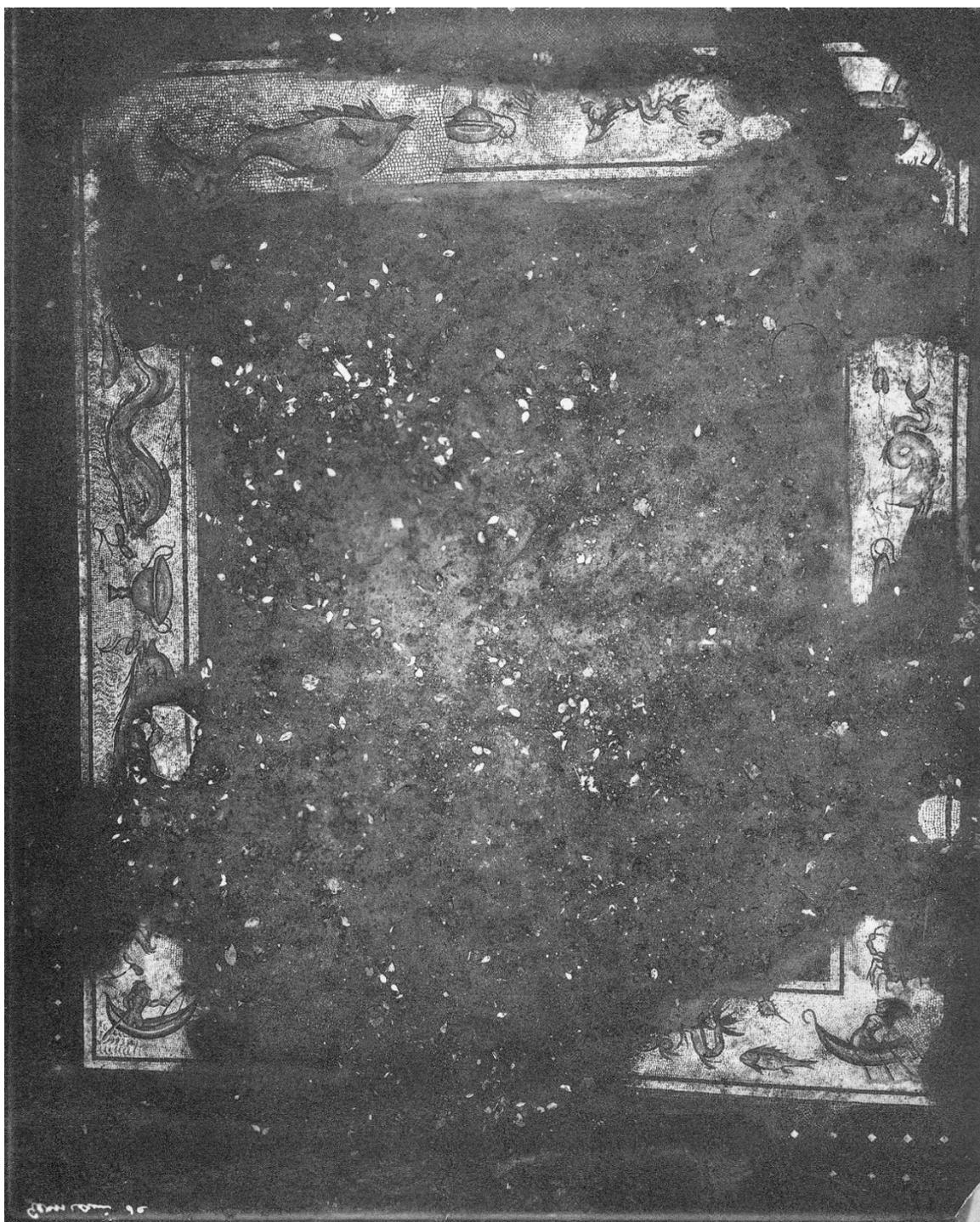
Seule partie préservée d'une vaste « mosaïque noire à clous blancs (...) de 171 mètres carrés (14 m 30 du sud au nord et 12 mètres exactement de l'ouest à l'est) ¹⁷² », la bordure de cadre du tapis central combine des allégories marines décoratives à de petits motifs navals dans les deux angles sud, comme le montre le **document 66** ci-dessous.

¹⁷⁰ Cf. LE MER, CHOMER 2007, p. 539.

¹⁷¹ FABIA 1924, p. 48.

¹⁷² FABIA 1924, p. 50.

Les quatre côtés sont animés par des paires d'animaux marins de bonne taille affrontés autour de canthares (dont deux sont encore visibles) en leur centre. Fréquent dans la mosaïque dès l'époque hellénistique, le vis-à-vis d'animaux de part et d'autre d'un objet symbolique, d'ordinaire un canthare, qui apporte ici une touche dionysiaque, anime ce cadre d'un décor de vie marine aussi bien réaliste (gros poisson) que mythologique (dauphins bienveillants, hippocampes). Un tel cadre rend crédible l'hypothèse de Philippe Fabia, selon lequel il aurait pu contenir un « tableau (...) [représentant] quelque scène marine, le cortège de Neptune ou la naissance de Vénus, par exemple »¹⁷³.



Document 66. Panneau central de la mosaïque (en violet sur le plan en document 65). Tiré de : FABIA 1924, fig. 12.

¹⁷³ FABIA 1924, p. 51.

La barque de l'angle sud-ouest

L'angle sud-ouest de cette frise est orné d'une barque dans laquelle un homme à grosse tête apparemment nu tient une rame de la dextre et pêche à la canne de la main gauche (document 63) : son allure de nain contrefait montre un pygmée.

Dépourvue de particularismes identifiables, l'embarcation ne peut être associée à aucun type naval particulier, coracle, *baris* ou autre *thalagemos* : elle est montrée comme une simple barque, sa seule note remarquable étant une forme arquée, qui ne figure pas ici une architecture spécifique mais relie probablement sa silhouette à une origine alexandrine. Pêchant sous une feuille de lotus et un canard, son marinier est doté d'une tête curieusement disproportionnée, attribut d'un pygmée ou d'un nain, comme on le voit sur une fresque pompéienne en **document 67**.



Document 67. Des pygmées en mauvaise posture. Détail d'une fresque nilotique de la *Casa del Medico* à Pompéi (VIII 5,24). 55-79 apr. J.-C.
Tiré de : BRAGANTINI, SAMPAOLO 2010, p. 418.

Traditionnellement, « la représentation de pygmées dans l'art décoratif romain [est associée à] une atmosphère d'amusement ¹⁷⁴ », ou en tant que « symbole de puissance sexuelle et de fertilité attribuées [également] aux nains ¹⁷⁵ », explique Michel Malaise. « Aux alentours de 20 av. J.-C., les habitants du Nil sont vu comme des nains et des pygmées, un choix qui va devenir dominant (...). L'Égypte de la crue est dépeinte par la représentation d'éléments exotiques et stéréotypés (fleurs, canards, hippopotames, etc) ¹⁷⁶ », ajoute cet auteur qui date du II^e-III^e siècle l'acclimatation de ce thème en Gaule.

La touche nilotique amenée à la mosaïque par la barque de l'angle sud-ouest est légère mais significative. Qu'en est-il dans l'angle qui lui fait face ?

La barque de l'angle sud-est

Sur cette barque (document 64) est un autre pygmée au chef coiffé par une sorte de chapeau pointu. « Un pêcheur debout retourne la tête ; on ne saisit pas le sens de ce mouvement, car ses avant-bras et la proue de la barque ont disparu dans une réparation antique, faite de cubes blancs. La tête est trop grosse par rapport au corps, les traits sont grossiers ¹⁷⁷ », décrit Henri Stern. « Le costume, une tunique bariolée et un bonnet (conique), offre une amusante combinaison de nuances et l'ensemble a du mouvement ... ¹⁷⁸ », ajoute Germain de Montauzan.

¹⁷⁴ MALAISE 2003, p. 310.

¹⁷⁵ MALAISE 2003, p. 315.

¹⁷⁶ MALAISE 2003, p. 316.

¹⁷⁷ STERN 1967, p. 57.

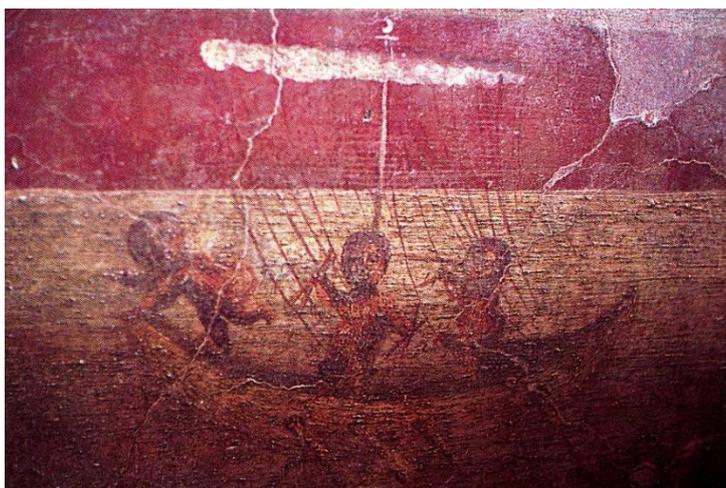
¹⁷⁸ Germain de Montauzan, fouilleur en 1913, cité par STERN 1967, p. 57.

A peu de chose près, on retrouve donc le contexte de l'autre barque de la mosaïque, hormis qu'ici, au lieu de flotter dans le delta du Nil, on est en milieu marin, comme en témoignent sans équivoque un crabe, un poisson et un coquillage à proximité immédiate de l'embarcation. Une telle présence d'animaux marins, figurés avec un degré élevé de réalisme zoologique, se retrouve couramment sur des pavements à grande narration maritime - mythologies ou scènes de genre, souvent mélangées – en Italie, et plus encore en Afrique proconsulaire, à l'image d'une mosaïque d'Hadrumetum où la mer foisonne de vie qu'elle offre aux pêcheurs (document 68).



Document 68. Mosaïque à scène de pêche. Catacombe d'Hermès, Hadrumetum (Sousse). Tiré de : BLANCHARD-LEMÉE 1995, p. 122.

Les trois rames visibles pourraient être aussi bien celles d'une vraie barque que le résumé visuel d'avirons plus nombreux d'un vaisseau de haute mer. Cette nage réduite à quelques rames se retrouve dans la barque à pygmées du tombeau de C. Vestorius Priscus à Pompéi, en illustration ci-dessous (document 69)..



Document 69. Détail du tombeau de Gaius Vestorius Priscus à Pompéi (VGP Pompeii, *Tomba di Caio Vestorio Prisco*). Tiré de : BLANC 1998, p. 97.

L'ambiance marine de la barque sud-est y révèle toutefois un détail qui la distingue de son vis-à-vis : ce bateau possède à l'arrière un curieux crochet qui n'est rien d'autre qu'un chénisque, ornement de poupe typique des navires maritimes de commerce. En dépit d'une réparation antique assez grossière qui efface l'avant du bateau, on est assurément en présence d'un navire de mer miniaturisé en barque à partir d'un modèle doté d'attributs caractéristiques dont le mosaïste ignorait la signification. Ce phénomène était assez courant dans la mosaïque antique, comme le montre un pavement de seuil d'une chambre funéraire en **document 70**.



Document 70. Détail du seuil d'une chambre funéraire à Hadrumetum (Sousse). Tiré de : POMEY 1997, p. 159.

Le chénisque y est montré déformé en une boucle absurde où se glisse le mât démonté de quelque *actuaria*, l'inconnaissance des navires aboutissant ainsi à transformer une structure réelle en motif pseudo-fonctionnel. Ce même glissement est à l'œuvre dans la barque sud-est du Verbe Incarné, embarcation schématisée dont la poupe s'agrémente d'un chénisque transformé en crochet dans l'oubli complet de sa nature réelle : c'est certainement au terme de cahiers de modèle successifs que les mosaïstes ici à l'œuvre ont récupéré ce détail incompris pour l'intégrer à une saynète nilo-maritime.

Apport des barques et signification de la mosaïque

Au regard de l'ensemble de la mosaïque préservée, les deux barques n'occupent qu'une position subalterne, ne faisant qu'apporter une touche nilotique joyeuse au décor de la frise sans pour autant la développer en une narration cohérente, insertion ponctuelle d'une inspiration bien éloignée de la source du thème. La combinaison d'une *nilotica* lointainement alexandrine à une *animalia* maritime plutôt de goût africain témoigne du caractère provincial des décorateurs. « Le sujet nilotique maladroitement caractérisé et le schématisme de la composition font supposer une main-d'œuvre locale qui a imité non sans talent, il est vrai, des modèles métropolitains ou de l'Afrique du Nord ¹⁷⁹ », relève Henri Stern.

Plus essentielles, les bêtes marines affrontées autour de canthares en axes principaux de la frise y deviennent des accès à une mer dionysiaque. De pair avec les autres animaux marins en angle sud-est, ces motifs évoquent la générosité des flots, au diapason de la fertilité et de la puissance sexuelle des pygmées.

Apparemment sans liens iconologiques directs, les canthares dionysiaques, les animaux marins réels ou mythologiques et les pygmées nilotiques embarqués forment ensemble une « image de la *truphé*, de l'abondance ¹⁸⁰ ». Eloignés de tout souci documentaire ou ethnographique, les petits bateaux du Verbe Incarné se retrouvent engerbés dans une fête, plaisir des yeux en réunion de Dionysos pour la joie, l'abondance et la fertilité. Si dans cette mosaïque rien de particulier n'évoque un professionnel du transport naval, ce pavement ornait probablement un *oecus*, à moins que ce ne fût encore quelque balnéaire privé. Nos recherches ne sont pas allées assez loin pour pouvoir en dire plus sur cette dimension architectonique.

Faute d'une conservation de la mosaïque et de son contexte bâti suffisante pour être affirmatif quant à l'intention profonde de ces images, elles semblent néanmoins se rattacher à une symbolique du banquet : « Le symposium est (...) idéalement lié au paysage aquatique à travers la connexion ancienne et bien documentée (...) entre le vin et la mer ¹⁸¹ », relève Luigi Pedroni. On laissera pourtant là cette hypothèse vraisemblable dont l'argumentation aurait besoin pour s'affermir d'objets semblables à la mosaïque du Verbe Incarné, mais bien conservés et contextualisés.

¹⁷⁹ STERN 1967, p. 58.

¹⁸⁰ MALAISE 2003, p. 314.

¹⁸¹ PEDRONI 2015-2016, p. 16.

5 – La barque de la montée Saint-Barthélemy



Document 71. La barque de la montée Saint-Barthélemy. Tiré de : STERN 1967, pl. IX.

Sujet : scène de pêche à l'arrière d'une barque à l'égyptienne.

Description technique : fragment polychrome d'une frise sans doute en angle du pavement. Dimensions : L. 37 x P. 41 cm.

Tesselles des personnages : 0,1 cm² ; 0,4 à 0,5 cm² ailleurs.

Localisation : Lyon, dans les hauts de la Fourvière, montée Saint-Barthélemy n° 36-38 (dans le *clos des Lazaristes*).

Emplacement *in situ* : inconnu (découverte isolée hors stratigraphie).

Datation stylistique : II^e-III^e siècle.

Dépôt : sauf erreur, collection privée de l'École des Lazaristes à Lyon.

Références : STERN 1967, p. 27-29 ; LE MER, CHOMER 2007, p. 499.

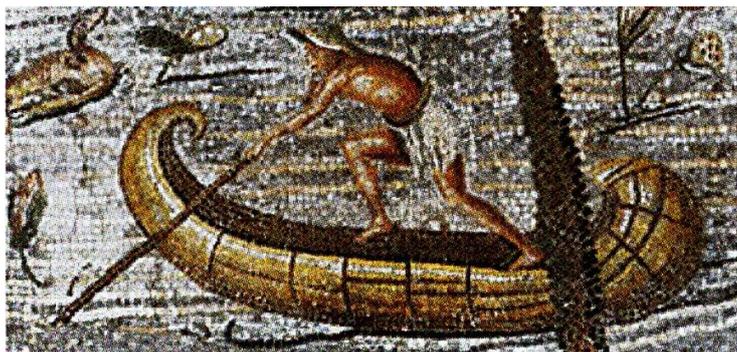
Ce fragment de mosaïque polychrome a été découvert en 1958 près du sommet du premier noyau urbain de *Lugdunum*. Sa découverte « à l'occasion de l'aplatissement d'un terrain de sport ¹⁸² » d'une école privée n'a pas donné de contexte stratigraphique. On sait seulement qu'à proximité durant la même fouille sommaire « une mosaïque à motifs géométriques, entourée de torsades polychromes, a été repérée avant sa destruction ¹⁸³ », ainsi qu'un « fragment de stèle ¹⁸⁴ » du I^{er} siècle apr. J.-C. Faute de repères contextuels pour comprendre ce reste de mosaïque, on tentera de le désobscurcir quelque peu à l'aide d'une lecture d'image.

En angle du pavement dont ils ornent une bordure extérieure, trois pêcheurs (dont l'un à gauche est peine discernable) sont à l'œuvre à l'arrière d'une barque. A la poupe, « celui de droite (...), assis vers la gauche, mais presque de face, vêtu d'une tunique exomide et d'une petite culotte, retourne la tête ¹⁸⁵ » en direction d'un personnage presque invisible sur notre mauvaise photographie, mais que voit Henri Stern : « Plus loin à droite, en retour d'angle, tête et torse nu d'un homme qui joue d'une double flûte ¹⁸⁶ ». Narrative, cette image montre des pêcheurs en pleine action, comme saisis sur le vif, à l'exemple du pêcheur penché en avant qui s'affaire sur le plancher de l'embarcation. Premier plan de l'image, ce réalisme est pourtant détourné à l'arrière de la barque par un musicien divin qui l'enchanté : car Pan dans l'angle accompagne la scène avec sa syrinx, double-flûte de roseau née du souvenir d'une nymphe aimée. Au-delà d'une narration d'apparence réelle, le spectateur se retrouve invité dans un espace de rêverie mythologique. L'origine nilotique de la barque et la double-flûte de roseau évoquent le delta du Nil, une fois de plus, mais les vaguelettes et le poisson visibles sous la poupe pourraient tout aussi bien montrer la mer.

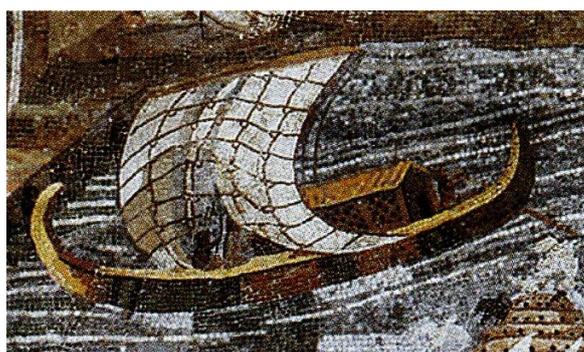
Bien que seul le tiers arrière de l'embarcation ait été préservé, la forme de la poupe interpelle d'emblée par sa courbure caractéristique : il s'agit d'un bateau nilotique, comme le montrent deux comparaisons iconographiques avec la mosaïque de Palestrina.



Document 72. Pan jouant de la syrinx en compagnie d'une ménade. Détail du sarcophage du triomphe de Bacchus, Lyon (colline de Saint-Just). Vers 210-220 apr. J.-C. Tiré de : Wikipedia Commons.



Document 73. Barque égyptienne de type « Palestrina 4 ». Tiré de : POMEY 2015, p. 156.



Document 74. Bateau de transport sur le Nil de type « Palestrina 6 » : une *baris*. Tiré de : POMEY 2015, p. 164.

¹⁸² LE MER, CHOMER 2007, p. 499.

¹⁸³ *Ibid*, p. 499.

¹⁸⁴ *Ibid*, p. 499.

¹⁸⁵ STERN 1967, p. 28.

¹⁸⁶ *Ibid*, p. 28.

On ne tentera pas le vain exercice de vouloir ici rattacher la barque de la montée Saint-Barthélemy à un navire égyptien précis, d'y déceler par exemple une barque de papyrus à ligatures, l'arrière d'une *baris* ou quelque autre bateau réel, car l'intention du mosaïste n'était certainement pas de décrire avec réalisme un type naval particulier. L'intérêt d'un tel « arrière recourbé vers le haut, selon un type fréquent sous l'Ancien Empire ¹⁸⁷ », comme l'indique Patrice Pomey, est d'identifier clairement l'origine égyptienne du bateau qui anime cette scène.

Contrairement aux barques du Couvent du Verbe incarné, d'une facture provinciale bien éloignée de modèles d'origine, l'embarcation de la montée Saint-Barthélemy est d'une facture plutôt soignée et demeure proche de la tradition iconographique nilotique, qui devait être connue de l'artiste. On suivra donc pour cette scène l'analyse d'Henri Stern, selon qui « il s'agit probablement d'un tableau exécuté à l'atelier, mais destiné à être inséré dans un pavement préparé à l'avance sur place. (...). On ne connaît pas, sauf erreur, de pavement semblable en Gaule. Le dessin des personnages est d'une qualité supérieure à ce que l'on trouve d'habitude à Lyon ¹⁸⁸ ».

Scène de genre animée de plaisir panique ou lointaine élégie exotique, cette image ne livrera jamais toute sa raison d'être. Orne-t-elle un bassin d'impluvium, une salle de banquet ou quelque pièce d'un balnéaire ? Sa qualité rend crédible la main d'un atelier familial de scènes narratives - les personnages étant bien figurés à l'aide de petites tesselles -- et sans doute de *niloticae*. Une fabrication dans un atelier italien n'est pas à exclure.

¹⁸⁷ POMEY 2015, p. 158.

¹⁸⁸ STERN 1967, p. 28.

6 – La scène de pêche d’Aix



Document 75. La scène de pêche d’Aix. Tiré de : MOCCI, NIN 2006, p. 302.

Sujet : Amours pêcheurs dans une barque en compagnie d’un dauphin.

Description technique : bas-relief en marbre. H 37 x L. 50 x Ép. 2,3 cm.

Localisation : Aix-en-Provence, Enclos Milhaud.

Emplacement *in situ* : dans une luxueuse *domus* (emplacement précis inconnu).

Datation archéologique et stylistique : Haut-Empire.

Dépôt : musée Granet, Aix-en-Provence.

Références : MOCCI, NIN 2006, 302 ; ESPÉRANDIEU 1907, p. 80.

« Sculpture de faible relief, de valeur médiocre ¹⁸⁹ » au dire sévère d’Emile Espérandieu, ce petit marbre exquis ornait le jardin d’une belle demeure d’Aix-en-Provence. Sa découverte en 1841-1843 dans une zone de bâtis contigus fouillée sans distinction d’états a été simplement consignée en annexe de plans obscurs ¹⁹⁰. On sait seulement que l’Enclos Milhaud recouvrait des *domus* richement décorées de mosaïques et d’*opus sectile*, aérées de jardins, dont l’un « très vaste (...) [de] 770 m² (...), avec une phase principale d’occupation [qui] semble être (...) le Haut-Empire ¹⁹¹ ».

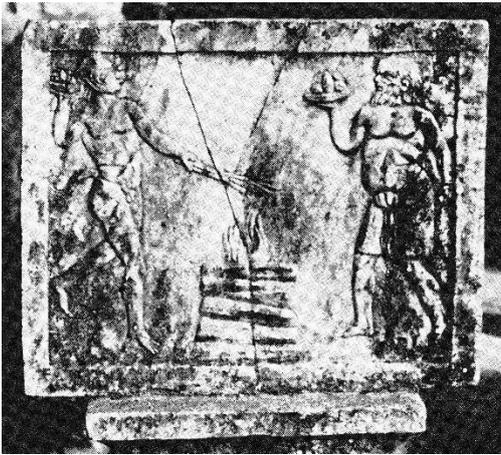
Lisible malgré sa brisure, cet objet de marbre est trop mince (2,3 cm) pour appartenir à une stèle funéraire, a fortiori à un sarcophage ; il est aussi bordé d’un cadre qui confirme sa typologie : c’est certainement un *pinax*, une petite stèle décorative d’extérieur, tel qu’en montre le jardin à péristyle de la *Maison des Amours dorés* à

¹⁸⁹ ESPÉRANDIEU 1907, p. 80.

¹⁹⁰ Cf. MOCCI, NIN 2006. Deux plans sont en p. 297 et 298. Liste des trouvailles en p. 302-303.

¹⁹¹ MOCCI, NIN 2006, p. 301.

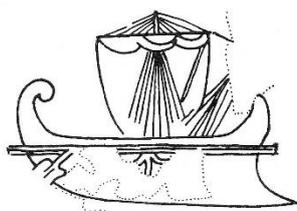
Pompéi, ou éventuellement une applique de portique apposée à la verticale (dans ce cas l'endommagement au-dessus de l'angle à droite pourrait être dû à une patte de fixation).



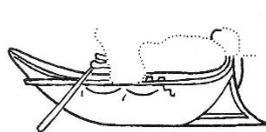
Document 76. *Pinax* en marbre montrant Silène et un satyre offrant un sacrifice. Jardin à péristyle de la *Casa degli Amorini Dorati* à Pompéi (VI 16,7).
Tiré de : JASHEMSKI 1979, p. 39, fig. 61.

Au premier abord, la barque d'Aix paraît presque calquer celle en mosaïque de la montée Saint-Barthélemy (en document 71), évoquant un motif nilotique, à l'instar de la disposition générale de la scène, avec un sujet d'agrément en dehors du bateau, à Lyon un Pan flûtiste dans l'angle à droite, ici un dauphin nageant devant l'esquif. Un regard attentif décèle pourtant d'autres modèles possibles qu'une barque alexandrine : cette apparente *cymba* est en effet plus un esquif imaginaire, réduction indécidable d'un navire de mer possiblement associé à d'autres silhouettes navales connues de l'artiste, qu'un bateau réel.

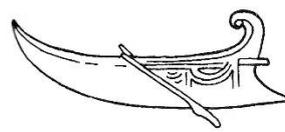
En effet, alors qu'il donne l'impression d'être une barque assez longue tronquée à l'avant par la brisure du *pinax*, cet « esquif » est en fait quasi intact à la proue et présente des attributs manifestes de navire marin. Percé de trois sabords, une caisse de rames est marquée de manière bien visible sur son flanc par des lignes incurvées qui continuent jusqu'à la proue elle-même, très discrète, figurée par un trait oblique qui descend jusqu'au bord inférieur (prolongé trop en avant) de la caisse de rames, à partir duquel, rasant la gueule d'un monstre, l'étrave repart vers l'avant à la manière d'un rostre. Protecteur au même titre que l'habituel œil apotropaïque d'un navire réel, le *ketos* au flanc du navire est donc placé comme il se doit à l'avant du bateau. Evoquant les profondeurs inviolées des flots, la figure de ce monstre poétise également dans cette scène de pêche la matrice infinie et obscure de la vie marine. A y bien regarder, la *cymba* d'Aix n'est en fait pas si longue que l'apparente troncature de sa silhouette en donne l'impression. Les attributs marins et la forme de l'étrave évoquent un grand voilier à taillemer (voir doc.77), mais pourraient à la rigueur s'inspirer grossièrement d'une galère (proéminence de la caisse de rames). Du point de vue du relèvement très important du fond de la barque à partir de l'avant jusqu'à la poupe - qui donne l'illusion de ne voir que le tiers arrière d'une embarcation assez longue -, un rapprochement peut être fait tout aussi bien avec des modèles iconographiques issus de la mosaïque d'Althiburus : *ponto* de mer, bien sûr, mais aussi *stlatta* fluviale, et plus encore *placida* destinée aux loisirs en eau tranquille, comme illustré ci-dessous.



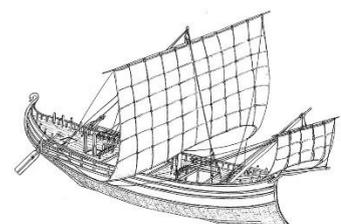
PONTO



STLATA



PLACIDA



GRAND VOILIER A TAILLEMER

Document 77. Trois parallèles iconographiques issus de la mosaïque d'Althiburus et un modèle archéologique maritime.
Tirés de : pour le *ponto*, la *stlatta* et la *placida*, GAUCKLER 1905, p. 145 ; pour le navire à taillemer, BONINO 2015, p. 25.

En guise de barque, nous avons donc affaire à un pot-pourri iconographique sans attaches fortes avec la réalité, la description d'un esquif ou d'un navire réel indifférent à sa raison d'être, qui consiste à porter deux Amours à la pêche sous l'œil bienveillant d'un dauphin, donc pourquoi pas en mer.

L'essentiel de la scène en effet ne réside pas dans l'embarcation mais dans ses occupants pêcheurs, si disproportionnés par rapport à elle qu'ils semblent en déborder, l'outrepassant au point de susciter spontanément chez le spectateur l'image d'une barque plus longue vers l'avant pour les accueillir, ce qui pourtant n'est pas sculpté sur le *pinax*. A la fois nus et potelés, à la manière de petits enfants encore sans musculature notable¹⁹², les deux navigateurs ne sont pas des pêcheurs habituels, professionnels ou de loisir, qui auraient été montrés vêtus avec quelque apparence de force. Plus qu'une action de pêche en cours qu'indiquerait une canne, un harpon ou un épervier, cette saynette en montre le résultat fructueux : on n'y perçoit nullement l'effort d'une pêche réelle, sans doute parce que le poisson à bord dans la nasse a déjà été pêché. Voguant et récoltant nonchalamment à la surface d'une onde qui récompense ses amateurs, les nautoniers d'Aix sont ainsi les Amours d'un *topos* maintes fois représenté dans l'art naval d'époque romaine. Avec ses Cupidons pêchant dans une mer d'abondance à partir de navires maritimes miniaturisés, la mosaïque de Proconsulaire ci-dessous (document 78) correspond en tout point à l'esprit du *pinax* d'Aix, dont le format plus réduit ne permet pas un tel développement.



Document 78. Détail d'une mosaïque de Leptis Minus (Lamta; Tunisie) « Vénus Anadyomène et scène de pêche ». Probablement entre 140 et 235 apr. J.-C. Tiré de : BLANCHARD-LEMÉE 1995, p. 148.

Traditionnelle, l'image d'un « dauphin de forme archaïque sortant des flots¹⁹³ » auprès des Amours d'Aix pourrait servir d'indice chronologique au rattachement à une veine ancienne, mais c'est surtout en tant qu'emblème de concorde idyllique, de bienveillance et de générosité, en un mot, de civilisation, qu'elle joue un rôle dans ce petit marbre. Pour les Romains, explique en substance Alain Malissard, les dauphins sont des hommes retournés à la mer, des matelots jetés un jour à la mer par Dionysos¹⁹⁴. « Chasser ou tuer des dauphins est donc un acte criminel que seuls les Barbares peuvent commettre et qui offense gravement les dieux¹⁹⁵ », précise-t-il. A l'inverse, la familiarité des Amours et des dauphins offre à ses spectateurs le miroir dionysiaque de leur civilisation idéalisée, plaisir oisif ici rafraîchi dans la poésie flottante d'un jardin de bon augure.

¹⁹² Avant même le Haut-Empire, la plastique hellénistique avait développé ce rendu doux et attendrissant du corps des Amours et des petits enfants.

¹⁹³ MOCCI, NIN 2006, p. 302.

¹⁹⁴ Cf. MALISSARD 2012, p. 174.

¹⁹⁵ MALISSARD 2012, p. 174-175.

7 –Le chargement de Fayence



Document 79. Le chargement de Fayence. Tiré de : LEMOINE 2013, fig. 185.

Sujet : deux navires maritimes à quai en cours de chargement par des Amours.

Description technique : bord d'un couvercle de sarcophage en moyen-relief en marbre blanc.

H. 32 x L. 43 x Ép. 5 cm.

Localisation : Fayence (Var), env. 20 km au Nord de Fréjus. Près des ruines de la villa de *La Bégude*.

Emplacement *in situ* : inconnu.

Datation archéologique : probablement 250-300 apr. J.-C.

Dépôt : collection particulière. Moulage au Musée archéologique de Saint-Raphaël.

Références : LEMOINE 2013, p. 88-90 ; BRUN 1999, p. 400-401.

« Un couvercle de sarcophage (...) a été trouvé dans les ruines [de la villa de *La Bégude*] au cours d'un labour profond ¹⁹⁶ », indique la *Carte archéologique de la Gaule* consacrée au Var. Une fouille effectuée durant les années 1960 avec la participation du Touring-Club de France n'a donné lieu à « aucun plan sérieux ¹⁹⁷ » mais permis d'établir que cette habitation « connue depuis le début du XIX^e siècle, la villa de *La Bégude* (...) située dans une belle dépression cultivable (...), [possédait] une *pars urbana* luxueuse occupée dès le Haut-Empire et jusqu'au V^e-VI^e siècles apr. J.-C. ¹⁹⁸ », résume Jean-Pierre Brun.

Simple fragment d'art funéraire au contexte vague, le « chargement de Fayence » est pourtant d'iconographie originale, car il montre une scène quotidienne réaliste animée par des figures eschatologiques. L'affirmation du *Nouvel Espérandieu* selon laquelle « la valeur symbolique d'une telle image est à rejeter car (...) il ne s'agit pas de la représentation d'une heureuse navigation qui permet d'arriver à bon port à la fin de la vie, mais plus simplement d'une scène réaliste d'une activité commerciale proposée au commanditaire du sarcophage ¹⁹⁹ » est

¹⁹⁶ BRUN 1999, p. 401.

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 401.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 400.

¹⁹⁹ LEMOINE 2013, p. 89.

doublément fautive, d'abord parce qu'elle ne voit pas que les dockers à l'œuvre sont des Amours, ensuite parce qu'elle limite sans motif la symbolique possible des navires à celle de l'arrivée à bon port.

Certes, en dépit d'un rendu simplifié utile à la clarté de la narration, qui ne saurait pour autant être qualifiée de « facture stéréotypée et fruste ²⁰⁰ », les deux navires en cours de chargement forment une scène au vérisme évident, avec un pont chargé d'amphores sur le navire de droite - qui pourrait être une *corbita* si sa proue était relevée comme celle du navire de gauche -, aux préceintes bien visibles, doté d'éléments essentiels du gréement (trois cargues) et proches d'un quai - plus suggéré que véritablement figuré – d'où deux passerelles montent à bord.

Sans doute en partie liée à la hauteur restreinte (32 cm) de la « plaque frontale de couvercle de sarcophage ²⁰¹ », dans laquelle un talent moyen peinerait à sculpter de nombreux détails, cette manière réaliste possède un schématisme certain, ne montrant que l'essentiel, qui tourne autour des *saccarii* à l'œuvre au premier plan. Relever quelques incohérences d'architecture navale (transpercement du plat-bord par l'aviron de gouverne, trop faible écartement des préceintes...) ou noter le caractère hétéroclite des amphores (apparemment plutôt gauloises) sur le pont, pour être vrai, tendrait à détourner le regard du motif le plus significatif de cette représentation : ses travailleurs.

Les deux portefaix du chargement de Fayence (dont seul un bras de celui de droite, parallèle à la passerelle, est encore visible) peuvent être comparés à un homologue du *Portus* de Rome en action sur un relief de qualité et de rendu similaires, en **document 80**.



Document 80. Bas-relief des *tabularii* du *Portus* de Rome. III^e s. apr. J.-C. Tiré de : BASCH 1987, p. 464.

Descendant la passerelle courbé sous le poids d'une amphore, un docker râblé vêtu apparemment d'un pagne (ou d'une courte tunique) s'approche des comptables. Au-delà d'un regard superficiel, le rendu réaliste de ce débardeur contraste avec la pose décorative de l'ouvrier encore bien visible à Fayence, un peu cambré, qui s'élève vers le pont d'un pas léger malgré son fardeau tenu derrière la nuque. Ce personnage est un porteur d'amphores, ou peut-être un *saccarius* stricto sensu qui charge des céréales, mais pour son quotidien, il possède un corps doux, montré nu sans virilité, fatigue ou force, dans un geste élané qui évoque plus le bonheur replet de la petite enfance que la forme endurente d'un travail pénible. Ce docker n'est en fait pas qu'un homme, c'est aussi un Amour qui personnalise d'une certaine manière l'âme du défunt.

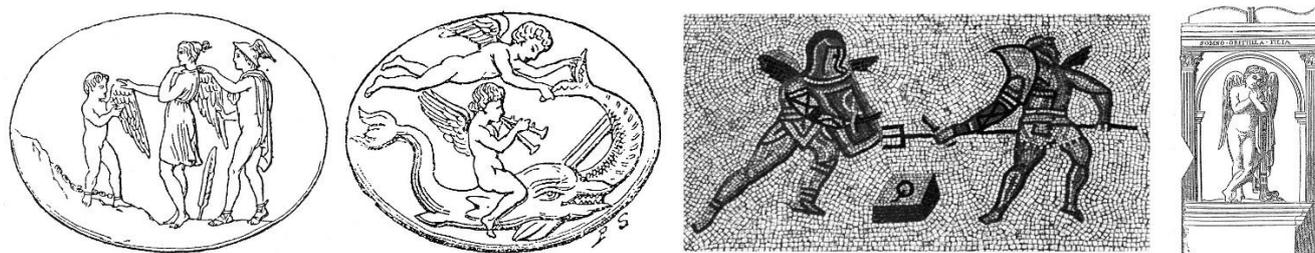
Bien visible près du navire de gauche, le modelé caractéristique des débardeurs de Fayence se rattache aux nombreux cupidons, erotes et génies d'ordinaire ailés produits par l'art romain à travers l'héritage grec. « Sous l'influence de la poésie alexandrine, expliquent Charles Victor Daremberg et Edmond Saglio, l'art de l'époque hellénistique admet une conception qui était peu familière à celui du V^e et du IV^e siècle, et prête à Eros les formes rondes et potelées de la première enfance. Les poètes alexandrins le peignent en effet comme un enfant folâtre

²⁰⁰ LEMOINE 2013, p. 89.

²⁰¹ LEMOINE 2013, p. 88.

et malicieux. (...). Ce type (...) reste en faveur jusqu'à la fin de l'art romain (...). Les ailes sont l'attribut le plus constant d'Eros (...) [mais] il est vrai qu'il est parfois représenté sans ailes. (...). L'absence d'ailes est une exception (...) [qui] ne modifi[e] en rien le caractère mythologique du dieu ²⁰² », précisent ces auteurs.

Délaissant dès l'époque hellénistique sa signification d'origine, le dieu de l'amour se décline de plus en plus en figures décoratives (les *erotes*), génies d'ordinaire ailés qui envahissent bientôt l'imagerie romaine ²⁰³, où ils affichent volontiers des attributs d'autres divinités, notamment d'Aphrodite et de Bacchus, participent à des scènes mythologiques et se livrent à toutes sortes d'activités profanes. « A mesure que l'art multiplie les figures du dieu sous une forme enfantine, et y cherche surtout des motifs décoratifs, la fantaisie ne connaît plus de limites ²⁰⁴ », relèvent Daremberg et Saglio. Le **document 81** ci-dessous montre quelques exemples de la dérive d'Eros dans l'iconographie romaine.



Document 81. De gauche à droite : Eros privé de ses ailes par Niké (camée) ; sur un dauphin (camée) ; en gladiateurs (mosaïque de Bretagne, IV^e s.) ; en génie de la mort (monument funéraire). Tiré de DAREMBERG, SAGLIO 1887, p. 1601, 1602, 1610, et de *The Warburg institue Iconographic Database* (<https://iconographic.warburg.sas.ac.uk>).

Illustrant l'imagination débridée de leurs créateurs, ces Amours possèdent aussi parfois une valeur sémiotique déterminée, à l'instar d'un type funèbre identifiable à « la torche qu'Eros tient renversée, en l'appuyant sur le sol, comme pour en éteindre la flamme » ²⁰⁵, en accord le cas échéant avec le contexte funéraire (voir image ci-dessus). D'autres usages funéraires d'*erotes* moins typés sont bien sûr possibles. A l'époque romaine, Eros reçoit fréquemment un caractère funèbre, rappelle l'*Enciclopedia italiana* ²⁰⁶.

Dans la scène étudiée, les dockers-*erotes* peuvent être vus comme des génies du mort, qu'ils illustrent et accompagnent au terme de son activité réelle sous une forme joyeuse. « L'Eros funèbre paraît être le *genius* du mort, celui-là même [qui prend part] aux occupations et aux joies de l'homme durant sa vie ²⁰⁷ », écrivent encore Daremberg et Saglio. Ange gardien avant la lettre ici dupliqué dans l'activité quotidienne du commanditaire, les pseudo-débardeurs de Fayence préparent le Grand Appareillage du défunt. Au contraire du vrai docker du *Portus* de Rome, ils ne descendent rien mais montent à bord à la dernière étape d'une longue carrière maritime. Acteur de la prospérité d'un homme qui fut et qui n'est plus, ici personnifié en débardeurs, son fidèle génie embarque avec lui vers l'autre monde.

Réaliste et décoratif à la fois, le chargement de Fayence montre donc également une figure psychopompe dans le sillage d'Eros. Au-delà d'un premier niveau documentaire orné, c'est en fait un type d'image assez rare dans l'iconographie romaine des sarcophages. S'il est certain que son commanditaire était actif dans le commerce maritime, en tant que naviculaire, manufacturier-transporteur, patron ou grand propriétaire, on ne se prononcera pas sur l'origine de cette œuvre, sans doute de Narbonnaise, mais peut-être importée d'Italie ²⁰⁸.

²⁰² DAREMBERG, SAGLIO 1887, p. 1600-1601.

²⁰³ Cf. A.A.V.V., *Enciclopedia dell'Arte classica e orientale* 1960, p. 430 sq.

²⁰⁴ DAREMBERG, SAGLIO 1887, p. 1601.

²⁰⁵ *Ibid*, p. 1610.

²⁰⁶ A.A.V.V., *Enciclopedia italiana* 1960, p. 265.

²⁰⁷ DAREMBERG, SAGLIO 1887, p. 1610.

²⁰⁸ Ce que suggère LEMOINE 2013, p. 90.

8 – Le halage de Cabrières-d’Aigues



Document 82. Le halage de Cabrières-d’Aigues. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 42.

Sujet : scène de halage d’une barcasse chargée de deux tonneaux par trois *halciarii* (dont deux préservés) sous deux entablements d’amphores, dont certaines clissées.

Éléments iconographies associés : conducteur d’un attelage tiré par une mule (en deux fragments) et deux amphores superposées (un fragment).

Description technique : bas-relief sur un bloc d’angle retaillé de calcaire coquillier grossier, avec trou de louve, mortaise de scellement d’agrafe et cadre d’anathyrose (face dr.). Dimensions actuelles : L. 148 x H. 58,2 x Ép. 27 cm (initialement env. 43 cm).

Localisation : Cabrières-d’Aigues (Vaucluse), env. 10 km au NE de Cucuron, au pied sud du Luberon, peu au N. de la vallée de la Durance.

Emplacement in situ : découverte au lieu-dit *La Ginestrière*, à 7-8 m. en contre-haut du lit du *Ravin au Loup*.

Datation archéologique et stylistique : II^e – III^e apr. J.-C.

Dépôt : Avignon, Musée Calvet.

Références : BÉAL 2008, p. 7-11 ; CAVALIER 2008 ; ESPÉRANDIEU 1907 ; TALLAH 2004, p. 211.

Ce relief a fait l’objet d’une excellente monographie récente sous l’égide du Musée Calvet où il est exposé²⁰⁹. Le format raisonnable propre à ce mémoire et son accent naval nous incitent à ne pas rechercher l’exhaustivité. Négligeant l’histoire de la découverte et de la retaille de cette antiquité au XIX^e siècle, tout comme sa fraîche restauration, notre enquête ne fera également qu’effleurer ses compléments figuratifs visibles sur d’autres fragments (attelage, amphores empilées). On visera pour l’essentiel à mieux comprendre la nature et les implications de cette image d’un transport fluvial de tonneaux en tant que fragment de programme iconographique d’un monument funéraire disparu. Dans cette optique, le regard s’appuiera sur une succession d’échelles d’analyse, de manière à saisir diverses significations de cet artefact, géographique (axe Rhône- Rhin - *limes*), architectonique (type de mausolée), naval (type, possibilités et activités du bateau), socio-économique (activité du commanditaire), et proprement artistique (style, expression, associations), ces aspects rassemblés nourrissant une chronologie.

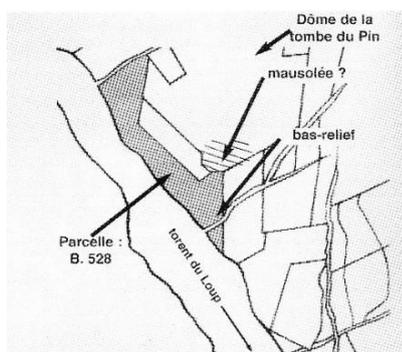
Contexte

Avec trois autres fragments d’un même monument, la scène de halage fut découverte en 1886 un peu à l’est du village de Cabrières-d’Aigues, commune de 1896 hectares du versant sud du Grand Luberon dans laquelle « 31

²⁰⁹ Publié en 2008 sous la direction d’Odile Cavalier, *La scène de halage de Cabrières-d’Aigues est un livre* (93 p.) introuvable dans les bibliothèques suisses qui peut être obtenu auprès de la Fondation Calvet, en Avignon.

sites romains dispersés sur les coteaux, les terrasses et le long de voies de communication nord-sud ²¹⁰ » ont été identifiés, ce qui atteste d'une occupation rurale dense et continue. Quelques années après cette trouvaille, en 1892, les « « pierres » de Toussaint Guérin ²¹¹ », furent achetées par un notaire de Cucuron féru d'antiquités, Marc Deydier, qui demanda à leur inventeur de fouiller encore soigneusement alentours pour y découvrir d'autres vestiges. Complétées par des analyses morphogéniques récentes ²¹², des recherches ultérieures de cet érudit établissent avec une bonne certitude la situation topographique du mausolée dont proviennent ces blocs sculptés. Il était situé en amont immédiat d'un torrent saisonnier (*Le Loup*) guéable par un sentier raccordé à un axe routier du pied du Luberon, qui entre la fin du I^{er} s. av. J.-C. et le III^e s. apr. J.-C. était une zone rurale de moyenne et grande propriété axée sur la viticulture, comme en témoignent les vignes fossiles, pressoirs et ateliers d'amphores exhumés de son sol ²¹³.

Deux villas *in agro* étaient situées à moins de 200 mètres du mausolée ²¹⁴, et la villa du Viély, ornée du *navire de Cucuron*, n'était qu'à quelque 10 km vers la Durance (cf. carte en document 39).



Localisation sur le cadastre du lieu présumé de trouvaille de la scène de halage.

Document 83 (ci-contre). Topographie de la découverte des reliefs et du site d'origine du mausolée de Cabrières-d'Aigues. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 23.

Document 84 (ci-dessous). Agencement actuel reconstitué des blocs sculptés du mausolée de Cabrières-d'Aigues. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 42.



²¹⁰ TALLAH 2004, p. 208. Pour faire le tour des antiquités romaines de la commune, voir p. 208-213 et la carte en p. 85.

²¹¹ CAVALIER 2008, p. 22

²¹² Cf. CAVALIER 2008, p. 21-30.

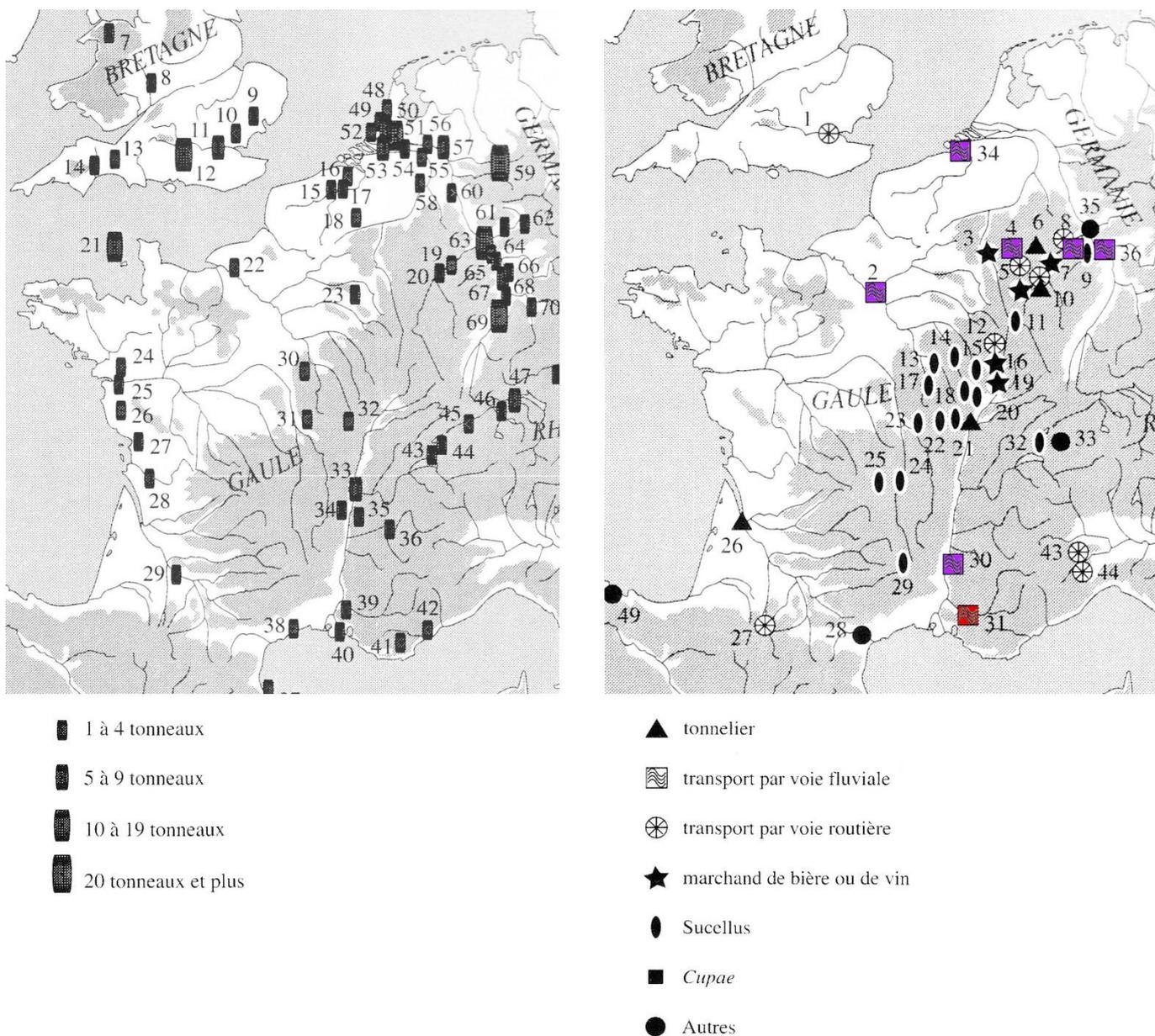
²¹³ Cf. CAVALIER 2008, p. 24.

²¹⁴ Informations topographiques de ce paragraphe tirées de : CAVALIER 2008, p. 23-24.

Éléments conservés

Rassemblée en quatre blocs (document 84), dont deux quasi jointifs de la même action, la plastique survivante du mausolée présente deux scènes narratives (halage et roulage) et un petit décor d'amphores empilées. Image simple et descriptive, un muletier conduit un équidé trapu attelé à un char, sans doute lourdement chargé, qui n'allait pas plus vite que le pas de son guide. Visible aux personnages, la différence d'échelle avec le halage pourrait éventuellement indiquer que dans la vie du commanditaire la batellerie primait sur le roulage, doté d'un rôle complémentaire. Les amphores « gauloises » empilées (avec traces de deux autres à droite) qui ornaient un bloc d'angle ²¹⁵ sont un indice supplémentaire d'une activité commerciale vinaire multiforme.

Répartition géographique des scènes funéraires de bateaux à futaile



Document 85. Découverte de tonneaux antiques (à gauche) et répartition des représentations de tonneaux (à droite) en Gaule et en Germanie. **En rouge** : Cabrières-d'Aigues. **En violet** : autres images de transport naval de vin en tonneau sur des monuments funéraires (hormis n° 2 à Paris, dans un *frigidarium*). Extrait et colorisé de : MARLIÈRE 2002, p. 42 et 120.

²¹⁵ Cf. CAVALIER 2008, p. 48.

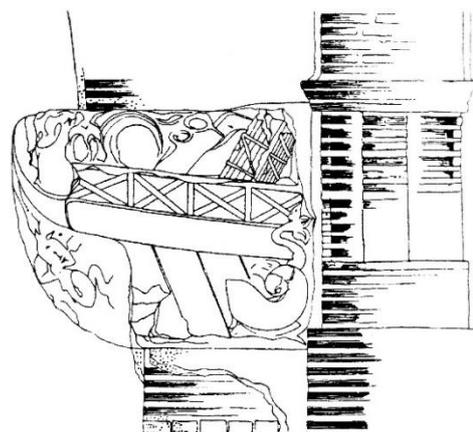
Les cartes ci-dessus permettent de rapprocher les découvertes de tonneaux antiques et leurs figurations navales en Occident romain. A l'exception du n° 2 à Paris, qui n'est pas sépulcral, les carrés violets de la carte de droite – tous au nord de Cabrières d'Aigues en rouge – signalent des monuments funéraires à images de bateaux chargés de tonneaux de vin. Un recouvrement partiel assorti d'écarts importants se fait jour entre les zones de grosse consommation de futaille vinaire et les images de leur transport naval. Les abords du *limes* rhénan, suivis de la Bretagne et bien sûr du Midi viticole rhodanien, présentent la plus grande densité de tonneaux. La navigation de *cupae* connue par l'image, en revanche, si elle coïncide essentiellement avec leur consommation dans l'espace rhénan, qui importe et transmet des tonneaux de vin mais n'en produit pas, est curieusement absente en Bretagne, au centre et sur la façade atlantique des Gaules, où des tonneaux parfois nombreux sont attestés. On note encore fort logiquement une bonne coïncidence entre ces artefacts et leur image navale en Narbonnaise, grande province viticole, nuancée par le fait qu'en dépit de l'usage de tonneaux sur le littoral, ils n'y apparaissent pas sur des ponts de navires maritimes, mais uniquement dans l'arrière-pays à proximité relative d'axes de batellerie (Cabrières-d'Aigues n° 31 et Colonzelle n° 30).

En d'autres termes, les images de bateaux chargés de fûts de vin sont le fait de transporteurs qui étaient installés pour la plupart en zone de production (Midi des Gaules), de grande consommation par des militaires (*miles* rhénan) ou en relais fluvial (Moselle, Rhin central, Seine) ou atlantique (embouchure du Rhin face à la Bretagne). L'approvisionnement des armées semble avoir joué un rôle prépondérant dans cette configuration.

Les autres images de tonneaux visibles sur la carte de droite du **document 85** montrent par ailleurs une forte concentration d'activités dans le Haut-Rhône et la Saône, où s'activaient des artisans, qui jouaient un rôle exceptionnel de relais entre bassins fluviaux comme indiqué dans la partie « Contextes et modèles » de ce mémoire.



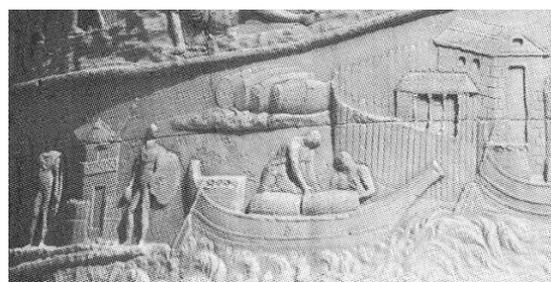
Document 86. Transport de vin dans le bassin du Rhin. Monument funéraire de Neumagen (sur la Moselle, Rhénanie-Palatinat). Vers 220. Tiré de : D'AMATO 2017, p. 8.



Document 87. Un tonneau, des armes et des marchandises à la poupe d'un navire maritime. *Frigidarium* des thermes de Cluny (Paris). II-III^e s. Tiré de : MARLIÈRE 2002, p. 124.



Document 88. Monument funéraire d'un marchand. Arlon (Belgique), au S.-O. du Luxembourg. Tiré de : MARLIÈRE 2002, p. 125.



Document 89. Des fûts de vin transportés par bateau aux légions de Trajan sur le Danube, entre 101 et 106. Colonne Trajane. Tiré de : PITASSI 2012, p. 76.

Architecture du monument

Examiné sous un angle architectural et technique par Jean-Marc Mignon ²¹⁶, le bloc du halage de Cabrières-d'Aigues donne à voir qu'il a été retaillé après sa découverte, « entraînant, outre la disparition totale du côté arrière, une amputation partielle des faces latérales, du lit de pose et du lit d'attente ²¹⁷ ». Malgré ces mutilations, des éléments techniques déterminants ont été conservés : un trou de louve sur le lit d'attente - équidistant des faces originaires du bloc, ce qui en donne les dimensions d'origine -, une mortaise de scellement d'agrafe à l'extrémité droite de ce même lit - qui cramponnait ce bloc à un autre à droite -, mais dont l'absence est établie sur la face gauche - ainsi certainement positionnée en angle de la construction -, enfin, un cadre d'anathyrose sur la face de droite - bandeau poli au contact du bloc voisin pour assurer l'ajustage sans avoir à polir toute la surface - qui ici « confirme avec certitude la présence d'un autre bloc à droite ²¹⁸ ».

Ces aspects techniques visibles en **document 90** (ci-dessous) établissent notamment l'existence d'un troisième haleur à droite sur un bloc jointif, qui était certainement surmonté d'un étal d'amphores, comme le montre le **document 91** (plus bas).

Aspect plus important, cette scène d'un bloc massif appartenait à un mausolée de grande dimension, car l'épaisseur du support, l'alignement soigneux du grand appareil et l'usage d'une machine de levage invalident l'hypothèse d'un autel funéraire, a fortiori d'une modeste stèle.

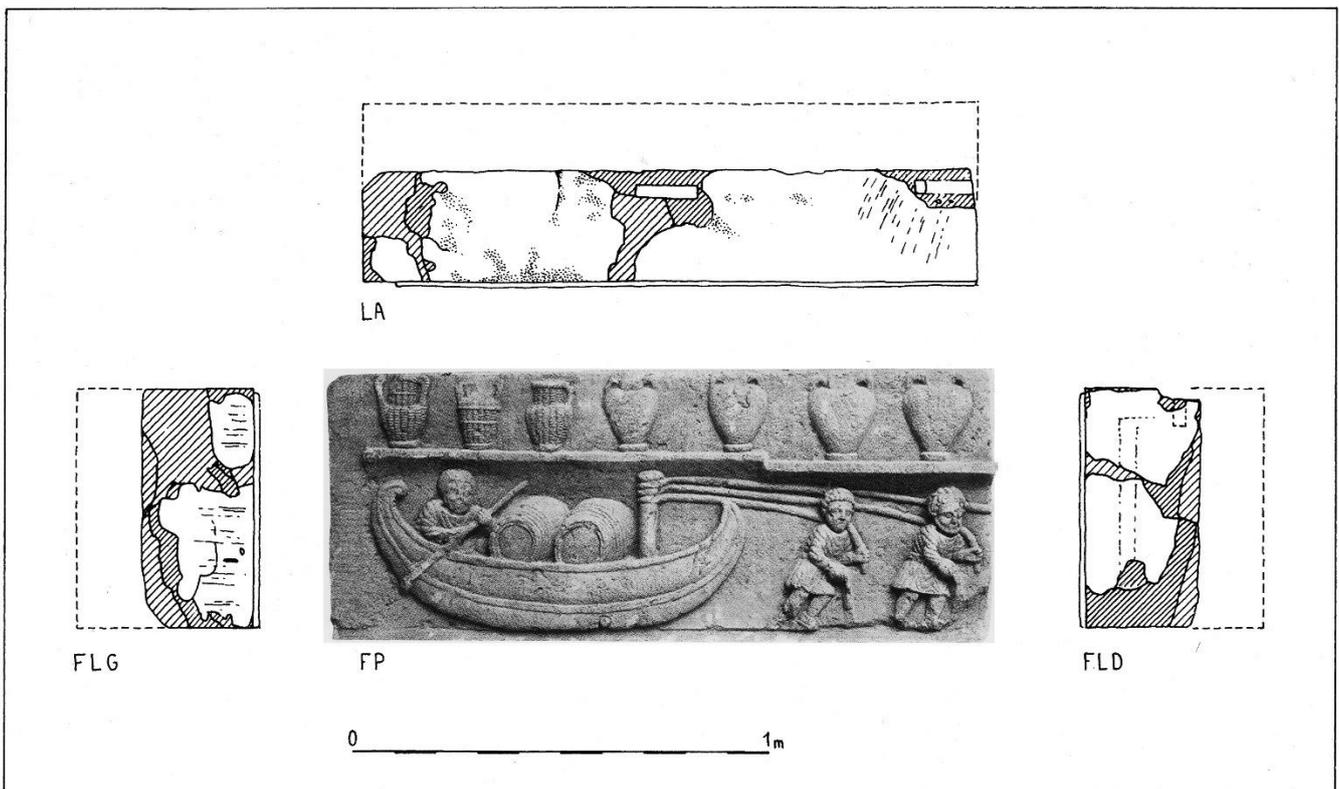


Fig. 1 : Bloc A : « scène de halage ». Face de parement (cliché), faces latérales gauche et droite, lit d'attente. Les érosions légères de l'épiderme sont représentées au pointillé, les cassures et lacunes profondes sont hachurées, la partie manquante du bloc est restituée au trait interrompu. Relevé : I. Doray, J.-M. Mignon ; dessin : J.-M. Mignon.

Document 90. Aspects techniques significatifs du bloc du halage de Cabrières-d'Aigues. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 34.

²¹⁶ Cf. Chapitre « Etude architecturale et technique » de : CAVALIER 2008, p. 34-39.

²¹⁷ CAVALIER 2008, p. 35.

²¹⁸ *Ibid*, p. 35. Toutes les informations techniques de ce paragraphe sont en p. 35-36.



Document 91. Restitution de la scène de halage de Cabrières d'Aigues. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 39.

Ces aspects étant établis, la typologie du mausolée de Cabrières-d'Aigues peut être précisée par comparaison sur la base de l'imagerie de ses restes.

« On recense [en Narbonnaise orientale] une trentaine de tombeaux monumentaux ruraux, qui ne se distinguent pas, fondamentalement, de ceux des villes ²¹⁹ », indique Anne Roth-Congès, qui précise que « le tombeau rural est sans aucun doute un fait culturel précocement et profondément ancré en Narbonnaise orientale ²²⁰ ». Dans cette province de première romanisation, l'influence des modèles italiens ²²¹ s'est traduite en effet dès l'époque augustéenne par l'érection de mausolées à édicule sur podium, ornés pour l'essentiel de décors civiques et mythologiques assortis d'inscriptions gravant l'identité et les honneurs du fondateur de grandes familles ²²².

« Les grands axes de communication, voies de terre et d'eau, ayant favorisé la diffusion des habitudes et des modèles ²²³ », les zones de transit du nord des Gaules, notamment les bassins de la Seine et de la Moselle, virent aussi rapidement apparaître des mausolées.

« Bâti sur le bord d'une voie romaine ²²⁴ » durant les premières années de l'Empire le mausolée rural de Faverolles en Haute-Marne ²²⁵ (document 92.1) en est un exemple. En dépit de sa précocité chronologique, « un attelage tirant un véhicule ²²⁶ » était visible au registre inférieur sud de ses quelque 20 mètres, petite scène prosaïque au sein d'un décor complexe à la fois architectural (frises, pilastres), végétal (guirlandes, fruits), mythologique et bachique ((tritons, masques de théâtre), héroïque (armes, lions) et statuaire commémoratif (sculptures de la famille du défunt), par ailleurs notablement mêlés à des éléments indigènes (« membres et sabots d'ongulés, ramures de cerfs ²²⁷ »), pour n'indiquer qu'une partie des thèmes iconographiques préservés. Cet exemple gallo-romain précoce est assez original pour écarter l'idée d'un diffusionnisme platement imitatif des modèles italiens au sein des élites gallo-romaines. Du point de vue du monument de Cabrières-d'Aigues, il paraît indiquer qu'aux abords du changement d'ère, les scènes quotidiennes ou professionnelles n'occupaient guère au mieux qu'une place mineure dans la plastique funéraire monumentale, où elles étaient rarement présentes.

²¹⁹ ROTH-CONGÈS 1993, p. 389. Les tombeaux monumentaux du sud-est de la Gaule figurent sur une carte en p. 391.

²²⁰ *Ibid*, p. 390.

²²¹ Voir à ce sujet l'article de : GROS 2002, qui présente « les monuments funéraires à édicule sur podium dans l'Italie du I^{er} s. av. J.-C. »

²²² Cf. ROTH-CONGÈS 1993, p. 392-394.

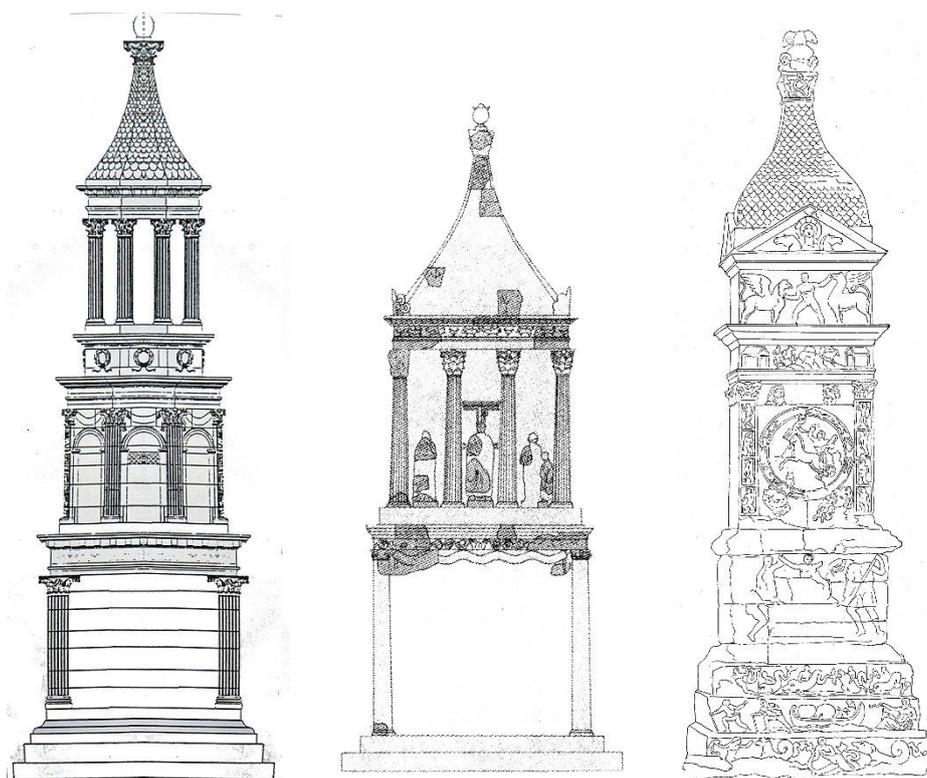
²²³ *Ibid*, p. 390.

²²⁴ FÉVRIER 1993, p. 94.

²²⁵ Cf. FÉVRIER 1993, p. 97.

²²⁶ *Ibid*, p. 96.

²²⁷ *Ibid*, p. 96.



Document 92. Trois mausolés, de gauche à droite : 1) Faverolles (Haute-Marne), époque augustéenne (restitution) ; 2) Beaucaire L'île-du-Comte, vers 20/10 av. J.-C. (restitution) ; 3) Igel (Rhénanie-Palatinat) *in situ*, II^e-III^e s. Echelle non respectée. Tiré de : 1) Wikipedia (mausolée de Faverolles) ; 2) ROTH-CONGÈS 1993, p. 393 ; 3) REINACH 1909, p. 168.

Erigé presque à la même époque, entre 20 et 10 avant notre ère, le mausolée de Beaucaire L'île-du-Comte ²²⁸ (en document 92.2, ci-dessus), est quant à lui fidèle à la commémoration civique propre aux monuments funéraires à édicule sur podium de tradition italique : auprès du chef de famille et de son épouse, « les statues en toge d'un adolescent et d'une petite fille [tendent à indiquer] en l'absence de toute référence militaire (...) des affranchis ²²⁹ », logiquement désireux d'arborer les emblèmes d'une élévation civique intimement liée à leur fortune économique et sociale ²³⁰.

Uniques survivantes d'un gisement sans doute transformé en carrière, les *disjecta membra* de Cabrières-d'Aigues sont toutefois assez représentatives pour témoigner d'un autre type de monument funéraire, qui s'est développé à partir du II^e siècle. « Avec la diffusion des monuments funéraires à l'époque antonine [96-192] se développe une iconographie en relation avec la vie quotidienne ou l'activité professionnelle des défunts, qui, sous diverses formes, est devenue caractéristique de l'art sépulcral [du Centre et du Nord-Est de la Gaule] ²³¹ », écrit Nicolas Laubry, qui retrace l'évolution des types funéraires monumentaux dans les Gaules. « Le répertoire y est très diversifié : dans la sphère professionnelle, il immortalise aussi bien la production, à travers des scènes d'ateliers, que le transport ou la vente des marchandises ²³² », ajoute ce chercheur, qui précise que « les prototypes sont à rechercher dans l'Italie du I^{er} siècle de notre ère, notamment en Cisalpine ²³³ ». L'exemple le plus pur et le mieux conservé de ce type funéraire envahi de figurations est le pilier d'Igel (en document 92.3 ci-dessus), qui commémore les *Secundinii*, une famille d'affaire trévire.

²²⁸ Cf. ROTH-CONGÈS 1993, p. 393.

²²⁹ *Ibid*, p. 393.

²³⁰ Sur cette idéologie et les choix iconographiques en découlant sur les mausolées de Narbonnaise orientale, voir : GROS 2008, p. 114-117.

²³¹ LAUBRY 2009, p. 288.

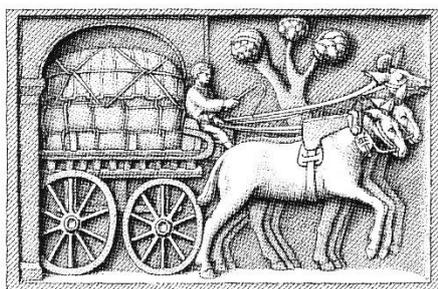
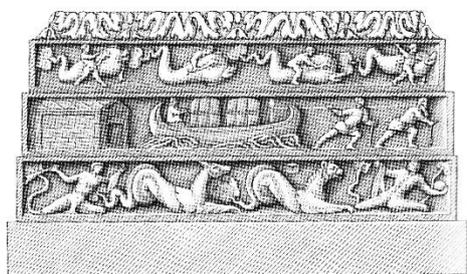
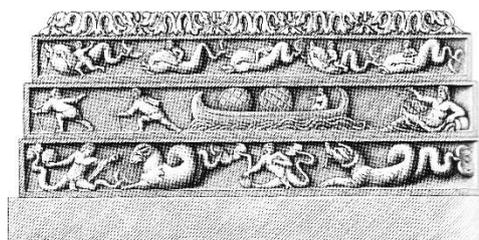
²³² *Ibid*, p. 288.

²³³ *Ibid*, p. 288.

Le parallèle avec les scènes professionnelles du monument trévire (en document 92) rattache manifestement le programme iconographique de Cabrières-d'Aigues au même type sépulcral qui s'est répandu d'Italie du Nord jusqu'au-delà des confins du Rhône en passant par la Narbonnaise dès le II^e siècle. La parenté entre Igel et Cabrières-d'Aigues est très forte quant aux thèmes : chaque monument affiche un ou plusieurs attelages routiers, le contenu de locaux commerciaux (tissu ou amphores) et le transport par batellerie de denrées marchandes, ballots de tissu ou vin en tonneaux. A peu de chose près, les commanditaires devaient appartenir à une même catégorie sociale, identifiée par l'épigraphie à Igel, celle de transporteurs, négociants et propriétaires terriens.

L'imagerie de Cabrières : style, expression et associations

L'imagerie de Cabrières peut être approfondie à travers cette comparaison. Le style des personnages y apparaît différent. Alors que les travailleurs d'Igel présentent une complexion moyenne sans recherche de *pathos*, les haleurs et le pilote de Cabrières incarnent un rendu vériste au modelé accusé qui leur donne un accent plus frustré, expression d'un labeur rude que reflètent leurs faces barbues et leur allure courtaude.



Document 93. Scènes de transport du mausolée d'Igel (vallée de la Moselle, Rhénanie-Palatinat), II^e-III^e s. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 64.



Document 94. Le second haleur de Cabrière-d'Aigues : détail du visage. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 44.

L'association entre contenus réalistes et éléments mythologiques diffère également entre Igel et Cabrières, tant à l'intérieur des scènes elles-mêmes qu'entre les différents panneaux figuratifs, pour autant que leur faible nombre permette d'en juger pour le mausolée du Luberon.

Dans le monument des *Secundinii*, « treize thèmes iconographiques nobles, empruntés à la mythologie (...) [coexistaient avec] quatorze autres prosaïques, qui se rangeaient dans la catégorie des figurations réalistes, des scènes de vie quotidienne et de vie professionnelle ²³⁴ », relève Jean-Claude Béal. Chez les Trévires, cette association du mythe et de l'immédiat se retrouve combinée jusqu'au sein-même des images navales, une barcasse chargée de ballots montrant sa poupe à un dieu fluvial tandis que deux haleurs en chair et en os avancent courbés devant sa proue (image supérieure du document 93). Si les blocs conservés de Cabrières sont trop peu nombreux pour permettre un jugement définitif, on remarque cependant qu'ils sont totalement dépourvus de mythologie. Au contraire d'Igel, la scène du bateau y est un halage intégralement profane, un prosaïque étalage d'amphores y remplaçant le dieu de la Moselle dans l'association interne à l'image. L'univers et les références du commanditaire de Cabrières-d'Aigues semblent ainsi plus concrètes et intégralement commerciales que celles des *Secundini* trévires, en dépit d'activités proches qui les rattachaient certainement à un même groupe social. Ils vivaient cependant dans d'autres régions et peut-être pas tout à fait à la même époque...

Le bateau de Cabrières-d'Aigues : type, possibilités et activités

Toute la scène du halage respire une atmosphère d'immédiateté réaliste. S'agit-il d'une authentique figuration documentaire ou plutôt d'une fausse apparence, ou encore d'un avatar libre de la réalité qui renforcerait l'expression de sa substance ?

Le bateau concentre toutes ces possibilités. Le regard immédiat voit une barque solide adaptée au halage en parcours incommode, d'un tonnage minuscule à peine suffisant pour porter deux tonneaux. La tenue directe à la main de la rame de gouverne par le marinier conforte l'idée d'une petite embarcation, dont l'équipage, haleurs compris, tout comme les tonneaux serait à l'échelle. Le bateau pourrait ainsi être un genre de *linter* ²³⁵ - une barque d'origine gauloise en usage dans les eaux intérieures mentionnée dans la littérature -, n'était ici la présence d'un mât de halage nettement surdimensionné, bien trop épais pour sa fonction, ce qui apparaît d'emblée par comparaison avec le chaland *Arles-Rhône 3* en document 25. La présence d'une préceinte sur une si petite embarcation paraît aussi curieuse, la hauteur de la muraille semblant trop modeste pour nécessiter une telle pièce de renfort. D'un point de vue fonctionnel, le cintrage très prononcé du fond de la barque paraît inadapté au lit peu profond d'une rivière de montagne, telle la Durance, pour laquelle un fond plat conviendrait beaucoup mieux. Le halage d'un bateau peu chargé et robuste (préceinte, mât trop épais) évoquant néanmoins un courant rapide, les barriques semblent bien hautes par rapport au centre de gravité du véhicule, qui deviendrait ainsi instable, voire dangereux. Sur la base de ces éléments, la barque de Cabrières-d'Aigues montrée posée sur l'eau était peut-être assez différente de son apparence au premier abord.

Autre image de transport de tonneaux sur une rivière, le navire de Neumagen (en document 86, plus haut) était lui un navire militaire d'eau douce, identifiable à son étrave rapide, ses nombreux avirons sortant d'une caisse de rame surmontée d'un parapet à croisillons, le tout gardé par une figure de poupe à bête féroce. En dépit de ce réalisme, les tonneaux et les membres du bord y paraissent démesurés, leur échelle n'ayant pas le moindre rapport avec celle du bateau qui les porte.

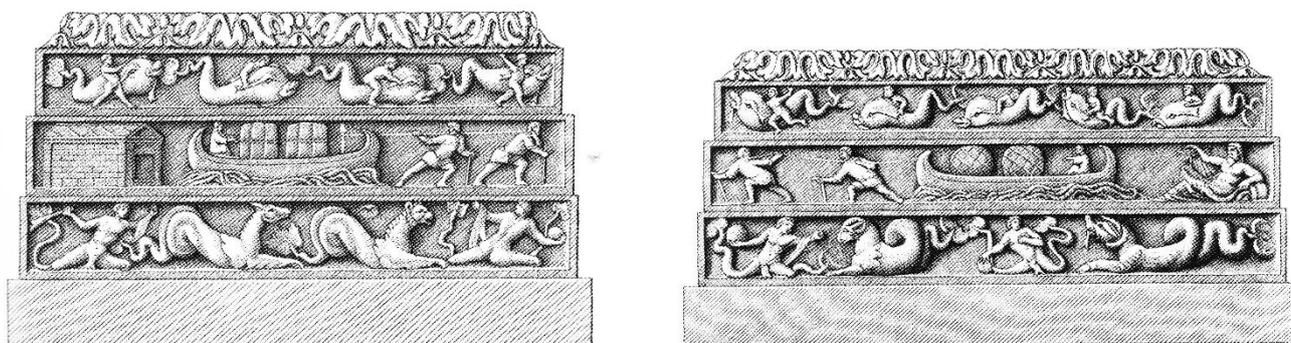
Une telle rupture d'échelle - entre le contenant et le contenu, ou le véhicule et le chargement, si l'on préfère - était courante dans la plastique navale d'époque romaine. Elle apparaît de même dans l'imagerie pourtant très réaliste de la colonne Trajane. En document 89, des soldats déchargent des tonneaux de vin en proportion de leur taille sur une rive du Danube. En dépit d'une cargaison apparemment limitée à deux fûts, leur bateau n'est

²³⁴ BÉAL 1999, p. 95.

²³⁵ Sur le *linter*, cf. IZARRA 1993, p. 111-113.

pourtant pas une barque, mais un bateau de tonnage moyen doté d'une cabine et d'une pelle de gouverne bien visibles à la poupe.

A l'inverse de ces conventions figuratives, la barcasse du monument funéraire aujourd'hui disparu d'un marchand trouvé à Arlon (en document 88) montre un empilement de tonneaux tel qu'il est toujours pratiqué dans les chais vinicoles, l'arrondi de chaque barrique se calant dans un intervalle du rang inférieur. Le bateau a beau ne pas sembler grand, il est chargé de nombreux fûts.



Document 95. Scènes de halage mêlées de mythologie sur les faces nord et ouest des registres inférieurs du pilier d'Igel. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 49.

Un bref retour aux deux embarcations chargées de ballots du mausolée d'Igel (ci-dessus en document 95) permet de compléter cette analyse. Immergés jusqu'à la ligne de flottaison, ces bateaux sont plus élancés mais aussi peu chargés - deux ballots équivalant à deux tonneaux – que leur homologue de Cabrières-d'Aigues. La grande symétrie des poupes et des proues sur chaque monument, surtout, de même que le halage, montrent qu'ils sont en réalité du même type, bien que leurs figurations diffèrent. Alors qu'à Igel la manière respecte les proportions d'hommes réels et ne les comprime pas, donnant à voir une barcasse d'une huitaine de mètres, l'artiste de Cabrières-d'Aigues a usé d'une déformation stylistique qui rend les personnages trapus et épaissit l'embarcation, ainsi comprimée, qui apparaît plus courte et plus cintrée qu'elle ne l'est en réalité.

En conséquence de ces parallèles, il est probable que le bateau de Cabrières transportait des tonneaux non par paires mais en lots substantiels dont des duos ne sont que des signes : au-delà du documentaire, la scène offre une évocation synthétique de l'activité du commanditaire. D'un simple point de vue économique, on voit mal quel intérêt un transporteur aurait eu à mobiliser quatre hommes pour ne véhiculer que deux tonneaux, qu'une mule bien attelée avec un conducteur eut acheminé à moindre frais. « La charge d'un chaland moyen [10 tonnes] peut (...) être comparée à ce que transportent 30 charriots, attelés de près de 300 mules ²³⁶ », précise François de Izarra. Même si le bateau de Cabrières n'avait sans doute pas une capacité de 10 tonnes, le transport par bateau était considérablement plus avantageux que le charriot, sauf à utiliser un esquif minuscule, recours faute de mieux de certains nautoniers de misère sur des parcours sans grande valeur ajoutée, à mille lieux de la fortune indispensable pour s'offrir un mausolée.

²³⁶ IZARRA 1993, p. 81.

Activités du commanditaire

« Selon toute vraisemblance, écrit Linda Tallah, [la scène de halage de Cabrières-d’Aigues est] une représentation du transport de denrées sur la Durance, et plus particulièrement de vin ou d’huile d’olive, voire pourquoi pas, les deux ²³⁷ ». Emplissant des tonneaux pour son transport, le vin semble aussi en position de vente plus que de stockage sur l’étalage - réel ou allusif – en corniche au-dessus des bateliers. Les quatre amphores à droite sont en effet du type vinaire « Gauloise 4 », dont la vallée de la Durance était un important centre de production ²³⁸. Trois autres vases paillés à gauche sur l’étagère ont l’allure de dames-jeannes prêtes à l’usage : certainement de vin, ils témoignent plus de distribution que de transport. Ce n’est pas seulement une batellerie vinaire qui est évoqué dans la scène de halage, mais aussi un atelier ou une boutique de vente. Ainsi, la mémoire du monument de Cabrières-d’Aigues n’est pas celle d’un simple transporteur par eau et par route, tel un naute, mais d’un homme d’affaire polyvalent, à la fois propriétaire terrien producteur de vin (voire aussi d’huile), transporteur fluvio-terrestre et négociant.

Comme l’explique Jean-Claude Béal à propos du pilier d’Igel dans une analyse transposable au mausolée de Cabrières, les scènes réalistes – au même titre que les tableaux mythologiques du monument trévire – n’obéissent pas à une syntaxe narrative mais participent d’une rhétorique d’évocation par la redondance ²³⁹. En d’autres termes, il ne faut pas chercher à voir dans les scènes de halage et d’attelage deux moments d’une même activité bien définie dans le temps et l’espace, telle une remonte de la Durance par des paires de tonneaux dont le vin serait ensuite acheminé plus loin par charriot à l’intérieur des terres, mais plutôt des citations sans contexte précis, le cas échéant largement déformées (importance des cargaisons de tonneaux) et multipliées de manière à créer un écho visuel de l’activité globale du commanditaire ou de sa famille.

Le halage évoqué à Cabrières n’était ainsi pas forcément celui d’un esquif de transport chargé de peu dans un mauvais passage de la Durance. Pour des raisons économiques, il figurait plus vraisemblablement la remonte d’un bateau plus important, une barcasse voire un navire de faible tonnage tracté par plus de trois haleurs quelque part sur la basse Durance, peut-être sur le Rhône, voire ailleurs. L’attelage pouvait rouler aussi bien sur une voie pentue du Luberon que quelque part en Gaule, qui sait en direction de la Loire ou vers un bourg des Alpilles. Quant aux amphores, clissés ou non, elles auraient pu garnir aussi bien les étalages d’un magasin du domaine que d’une boutique au loin. Des fouilles d’entrepôt à Trinquetaille, en Arles, ont par exemple exhumé « des quantités importantes de Gauloise 4, type réservé au grand commerce, avec une très faible proportion de Gauloises 1 (moins de 1%), amphores réservés au vin de consommation locale ²⁴⁰ », indique Michel Bouvier qui pourrait être en train de regarder les amphores « Gauloises 4 » de la scène de halage. La proximité d’un graffiti naval unique en Gaule, « le navire de Cucuron », à quelque 10 km de Cabrières-d’Aigues renforce l’idée d’un lien profond entre la batellerie visible près de la Durance avec le grand commerce méditerranéen.

Les nautes ayant d’ordinaire le centre de leurs activités en ville, c’est à leurs portes qu’ils faisaient ériger leurs tombeaux, en dernier lieu de transports qu’ils exploitaient dans un espace fluvial nettement compartimenté en lien avec d’autres par des parcours viaires sur la base d’accords commerciaux. La situation rurale du mausolée de Cabrières-d’Aigues, qui dominait probablement la limite d’un *fundus*, rattache moins fortement les activités commerciales du célébré à un territoire défini et définissable qu’à l’espace plus ouvert d’un entrepreneur indépendant. Si une activité locale est certaine, une envergure d’affaires plus vaste l’est également, car sans elle le succès d’une famille essentiellement rurale n’aurait pas été suffisant pour s’offrir un marqueur lapidaire aussi coûteux.

²³⁷ TALLAH 2004, p. 212.

²³⁸ Cf. LAUBENHEIMER 2001, p. 34. Une carte y montre la répartition des ateliers de « Gauloise 4 » au sud de la Narbonnaise. Ils se concentraient surtout près de la côte de Fréjus à Sigeon, dans le Bas-Rhône et dans la Haute-Durance.

²³⁹ Cf. BÉAL 1999, p. 95-97.

²⁴⁰ BOUVIER 1999-2000, p. 307.

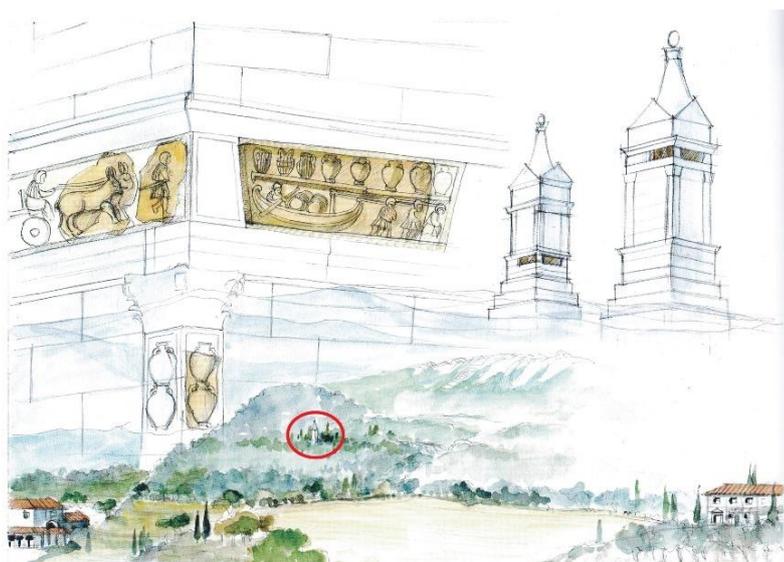
« Le domaine (...) est donc (...) un signe d'une réussite obtenue ailleurs ²⁴¹ », écrit Jean-Claude Béal à propos des *Secundini* dans une analyse également valable pour l'innommé de Cabrières-d'Aigues. « (...) Les affaires ne sont pas, dans la Gaule du début du III^e siècle, une activité honteuse qu'il faut cacher ²⁴² », poursuit cet auteur. Ainsi, un mausolée rural à ornement partiellement prosaïque constituait « une proclamation redondante de (...) réussite économique, évidemment, mais aussi d'un nouvel état d'esprit et de nouvelles valeurs, assez éloignées, sommes toutes, des schémas de pensée intellectuels et politiques traditionnels à Rome ²⁴³ ».

Evaluation chronologique

Quelques brèves considérations chronologiques achèveront cette analyse.

Comme écrit plus haut, la typologie du monument de Cabrières d'Aigues ne semble pas antérieure à l'époque antonine. Cette datation ne semble pas pouvoir être remise en cause par la présence d'une scène de roulage mineure et isolée du mausolée augustéen de Faverolles (document 92.1), car les « pierres de Toussaint Guérin » se rattachent à une imagerie professionnelle éclosée plus tardivement en programmes iconographiques complets. La présence de tonneaux ne fournit pas d'indication chronologique précise. Utilisés pour approvisionner les légions de Trajan durant les guerres daciques en 101-106 (document 89), des fûts de vins furent acheminés sur le Rhône jusqu'aux confins rhénans jusqu'au Bas-Empire. « Les soldats romains (...) ont manifestement découvert [l'usage du tonneau] à l'époque de la *Guerre de Gaules*, (...) [et] l'armée romaine se révèle être le vecteur principal de l'usage du tonneau ²⁴⁴ », écrit Elise Marlière. La découverte au large de l'île de Grado (Frioul-Vénétie julienne) d'une épave chargée de 131 barriques est une attestation rare de l'usage de cet emballage vinaire vers 200 apr. J.-C. Sans être plus précise, la figuration de barbes sur les faces d'un haleur (document 94) et du batelier donne un *terminus post quem*, car ce n'est pas avant le règne d'Hadrien (117-138) que les visages sculptés arborent cette pilosité ²⁴⁵.

La synthèse de ces éléments chronologiques tend à dater le mausolée de Cabrières-d'Aigues au plus tôt de 117 à 220 apr. J.-C., la première date correspondant à l'avènement d'Hadrien, source d'un modèle qui aurait pu être rapidement repris par une famille de Narbonnaise probablement d'origine affranchie ; la seconde, à l'érection du pilier d'Igel à l'autre bout de la Gaule fluviale. Une date plus tardive au III^e siècle est également possible.



Document 96.

Une restitution du mausolée de Cabrières-d'Aigues. Peu respectueuse des éléments techniques issus de l'examen des blocs sculptés, cette restitution vaut surtout par l'évocation de l'emplacement du monument à flanc de colline.

Tiré de : CAVALIER 2008, p. 58.

²⁴¹ BÉAL 1999, p. 101.

²⁴² *Ibid*, p. 101.

²⁴³ *Ibid*, p. 103.

²⁴⁴ MARLIÈRE 2002, p. 195.

²⁴⁵ Renseignement aimablement fourni par le prof. Michel Fuchs.

9 – Le chaland de Colonzelle



Document 97. Le chaland de de Colonzelle *in situ*, photo renversée (haut vers le bas). Tiré de : BÉAL 2008, p. 15.

Sujet : chargement de gros tonneaux, d'un ballot et au moins d'une amphore sur un chaland à mât de halage.

Description technique : bas-relief calcaire. L. 161 x H. 32 cm. En partie médiane d'autres blocs disparus.

Localisation : Colonzelle (Drôme), en remploi comme linteau monté à l'envers dans la chapelle de Saint-Pierre-aux-Liens (porte latérale sud).

Emplacement d'origine : inconnu, dans un mausolée à Colonzelle ou à proximité, peut-être au bord du Rhône.

Datation stylistique : II^e-III^e s. apr. J.-C.

Dépôt : en linteau dans la chapelle de Saint-Pierre-aux-Liens, Colonzelle. Moulage au Musée d'archéologie tricastine, à Saint-Paul-Trois-Châteaux.

Références : BÉAL 2008, p. 14-17 ; BLANC 1976 ; CAVALIER 2008, p. 50 ; ESPÉRANDIEU 1907, p. 248 ; PLANCHON 2010, p. 232-233 ; MARLIÈRE 2002, p. 141 ; ROUQUETTE 1974, p. 38-39.

En absence d'un contexte archéologique précis, l'intelligence de ce bas-relief repose pour l'essentiel sur une lecture d'image. Légèrement diminué par une retaille, ce bloc monté à l'envers est devenu le linteau de la porte sud (aujourd'hui murée) de la Chapelle Saint-Pierre-aux-Liens, dans le hameau de *Margerie*, à Colonzelle. Sa taille importante (161 cm de long) en fait un *disjectum membrum* de mausolée qui aurait pu se dresser à proximité de la chapelle, où « sur 6 ha d'une zone qui paraît avoir eu une vocation agricole (...), des « substructions » antiques [soupçonnées par photographie aérienne ont ensuite été confirmées par des prospections], montrant (...) des céramiques antiques et notamment des fragments de *dolia*, (...), la partie résidentielle [d'une] *villa* restant à localiser, selon Jean-Claude Béal. Par ailleurs, la viticulture est bien attestée dans cette région ²⁴⁶ ».

Avant d'arriver dans une chapelle romane, le bloc de Colonzelle ornait un mausolée peut-être en bordure du *fundus* d'une villa proche de ce sanctuaire : cette situation serait alors comparable à celle des blocs de la scène de halage de Cabrières-d'Aigues. Cernant une zone d'origine plus floue, l'hypothèse d'un remploi venant de la proximité du Rhône, primaire ou secondaire via par exemple un castrum ou une enceinte médiévale ²⁴⁷, est tout aussi valable. Seule certitude, la pierre de ce linteau était « une molasse tendre, extraite des carrières voisines de Saint-Paul-Trois-Châteaux ou Saint-Restitut ²⁴⁸ » à environ 10 km de son emplacement actuel.

²⁴⁶ BÉAL 2008, p. 16. Cette page indique les sources des prospections aériennes et terrestres d'un établissement agricole à Colonzelle.

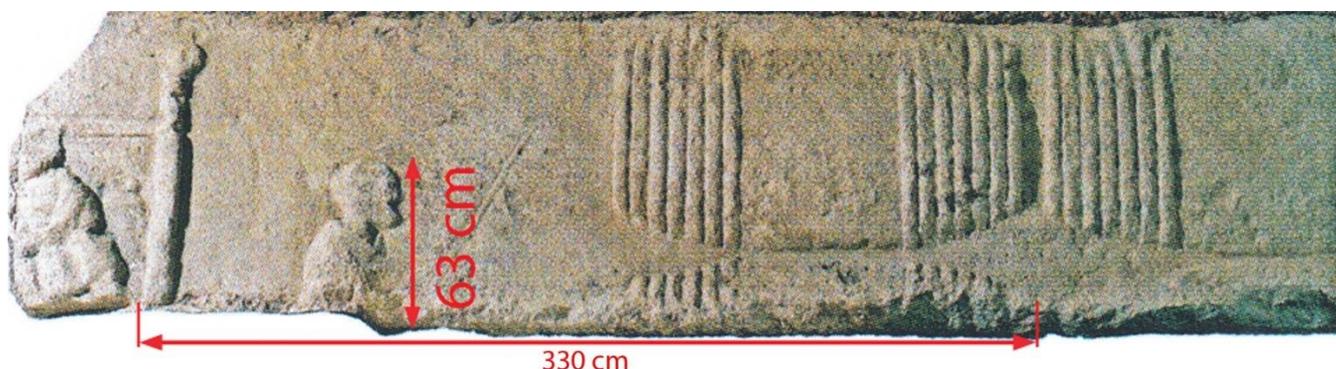
²⁴⁷ A titre d'exemple, Saint-Paul-Trois-Châteaux a connu d'importants réaménagements durant l'antiquité et le Moyen Âge. Cf. PLANCHON 2010, p. 562-565 et 581-590.

²⁴⁸ BLANC 1976, p. 247.

Malgré plusieurs maigres cours d'eau, une batellerie moyenne ne pouvait guère naviguer en dehors du Rhône que sur l'*Aigues (Eygues)* dans le Tricastin. Il est probable que des chalands gallo-romains empruntaient l'aval de cette rivière jusqu'à son amont encore praticable, vers Nyons : plus méridionale, la comparable Ouzève était en effet régentée de pair avec l'Ardèche par une corporation de nautes établie en Arles (voir ci-avant « Des nautes du Rhône en aval de Lyon et de ses affluents »).

Un moulage conservé à Saint-Paul-Trois-Châteaux (document 98) permet de voir avec certains détails deux personnages dos-à-dos. On ne s'explique pas clairement ce que fait celui de gauche près du mât de halage, « vêtu d'une courte tunique s'arrêtant à mi-cuisses ²⁴⁹ ». Penché en avant, il n'est toutefois vraisemblablement pas un haleur en action car le cordage qui effleure sa tête est trop haut pour un usage de traction. Il pourrait cependant diriger ou surveiller des haleurs disparus plus à gauche. Très proche du mât, la hauteur réduite de sa silhouette résulte apparemment d'un effet de perspective pour impliquer ce personnage à terre ou à quai dans une manutention en cours. Le cas échéant, l'inclinaison du buste pourrait éventuellement correspondre au roulage d'une barrique... La silhouette du marinier à droite du mât est plus parlante. Barbu et coiffé d'un bonnet, il est tourné vers l'arrière du bateau où s'entasse la cargaison. Disparu, le niveau du pont sous le rang inférieur des tonneaux indique qu'il se tient debout ²⁵⁰, semblant surveiller ou diriger d'une longue baguette une manœuvre ou un chargement.

Cette description, remarquons-le, procède d'une lecture narrative d'une scène unique dont on n'a qu'un fragment en accord avec sa manière réaliste. L'absence de tout élément mythologique - contrairement par exemple à celui associé au halage d'Igel (cf. document 95) - éloigne l'idée *dans cette image* d'une rhétorique d'évocation par la redondance, évoquée ci-avant pour le halage de Cabrières-d'Aigues. Il a pu en être autrement dans l'articulation de la scène figurée sur ce bloc avec d'autres éléments du mausolée, mais rien dans ce qui nous reste ne paraît mythifier ou exagérer la réalité, rendue ici avec un grand accent de vérité.



Document 98. Moulage du bloc de Colonzelle au Musée d'archéologie tricastine (Saint-Paul-Trois-Châteaux). En rouge : évaluation des dimensions sur la base d'un nautonnier haut de 170 cm, d'un mât de jalage positionné au quart avant (25%) et du contact entre les fûts à mi longueur (50%) du bateau. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 50.

Évaluable à l'échelle du batelier, le chargement était trop important pour pouvoir être aisément charroyé, comme le montre un foudre seul sur le pont d'un lourd chariot ornant un relief funéraire trouvé à Langres (ci-dessous en document 100). Ainsi à Colonzelle, la présence éventuelle d'un chariot à la place d'un bateau, curieusement évoquée dans une *Carte archéologique de la Gaule* ²⁵¹, doit être d'autant plus exclue qu'un mât de halage y serait extravagant.

Le réalisme de cette scène permet bien au contraire d'extrapoler le type du bateau et ses dimensions.

Pour cela, il faut d'abord s'arrêter sur la cargaison. Grandes *cupae*, les barriques étaient au nombre de six,

²⁴⁹ BLANC 1976, p. 248.

²⁵⁰ Ce que n'a pas vu André Blanc, qui croit le voir assis. Cf. BLANC 1976, p. 248.

²⁵¹ PLANCHON 2010, p. 233.



Document 99. Côté proue : une amphore près du mât de halage. Détail tiré de : PLANCHON 2010, p. 232.



Document 100. Détail d'un relief funéraire gallo-romain, dit « Char des vendanges » trouvé à Langres (Haute-Marne). II^e-III^e s. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 48.

gerbées en deux rangs, une lignée de deux foudres au-dessus se calant dans l'intervalle de quatre fûts sur le pont, en un agencement nécessaire²⁵² que rend mal le profil entièrement montré des barriques. Il importe assez peu de ce point de vue que ces foudres aient contenu chacun 2000 à 2500 litres²⁵³ ou seulement 1280 litres, selon une autre évaluation²⁵⁴. Comme le montre le relief de Cabrières d'Aigues (document 82), mais surtout pour répondre au besoin d'une indispensable stabilité, le bateau de Colonzelle devait faire porter la partie la plus lourde de sa cargaison sur son centre de gravité, c'est-à-dire à mi longueur. Dotées d'un plat-bord bas sur l'eau, les embarcations fluviales ne pouvaient se permettre en effet de naviguer avec une cargaison mal répartie ou arrimée : le risque de naufrage eut été trop important. A Colonzelle, le poids d'un gros ballot à l'avant fait présumer une masse compacte à l'arrière (amphores – et ballot ?), posée directement sur la sole du bateau.

Tant la barcasse de Cabrières-d'Aigues (document 82) que les épaves de chalands rhodaniens trouvés à Lyon (par ex. Ep. 4 du parc Saint-Georges en document 26) ou en Arles (Arles-Rhône 3, en document 25) témoignent d'une implantation du mât de halage au quart avant – ou presque- de la longueur totale. Sur l'image de Colonzelle, la position basse du marinier et la lourdeur de la charge plaident en faveur d'un bateau aphaïcte à fond plat, de surcroît assez long : c'était un chaland fluvial, non un bateau à coque arrondie, plus court et à plus fort roulis.

Un pari raisonnable en découle : la verticale entre les barriques situerait le milieu du bateau, donnant à voir ainsi le quart de sa longueur jusqu'au mât de halage, lui-même implanté à une distance de la proue égale au quart de la longueur totale. Si l'on estime la taille du marinier debout à 170 cm, il suffit de mesurer la longueur de son tronc visible par comparaison sur une personne réelle pour disposer de tous les éléments nécessaires à l'estimation de la longueur totale du chaland. Ces mesures sont reportées en rouge sur le document 98. La part visible du nautonnier de 170 cm étant de 63 cm du coude au sommet de son bonnet, la distance entre la verticale séparant les barriques et la base du mât de halage – légèrement oblique – est d'environ 330 cm, ce qui correspond à une longueur totale du chaland de 13, 20 mètres, ordre de grandeur plausible assorti d'une notable marge d'erreur.

Fort loin des 31 mètres du chaland Arles-Rhône 3 (document 25) ou des 27 mètres de l'épave Ep. 4 du Parc Saint-Georges (document 26), cette estimation d'un chaland réel d'environ 13 mètres semble adaptée à une desserte plutôt locale du cours inférieur de l'*Aygues* et du Rhône alentour. La scène de Colonzelle pourrait donc aussi bien montrer l'activité d'un nautique actif sur un petit affluent du Rhône et des environs qu'une facette parmi d'autres d'un propriétaire foncier transporteur polyvalent. Si la taille du bloc suggère un mausolée imposant, on ne saurait trancher entre ces deux hypothèses, qui paraissent les plus vraisemblables parmi d'autres possibles.

²⁵² BLANC 1976, p. 248.

²⁵³ Selon BLANC 1976, p. 248-249.

²⁵⁴ Selon MARLIÈRE 2002, p. 141.

10 – Le cippe d’Hermias



D M
ERMIE
PARTIARI
COLLEGE
POSVERVNT

D(is) M(anibus) / Ermie / partiari / college / posuerunt

Aux Dieux Mânes. A Hermia, les membres du collège des *partiari* ont érigé (ce monument).

Document 101. Cippe d’Hermias. Vue frontale.

Photo tirée de : MARLIER juillet-août 2014, p. 69.

Diplomatique tirée de : HEIJMANS 2003, p. 377.
Transcription et traduction : fiche documentaire du
MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE, s.d.

Sujet : bateau schématique, *ascia* et fil à plomb dans une équerre sous une dédicace funéraire à *Hermia(s)*.

Description technique : cippe calcaire à base et couronnement moulurés. H. 61 x L. 37 x Ép. 28 cm. Dos lisse.

Traces de crampons sur les petits cotés.

Localisation : dans le Rhône en Arles, à la hauteur du pont autoroutier.

Emplacement d’origine : Arles, nécropole de la Gare Maritime (où aussi autres stèles inscrites du II^e s.)

Datation archéologique et épigraphique : II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : réserve du Musée départemental Arles antique (n^o d’inventaire : RHO.2001.00.1000).

Références : HEIJMANS 2003, p. 377-381 ; LONG, PICARD 2009, p. 341 ; MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE s.d. ; ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 707-708.

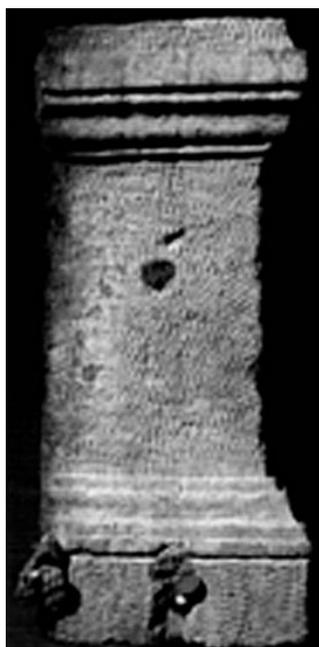
Du fond du Rhône en Arles où il avait glissé d’une nécropole voisine, le cippe d’Hermias est l’écume pétrifiée d’un humble revenue jusqu’à nous. Un message d’une extrême simplicité s’y lit encore facilement sur une surface traitée à la gradine : il nomme Hermias²⁵⁵, ou peut-être Ermia, auquel des frères de la corporation des *partiari* ont offert cette stèle pour marquer son trépas. Identifié par son seul surnom, « [probablement] une variante du *cognomen Hermia* ou *Hermias*, tous les deux bien attestés, surtout chez les esclaves et les affranchis²⁵⁶ », cet homme n’eut pas d’existence assez favorable pour être commémorée d’éléments personnels ou civiques dignes de narration. Son « nom servile [serait] d’origine grecque ou orientale²⁵⁷ », indiquent Marie-Pierre Rothé et Marc Heijmans. Nulle mention également d’une épouse ou d’une famille sur ce cippe, et comme seules images, des

²⁵⁵ Selon HEIJMANS 2003, p. 377, le *cognomen* Hermias est mentionné 8 fois en Narbonnaise dans l’*Onomasticon II* et 11 fois dans les *Inscriptiones Latinae electae*, alors que celui d’Hermia n’y apparaît respectivement que 2 et 5 fois.

²⁵⁶ HEIJMANS 2003, p. 377.

²⁵⁷ ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 708.

vignettes toutes de convention : l'*ascia* et le fil à plomb sous une équerre sont en effet communs à des stèles de divers métiers et conditions - dont plusieurs du I^{er} au III^e s. ont été découvertes en Arles ²⁵⁸ -, de sorte qu'il n'y faut voir l'indication d'une profession usant spécifiquement de l'herminette et d'un aplomb sûr, dont serait bien un charpentier naval. En phase avec l'identification minimale du défunt, ces logos funéraires génériques n'ont de particulier qu'une petite silhouette de bateau « avec un gouvernail de chaque côté, l'un et l'autre étant réunis horizontalement au-dessus du bateau ²⁵⁹ ». Peu distincts en **document 103**, ces détails de gouverne se voient un peu mieux sur une photographie d'une *Carte archéologique de la Gaule* ²⁶⁰, malheureusement trop petite pour être numérisable avec une définition utile. Bien qu'infimes, ces traits orientent vers une embarcation bidirectionnelle : « Il s'agit peut-être du bac traversant le fleuve dans les deux sens ²⁶¹ », indiquent Marie-Pierre Rothé et Marc Heijmans de manière plausible, l'existence d'un pont de bateaux plus en amont n'étant pas incompatible avec celle de bacs à proximité.



Document 102. A gauche : cippe d'Hermias, côté gauche. Tiré de : HEIJMANS 2003, p. 378.

Document 103. Ci-dessous : détail du cippe d'Hermias. Tiré de : MARLIER 2014, p. 69.



L'indication d'une corporation de *partuari* serait un complément plus sûr de l'identité d'Hermias si ce métier était connu, par exemple à Ostie, ce qui n'est pas le cas. Cette activité apparaît en ligne 3 de l'inscription (voir document 101) qu'à travers « un adjectif au nominatif pluriel, qui accompagne les *college*²⁶² ». Membre d'une corporation, Hermias était donc un frère « *partarius* [,] adjectif assez rare, dériv[é] de *pars*, « partie », et signifie donc « celui qui partage » ou « ce qui est partagé (...), le problème [étant] de savoir ce qu'ils partagent ²⁶³ ». Notant que « la racine *pars* renvoie aussi (...) à la notion de « partager, diviser », et donc « distribuer », Marc Heijmans se demande (...) si derrière ce mot obscur ne se cache pas le monde des dockers ou les débardeurs [qui] dans une ville portuaire comme Arles, étaient chargés de la redistribution des marchandises des bateaux maritimes sur des bateaux fluviaux et vice-versa ²⁶⁴ ». Si Hermias eut été un docker, il aurait toutefois plus probablement été désigné par un terme connu d'*exonator*, de *bajulus* ou de *saccarius*. Une activité plus

²⁵⁸ En Arles, 25 tombeaux portent un dessin d'*ascia*, dont 9 associés à un fil à plomb, sur divers types de supports funéraires, tant d'hommes que de femmes. Cf. HEIJMANS 2003, p. 379.

²⁵⁹ HEIJMANS 2003, p. 379.

²⁶⁰ Cette photographie se trouve dans : ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 707.

²⁶¹ ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 708.

²⁶² HEIJMANS 2003, p. 378.

²⁶³ *Ibid*, p. 378.

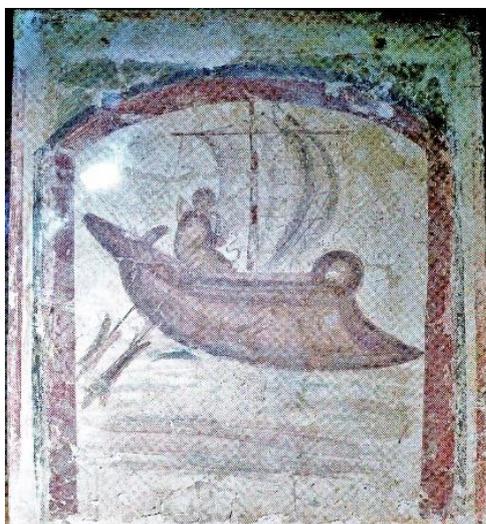
²⁶⁴ HEIJMANS 2008, p. 378.

spécifique d'allège de navires maritimes entre des avant-ports et les quais d'Arles aurait de même relevé plus volontiers de la corporation des utriculaire (*utriculari*) - attestée dans la métropole des bouches du Rhône comme à Ostie - que d'une corporation méconnue équipée d'embarcations bidirectionnelles.

Une *Carte archéologique de la Gaule* formule une autre hypothèse au sens de *partiarius* : « La mention de collèges partiaires signifie qu'ils étaient intéressés au bénéfice de leur travail ²⁶⁵ ». Cette idée d'un partage des bénéfices dans l'exploitation d'un outil professionnel semble mieux s'accorder au statut social modeste mais non misérable dont témoigne le cippe. Une analogie contemporaine avec des chauffeurs de taxi exploitant en mutualité des véhicules possédés individuellement nous rapproche sans doute des *collega partitari* d'Hermias, qui transportait peut-être des passagers en va-et-vient entre les berges du Rhône. Possédaient-ils un bateau en commun avec des collègues ? Exploitaient-ils à plusieurs un petit réseau de bateaux en propriété individuelle ? Louaient-ils en groupe un bateau à un propriétaire en partageant les bénéfices d'exploitation ? Les indices font défaut pour trancher parmi ces hypothèses. On notera toutefois en **document 102** que le cippe aplati sur sa face arrière possédait des crampons métalliques sur les côtés. On le voit bien ainsi faire partie d'un mémorial funéraire collectif d'une profession de petits patrons ou d'ouvriers intéressés au bénéfice.

La vie humble et anonyme d'Hermias est mieux perçue en tant que telle par le contraste de deux stèles funéraires plus riches. Peint sur quatre faces, le cippe d'un bestiaire d'Afrique le montre en armes, face à un ours, puis blessé mortellement par un taureau, enfin monté dans un navire (document 104) qui « symbolise le voyage des âmes des âmes des défunts vers les îles des Bienheureux ²⁶⁶ », comme l'indique Alix Barbet. Moins personnelle qu'évocatrice d'un destin familial, la stèle du naute Blussus ²⁶⁷ (document 105) montre un bateau de son entreprise sous des guirlandes au revers d'un portrait à trois, avec sa femme et son fils.

L'existence arlésienne d'Hermias est restée aussi loin de la gloire éphémère de l'amphithéâtre que de l'aisance d'une batellerie établie. Destin commun accompagné dans son exit par des anonymes, il émerge encore du néant par une pierre dans le lit du Rhône.



Document 104. Un bestiaire en bateau sur son cippe funéraire. *Thaenae*- Henchir Thina, (Tunisie). Prob. III^e s. apr. J.-C. Tiré de : BARBET 2013, p. 269.



Document 105. Stèle du naute Blussus (détail). Mayence. I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : McGrail 2001, p. 206.

²⁶⁵ ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 708.

²⁶⁶ BARBET 2013, p. 270

²⁶⁷ Cf. ESPÉRANDIEU 1918, p. 327-329.

11 – La stèle navale de Quintus Delius Neo



Q * DELIVS * Q * FILVS * NEO
VIVOS * FECIT * SIBI * ET * SVIS
H * M * M * H * N * S

Quintus Delius Neo, fils de Quintus a fait ce tombeau de son vivant pour lui-même et pour les siens. Ce monument n'est pas transmissible à mes héritiers.

Q(uitus) Delius Q(uiti) filius Neo / vivos fecit sibi et suis / h(oc) m(onumentum) m(eos) h(eredes) n(on) s(equitur)

Document 106. Stèle funéraire de Quintus Delius Neo : état actuel, dessin de 1789 par E. Dumont, diplomatique et traduction tirés de : fiche FAN.1992.53 du M.D.A.A. Transcription tirée de : ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 562.

Sujet : navire de commerce sous l'épithaphe d'un citoyen romain, homme de mer.

Description technique : tablette en marbre ornée d'un bas-relief sous une inscription funéraire. H. 55 x L. 80 x Ép. 18 cm.

Localisation : Arles, nécropole des Alyscamps.

Emplacement *in situ* : signalé dès 1574 près de la porte principale de l'église Saint-Honorat.

Datation épigraphique : I^{er} s. apr. J.-C.

Dépôt : Musée départemental Arles antique. Numéro d'inventaire : FAN.1992.53

Références : ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 562. CIL, XII, n° 800. Fiche documentaire du M.D.A.A n° inv. FAN.1992.53

A l'instar du bas-relief d'Hermias issu du même *emporium*, la stèle funéraire de Quintus Delius Neo combine une inscription et une image navale. Aujourd'hui très dégradée, le bateau figuré paraît toutefois avoir été à l'origine passablement schématisé en tant que complément de l'épithaphe.

Les deux modes d'expression de cette stèle – inscription et bas-relief – peuvent s'aborder sous l'angle de la distinction. L'absence d'une place suffisante entre le champ épigraphique et le profil du navire pour y figurer son

gréement, essentiel pour un vaisseau de mer, manifeste une hiérarchie entre l'inscription qui dit tout ce qu'elle peut énoncer sur le défunt dans le respect des conventions sociales et une image destinée à rehausser au mieux son profil gravé dans le marbre. Cette figure de navire en complément des mots est un ajout d'allure simple car l'image n'a ici guère de moyens d'élever la qualité de l'auteur-dédicataire inscrite par anticipation dans la mémoire sociale.

« L'inscription est (...) un moyen sûr de créer une mémoire et de l'assurer à terme ²⁶⁸ », écrit Michel Christol dans une contribution sur les élites, l'épigraphie et la mémoire en Gaule méridionale. Du fait d'une expression assez stéréotypée de la notabilité dans les inscriptions funéraires ²⁶⁹, Q. Delius Neo n'aurait pas manqué de « développ[er], avec tous [ses] détails, la carrière publique [qu'il aurait] suivie, magistratures et sacerdoces ²⁷⁰ » s'il avait eu matière à le faire. Or aucun honneur n'est mentionné. Une comparaison contrastée peut être faite avec l'épithaphe arlésienne du naviculaire Marcus Frontonius Europus (document 107), qui se trouvait probablement dans un espace public plutôt que sur une tombe.



Document 107. Epitaphe de Marcus Frontonius Europus, naviculaire maritime d'Arles, dont il est curateur, sévir augustal d'Aix, patron de la corporation des nautes de la Durance et de celle des utriculaire d'Ernaginum (Saint-Gabriel). Photo tirée de : CHRISTOL 2006, p. 250. Diplomatique : C.I.L. XII, n° 982. Titulature selon : CHRISTOL 2010, p. 599.

<i>d</i>	<i>M</i>
M · FRONTONI · EVPORI	
IIII VIR · AVG · COL · IVLIA	
AVG · AQV · IS · SEXT · IS · NAVICVLAR	
5 MAR · AREL · CVRAT · EIVSD · CORP	
PATRONO · NAVTAR · DRVEN	
TICORVM · ET · VTRICLARIOR	
CORP · ERNAGINENSVM · <i>aic</i>	
IVLIA · NICE · VXOR	
10 CONIVGI · CARISSIMO	

Alors que la mémoire de ce dernier, gravée par son épouse, est entourée d'honneurs civiques et statutaires (sévir augustal, patron de corporations) au diapason d'un métier envié (naviculaire maritime) qui l'établissent dans le monde des notables et de l'élite socio-économique sans recourir à la moindre image d'un outil de travail, l'épithaphe de Quintus Delius Neo est beaucoup plus simple, pour ne pas dire banale : elle ne témoigne en effet que de sa qualité de citoyen romain, fils d'un homme libre de même condition ²⁷¹, toute mention de sacerdoce - à défaut de magistrature - ou d'appartenance à une corporation navale ou autre étant absente. Une image de bateau est ainsi le seul élément qu'arrive à produire Quintus pour distinguer son nom et sa lignée avant le passage du Styx.

Ce bas-relief presque effacé, quel bateau montre-t-il ? On ne voit plus guère aujourd'hui qu'un chénisque, ornement en col de cygne caractéristique des navires de commerce maritime, à l'exemple d'un grand voilier du Haut-Empire sur un sarcophage de Sidon (document 108). Peu fiable, le dessin réalisé en 1789 par E. Dumont

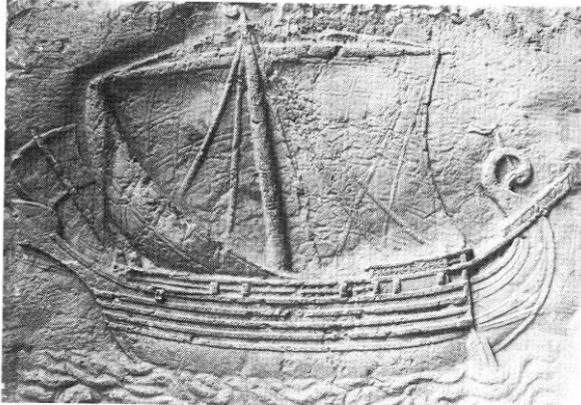
²⁶⁸ CHRISTOL 2006, p. 237.

²⁶⁹ Cf. *Ibid*, p. 243.

²⁷⁰ Cf. *Ibid*, p. 243.

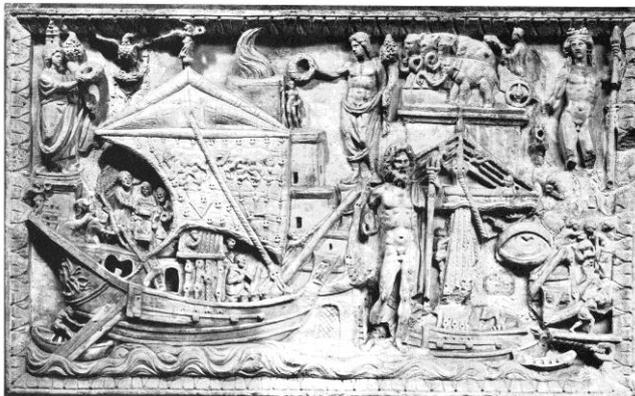
²⁷¹ Sur la valeur juridique de l'indication de filiation comme marqueur de citoyenneté romaine, cf. CORBIER 2006, p. 28.

(document 106) ne laisse pas entrevoir une figuration réaliste de superstructures typiques d'un voilier hauturier. L'espar oblique au-dessus de la proue représente selon toute vraisemblance un *artemo*, toutefois mal implanté car nettement trop vers le centre du navire, comme le montre le bas-relief du navire de Sidon (document 108). Moins vraisemblable étant donné sa position de proue, un palan de levage pourrait également subsister de l'image d'un vaisseau marchand.



Document 108. Bas-relief d'un sarcophage de Sidon. I^{er} ou II^e s. apr. J.-C. Tiré de : BASCH 1987, p. 463

Le trait oblique montant du centre arrière de la muraille vers le haut de la poupe ne correspond pour sa part à aucune structure imaginable d'un navire réel. L'illustration maladroite d'une plate-forme de poupe, montrée très inclinée dans la tradition plastique, à l'exemple de celle visible sur le relief du *Portus Augusti* (document 109), est également inenvisageable car elle serait suspendue dans le vide sans trace d'autres superstructures.



Document 109. Bas-relief votif du *Portus Augusti*, avec deux navires de commerce dans le port d'Ostie. Vers 200 apr. J.-C. Musée Torlonia. Tiré de : BASCH 1987, p. 465.

Les obliques du dessin de Dumont semblent ainsi moins témoigner de l'état du navire arlésien à la Révolution que d'une mésinterprétation de fissures (résiduelles ?) plus ou moins complétées par l'imagination. De fait, l'aspect le plus significatif du bateau de la stèle des Alyscamps est son absence de gréement pour laisser parler l'inscription, le rôle de sa silhouette signée par un chénisque se limitant à indiquer une carrière maritime.

Homme de mer à l'évidence, Quintus Delius Neo n'était pas un notable et semble avoir vécu à la limite inférieure de l'élite économique, ne pouvant se prévaloir dans son épitaphe d'une quelconque appartenance à une corporation d'utilité publique. En-deçà d'un statut de naviculaire ou de négociant, l'épitaphe donne à voir plutôt un *gubernator* (capitaine), un *dominus navis* (propriétaire de navire) ou un *exercitor* (exploitant de navire), clairement au-dessus d'un *nauta* (matelot) et sans doute également d'un *proreute* (second) ou d'un *pausarius* (maître d'équipage)²⁷². On ne saurait guère mieux identifier son métier.

Sobre en image et pauvre en distinctions, la combinaison mémorielle de Quintus Delius Neo signale plus la valeur individuelle d'une personne que le vrai succès d'une lignée, encore à réaliser.

²⁷² Au sujet du personnel naviguant et des exploitants des navires romains, voir : ROUGÉ 1975, p. 191-193 ; 1966, p. 213-268.

12- L'autel funéraire de Glaukias



ΓΛΑΥΚΙΑΕΣΤΙΤΑΦΟΣ
 ΠΑΙΣΔΑΝΕΘΗΚΕΝΕΟΣ *spatium*
 ΔΕΙΞΑΣΕΚΜΕΙΚΡΟΥΠΡΟΣΠΑ
 4 ΤΕΡΕΥΣΕΒΙΗΝ·ΟΥΚΕΦΘΗΣ
 ΩΤΛΗΜΟΝΙΔΕΙΝΓΟΝΟΝΟΙΟΣ
 ΑΝΗΝΣΟΙ·ΓΗΡΑΙΩΤΕΥΧΕΙΝ
 ΟΥΤΑΦΟΝΑΛΛΑΒΙΟΝ·ΗΦΘΟ
 8 ΝΕΡΑΔΥΜΑΣΠΑΝΤΑΔΙΚΟΥ
 ΣΑΤΥΧΗ·ΜΗΤΡΙΜΕΝΕΝΕΝ *sic*
 ΓΗΡΑΔΑΚΡΥΘΗΚΑΤΟΤΗΔΕ
sic 12 ΓΥΝΑΚΙΧΗΡΙΑΝΔΥΣΤΗΝΟΥΠΑΙΔΟ *sic*
 ΑΜΟΡΦΑΝΗ

Γλαυκία ἐστὶ τάφος· παῖς δ' ἀνέθηκε νέος,
 δείξας ἐκ μικροῦ πρὸς πατέρ' εὐσελίην.
 Οὐκ ἔφθης, ὦ τλήμων, ἰδεῖν γόνον οἷος ἂν ἦν σοι
 γηραιῷ τεύχειν οὐ τάφον, ἀλλὰ βίον·
 ἢ φθοερὰ δ' ὑμᾶς πανταδικούσα Τύχη
 μητρὶ μὲν ἐν γήρᾳ δάκρυ θήκατο, τῇ δὲ γυναικὶ
 χηρίαν δυστήνου παιδὸς ἄμ' ὀρφανίῃ.

Ceci est le tombeau de Glaukias ; son jeune fils le lui a consacré ; lui qui, dès l'enfance, a fait preuve de piété envers son père.

Infortuné, tu n'as pu parvenir jusqu'à l'âge où tu aurais vu ton fils procurer à ta vieillesse non un tombeau, mais les moyens de vivre. La Fortune jalouse vous a maltraités en tout. A ta vieille mère elle a réservé des larmes, à ta femme le veuvage, à ton malheureux enfant la douleur d'être orphelin.



Documents 110 (triplet en haut), **111** (ci-dessus) et **112** (épitaphe ci-contre). Autel funéraire de Glaukias. II^e s. apr. J.-C. Images tirées de : HERMARY 2018, pl. 69. Inscription dans : FROEHNER 1897, p. 45.

Sujet : voilier de commerce schématique en complément d'un décor funéraire avec une épitaphe.

Description technique : grand autel quadrangulaire aux faces ornées de bas-reliefs. Calcaire rose de la Couronne. H. 155 x L. 52 x Ép. 47 cm. Remployé ultérieurement comme sarcophage (évidemment d'un côté ainsi perdu).

Lieu de découverte : Martigues, sous une annexe nord de

l'ancienne abbaye de Saint-Victor, lors de sa démolition en 1799.

Lieu d'origine : *in situ*.

Datation épigraphique : II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : Musée d'Histoire de Marseille. Inventaire n° 1983.7.200 (anciennement au Musée Borély).

Références : ESPÉRANDIEU 1907, p. 68-69 ; FROEHNER 1897, 45-46 ; HERMARY 2018, p. 65-66 et pl. 69-70.

Conservant le souvenir de Glaukias, un bateau schématique orne le revers de la face inscrite du grand cippe qui marquait son tombeau. Sa réduction à une modeste silhouette tient du même procédé que sur les pierres funèbres d'Hermias (**objet 10**) ou de Quintus Delius Neo (**objet 11**), tablette de marbre où la simplification est toutefois moins poussée. Ces deux images navales évoquaient le métier du défunt.

En tant que support iconographique, le mémorial de Glaukias est nettement de plus grande dimension que ses homologues d'Arles et son décor global est plus développé. Erigé près d'une tombe ou sur elle, ce quasi-parallélépipède avait sa base enfouie pour garantir sa stabilité, comme en témoigne « à une hauteur de 27,5 cm à partir du bord inférieur du bloc (...) une ligne tracée à la pointe (...) visible sur les trois côtés (...) [laissant] une partie base (...) à peine dégrossie ²⁷³ ».

En dépit de la taille de ce marqueur de tombe, son décor n'est guère original : la face principale sous l'inscription (image gauche du **document 110**) est sculptée de trois « cornes d'abondance (...) placées en sautoir et attachées ensemble au moyen d'une longue ténie. Elles sont le symbole des richesses qui attendent le mort dans la vie future ²⁷⁴ », écrit Wilhelm Froener. « Sur la face latérale gauche, au-dessus d'un vase d'où sortent des rameaux, est un *skyphos* d'une forme particulière : une couronne de feuilles de lierre (...) en décore la panse ²⁷⁵ », décrit pour un côté Emile Espérandieu (image droite du **document 110**). « Placé assez haut sur la face opposée à celle qui porte l'inscription figure un navire très simple à fond arrondi, sorte de barque sculptée au trait ²⁷⁶ », complète le *Nouvel Espérandieu VI* à propos du dernier côté préservé de ce monolithe (image au centre du **document 110**). La facture « très simple (...) [des] reliefs de cet autel produit par un atelier local, maladroitement exécutés ²⁷⁷ » ne relève pas d'une œuvre fine ni d'exigences élevées du commanditaire, qui était le fils du défunt. « Le décor fruste (...) issu du répertoire funéraire habituel ²⁷⁸ », aux dires du *Recueil* récemment publié sous la direction d'Antoine Hermary, tout de convention, reflète donc un milieu social ordinaire, en accord avec l'épithaphe qui ne mentionne nul métier, fonction ou statut prestigieux : étranger à la classe supérieure de la société, Glaukias repose en vue de tous privé du raffinement d'un art d'élite. Les images qui discourent sur sa mort semblent valoir ainsi plus en tant qu'allégorie symbolique ou comme rappel vivant que par leur qualité esthétique, la banalité d'une imagerie courante pouvant par ailleurs également n'avoir aucun accent particulier et relever d'une habitude presque standardisée, manifeste dans nombre d'inscriptions funéraires stéréotypées.

Que dire en conséquence du bateau du tombeau ? S'agit-il d'une « barque, considérée comme celle du salut, peut-être chargée d'un sens symbolique, étant censée transporter l'âme des défunts aux Îles Fortunées ²⁷⁹ », comme le suppose le *Nouvel Espérandieu VI*, plus retenu qu'Emile Espérandieu qui croyait voir « une barque rappelant celle des enfers ²⁸⁰ » et de la certitude de Wilhelm Froener : « une barque, allusion à celle de Charon ²⁸¹ ».

Vouloir contrecarrer un sens eschatologique exclusif à la mémoire d'une profession réelle sans lien avec l'après-vie ne s'accorderait pas à l'esprit des Anciens et augmenterait le risque de mésinterprétation. Comme on le voit souvent dans ce mémoire, la grammaire visuelle d'époque romaine était plus volontiers allusive, redondante et analogique que descriptive, soustractive et analytique. Source commode d'images, la réalité d'un vécu particulier pouvait à l'occasion s'exhausser dans un sens religieux connu de tous, sans doute plus facilement qu'en sens inverse une symbolique funèbre cérébralement décidée incorporer des traits navals au souvenir d'un pur terrien sans lien avec la mer. Dans l'imagerie de la navigation en Narbonnaise, la proportion des bateaux liés assurément

²⁷³ HERMARY 2018, p. 65-66.

²⁷⁴ FROENER 1897, p. 46.

²⁷⁵ ESPÉRANDIEU 1907, p. 69.

²⁷⁶ HERMARY 2018, p. 66.

²⁷⁷ *Ibid*, p. 66.

²⁷⁸ *Ibid*, p. 66.

²⁷⁹ *Ibid*, p. 66.

²⁸⁰ ESPÉRANDIEU 1907, p. 69.

²⁸¹ FROENER 1897, p. 46.

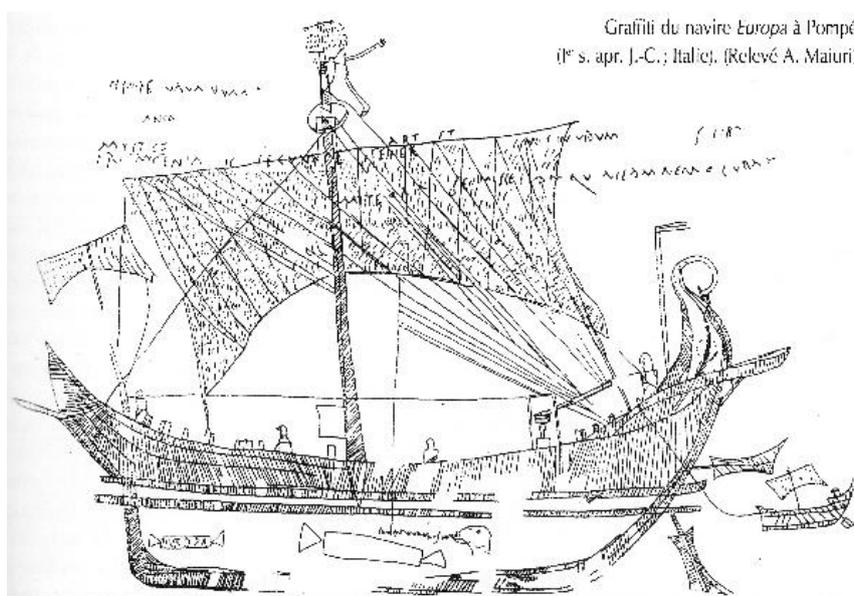
à des hommes de mer (naviculaires, propriétaires-transporteurs, négociants, etc) l'emporte de fait très largement sur ceux issus d'allégories mythologiques ou chrétiennes – dont des exemples viendront plus loin dans ce mémoire -, ce qui donne à penser que l'apparition d'un bateau sur un objet même funéraire n'est en général pas gratuite au regard de la réalité, un rôle d'identification professionnelle y précédant sans exclusive une inflexion eschatologique usuelle sur les cippes, stèles et autels. Si l'image du bateau provenait d'ailleurs de choix décoratifs hors contexte d'imagiers ou de commanditaires indifférents à son pouvoir de citation, on comprendrait mal pourquoi elle demeurerait rare dans l'iconographie funéraire par rapport à beaucoup d'autres schèmes (banquets, scènes de couple, scènes civiques, épisodes mythologiques, images de métier, etc...), alors que voguer dans un tel contexte manifeste extrêmement bien le passage vers l'autre monde : c'est donc le lien avec le vécu du mort qui ne démord pas de l'image.

Ces généralités posant le cadre de cette notice, il faut maintenant examiner avec soin le bateau de l'autel de Glaukias pour essayer de le comprendre.

On notera tout d'abord que la position de la nef, montrée hors d'eau, flanque la dédicace identificatoire au niveau exact du champ épigraphique, sous lequel se trouve un décor conventionnel, alors que sous le bateau il n'y a rien : dans son champ iconique, le navire est donc son propre message puisqu'il ne s'aide d'aucun contexte, son niveau sémantique étant apparemment le même que celui de l'épithaphe, qui nomme Glaukias et les siens. Son rôle premier doit donc être d'imaginer l'identité du mort.

En contraste avec l'exubérance décorative des autres faces, vineuse et riche de fruits et de flottants rubans, l'extrême sobriété du bateau n'a rien d'une fantaisie mais retient des traits essentiels d'un navire véritable. Bien que la critique y voie plutôt une barque ²⁸², ses préceintes fortement marquées évoquent un voilier marin. Cet argument n'est toutefois pas décisif : la barcasse du halage de Cabrières-d'Aigues (voir doc. 82) montre ainsi par exemple un tel bordage de renfort sur sa coque ; une préceinte, mais non deux comme sur le mémorial de Glaukias (le filet supérieur indiquant certainement le plat-bord), ce nombre poussant à y voir un cargo.

En dépit de leur minimalisme, d'autres détails de structure sont en revanche des indices plus forts, et même déterminants, d'une image de navire marin. Il s'agit de l'inclinaison de l'étrave et de la poupe considérées dans leurs œuvres vives, d'une part, et de l'écart de hauteur des œuvres mortes entre la proue et la poupe, d'autre part.



Document 113. Graffito du navire Europa. *Casa della Nave Europa* à Pompéi (I 15,3). I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de POMEY, RIETH 2005, p. 67.

²⁸² C'est encore l'avis du *Nouvel Espérandieu VI*, cf. HERMARY 2018, p. 66. Emile Espérandieu et Wilhelm Froehner voyaient déjà de même, cf. ESPÉRANDIEU 1907 p. 69 ; FROEHNER 1897, p. 46.

Image spontanée d'un savoir de marin, le graffito du navire Europa (ci-avant en document 113), un « grand navire de commerce » selon Patrice Pomey ²⁸³, permet de retrouver le premier de ces éléments : en dépit de la relative symétrie du navire, le profil de sa poupe (à droite) est plutôt galbé, creusé, tandis que son étrave immergée est montrée verticale.

La différence de profil entre l'arrière et l'avant des œuvres vives est moins marquée sur le bateau de Glaukias, qui relève d'un autre type : la coque y est toutefois plus creuse et pansue vers la poupe (à gauche) qu'à l'avant un peu moins large (voir document 112) : c'est l'allure d'une *corbita*.

Peu visible sur le graffito du navire Europa, la différence de hauteur entre l'arrière et l'avant des structures du bateau apparaît très nettement sur un grand voilier arrivant au port de Claude à Ostie (document 114).



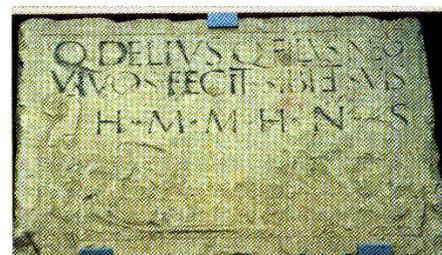
Document 114. Détail du relief votif du *Portus Augusti* d'Ostie. Musée Torlonia (Rome). Début du III^e s. apr. J.-C.
Tiré de : BONINO 2015, p. 46.

²⁸³ POMEY 1997, p. 83.

Sur ce cargo hauturier, les structures de la poupe sont exagérément surélevées par rapport au niveau de l'étrave. Partiellement inspiré de la réalité navale, cette monumentalisation de l'arrière des navires de commerce par leur rehaussement est surtout un *topos* extrêmement fréquent dans la mosaïque et la plastique d'époque romaine. Or précisément, le bateau de Glaukias montre un arrière massifié et surélevé, reprenant discrètement une convention figurative qui ne coderait pas une barque réaliste. L'isolement sur une face de l'autel témoignant d'une valeur concrète, il appert donc synthétiquement que le bateau de Glaukias n'est pas une barque mais un voilier marin simplifié à l'extrême.

Du point de vue du contexte de la navigation, Marseille n'étant pas un port fluvial n'avait pas de batellerie d'eau douce, mais bien sûr des allèges et d'autres embarcations de service portuaire, catégorie à laquelle ne se rattache pas le navire de Glaukias.

La simplicité de sa figuration fournirait-elle des indications sur le milieu social du défunt ? On peut mettre en parallèle les bateaux des trois reliefs funéraires porteurs d'épithaphe de ce mémoire (document 115).



Document 115. Trois bateaux de reliefs funéraires avec épithaphe :

A gauche : bateau de l'autel de Glaukias.

Au centre : embarcation du cippe d'Hermias.

A droite : navire de commerce de la stèle de Quintus Delius Neo.

Images tirées respectivement de : HERMARY 2018, pl. 69 ; MARLIER 2014, p. 69 ; ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 562.

Comparé à deux homologues, le navire de Glaukias (à gauche) montre une simplicité intermédiaire entre le délinéament à minima de l'embarcation d'Hermias (au centre) et la figuration plus élaborée du navire de commerce de Quintus Delius Neo (à droite), au chénisque encore survivant d'une image érodée. Entre ces deux Arlésiens, Hermias humble patron marinier de bac ou d'allège, et Quintus Delius Neo professionnel de la navigation marchande, non tâcheron de la mer mais de rang encore peu élevé, qui donc était Glaukias ?

Quant à la possibilité d'une occurrence funéraire symbolique d'un bateau pour un homme qui n'aurait jamais eu de métier marin, elle paraît très improbable mais ne peut être au bout du compte absolument exclue sur l'autel de Glaukias.

A l'échelle plus générale des stèles, cippes et autels funèbres, l'honnêteté nourrissant ce mémoire oblige à reconnaître l'étendue de ses incertitudes et de son ignorance. Pour tenter de la réduire et mieux comprendre la nature de la citation navale auprès des morts, un examen systématique de toutes les stèles funéraires épigraphes grecques et romaines connues pourrait être adéquat, mais il excéderait largement le cadre de cette recherche et les compétences actuelles de l'auteur.

13- Le navire long de Gassin



Document 116. Stèle navale du seuil de la chapelle Notre-Dame de la Consolation à Gassin. Tiré de : LEMOINE 2013, pl. 116.

Sujet : navire de guerre (*navis longa*), sans doute une liburne, sous une épitaphe mutilée.

Description technique : dalle de grès mutilée et sciée (devant la proue et le cadre épigraphique). H. 134 x L. 68,5 cm.

Localisation : Gassin (Var), en remploi dans le seuil de la chapelle Notre-Dame de la Consolation. Au centre de la Péninsule de Saint-Tropez, au SSO (24 km au sud, 6 km à l'ouest) de Fréjus.

Emplacement d'origine : inconnu. Probablement aux abords de Gassin.

Datation archéologique et épigraphique : Haut-Empire, vraisemblablement av. 70, peut-être du II^e, voire du III^es . apr. J.-C.

Références : GASCOU, JANON 1985, p. 142-143 ; LEMOINE 2013, p. 98-99 et pl. 116 ; PROVOST 1999, p. 429 ; C.I.L XII, n° 314.

Ornée d'un texte et d'une image, cette dalle montre un discours articulé semblablement à celui de Quintus Delius Neo. L'inscription est toutefois si mutilée qu'elle ne fait qu'établir la nature funéraire du monument, familial et voulu de son vivant par un dédicataire à l'identité définitivement perdue (cf. document 117).

	<p>— — — —</p> <p>— — —]II ·]CVS · R[— — —</p> <p>— — — ..]IR · VIVOS · SIBI ·</p> <p>[— — —]SVIS ·</p>	<p>Fin de l'inscription :</p> <p>...uiuos sibi /</p> <p>[fec(it) ? et] suis</p> <p>« de son vivant, a élevé (ce monument) pour lui-même et pour les siens »</p>
--	---	---

Document 117. Epitaphe du navire de Gassin. Dessin, diplomatique, transcription et traduction tirés de : GASCOU, JANON 1985, p. 142-143.

Ainsi seule l'image du bateau peut éclairer cette stèle d'une lumière d'autant plus désirable que les vues réalistes de navires de guerre sont exceptionnelles en Narbonnaise. Comme l'indique sommairement mais avec vraisemblance une *Carte archéologique de la Gaule*, l'inscription au-dessus du « bas-relief représentant une galère (...) pourrait [être] l'épithaphe d'un marin de la flotte de Fréjus mort au I^{er} siècle de notre ère ²⁸⁴ ».

C'est en fait par défaut qu'une datation du I^{er} siècle apr. J.-C. peut être associée en première approche à cette image de *navis longa* dont le seul port d'attache à proximité était Fréjus. Si l'installation d'une marine de guerre au *Forum Iulii* est bien datée, on ne connaît guère le terme de sa présence, son activité attestée jusqu'à l'année des Quatre Empereurs ²⁸⁵ (69) ayant vraisemblablement continué sous une autre forme jusqu'au milieu du II^e siècle, voire jusqu'aux troubles du III^e siècle durant lesquels la marine romaine s'effondra.

Établi au débouché de l'Argens sur un premier établissement certainement césarien, comme l'indiquent son nom (marché de César) et des sondages archéologiques, « le port de *Forum Iulii* ser[vit] d'abri à la flotte de Cléopâtre prise par Octave, futur Auguste, lors de la bataille d'Actium en 31 avant J.-C. – une flotte dont nous ignorons tout ce qu'elle est devenue ensuite ²⁸⁶ », écrit Xavier Delestre. « C'est toujours à l'époque augustéenne, mais à une date inconnue, qu'eut lieu la déduction de la colonie des vétérans de la VIII^e légion. (...) Fréjus connut alors une période de prospérité ²⁸⁷ », complète Paul-Albert Février. Pour Alphonse Donnadieu, Fréjus joua un rôle stratégique durant la conquête des Alpes : « Octave et Agrippa savaient qu'après avoir vaincu sur mer, ils auraient à soumettre les populations alpines, farouchement indépendantes et rebelles à toute romanisation, et dès lors, le modeste *Forum Iulii* fut choisi comme siège de l'organisation destinée à assurer la victoire navale et à coopérer à la soumission des tribus alpines ²⁸⁸ ». Très mal connue après Auguste sous les Julio-Claudiens, la *Classica Foro juliensis* « ne paraît pas avoir survécu aux guerres civiles qui virent le triomphe de Vespasien en 70 ²⁸⁹ », écrivait Jean Rougé en 1975 sur la base des connaissances d'alors, qui méritent aujourd'hui d'être un peu nuancées.

Conscient depuis Auguste de la nécessité de maintenir un contrôle des mers pour assurer sa stabilité, l'Empire durant la *Pax Romana* fit reposer la défense de l'Italie sur deux flottes principales ²⁹⁰ - dites prétoriennes - établies à Misène (*Classis Misenensis*) et à Ravenne (*Classis Ravennatis*) tout en maintenant ailleurs dans l'Empire des bases d'escadres moins importantes mais suffisantes pour sécuriser la Méditerranée, les détroits pontiques et la Manche-Atlantique ²⁹¹. C'est dans ce cadre que la flotte de Fréjus dû continuer d'exister au I^{er}-II^e s. pour assurer une mission de police des mers, de courrier et de transport de personnages officiels entre l'Espagne et l'Italie. « Les devoirs principaux [des flottes d'alors] étaient de protéger le commerce maritime, de maintenir les communications de l'Empire et de transporter, approvisionner et supporter l'armée durant les campagnes militaires ²⁹² », résume Raffaele D'Amato. À défaut de preuves indubitables, il existe de sérieux indices archéologiques de la pérennité d'une flotte de guerre au II^e siècle au *Forum Iulii*, qui était alors une ville prospère. « Trois inscriptions funéraires ont été trouvées à Fréjus, écrit Paul-Albert Février, l'une d'un triérarque, l'autre d'un préfet (?) de la flotte, qui ne peut être antérieur au milieu du II^e siècle ; elles sont perdues. La troisième mentionne un certain Postumus, chef des rameurs. Mais on ne sait si ces épithaphe sont relatives à des personnes qui ont exercé une activité à Fréjus ou seulement à des gens qui sont venus mourir dans la cité ²⁹³ ». De ces trois

²⁸⁴ BRUN 1999, p. 429.

²⁸⁵ Cf. FÉVRIER 1963, p. 15.

²⁸⁶ DELESTRE 2011, p. 16.

²⁸⁷ FÉVRIER 1963, p. 13-14.

²⁸⁸ DONNADIEU 1935, p. 9.

²⁸⁹ ROUGÉ 1975, p. 130.

²⁹⁰ Cf. D'AMATO 2016.

²⁹¹ 27 ports militaires maritimes romains sont localisés sur une carte par : BOCKIUS 2007, p. 51. Sur la répartition des *classis* et des flottes fluviales romaines, voir : ROUGÉ 1975, p. 129-147.

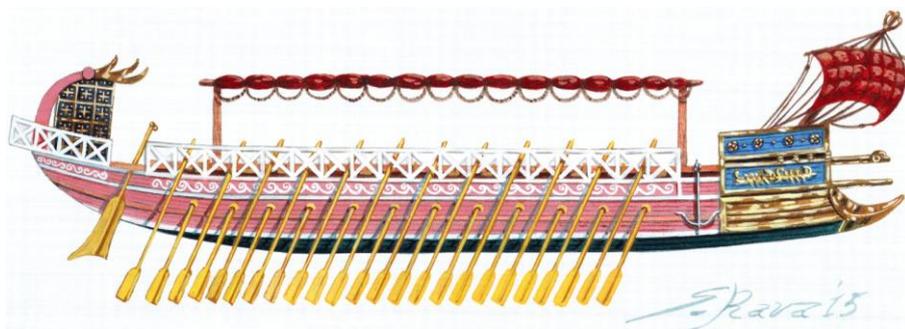
²⁹² D'AMATO 2016, p. 5 et 8.

²⁹³ FÉVRIER 1963, p. 15-16.

inscriptions, celle du préfet de la flotte présente « l'intérêt majeur (...) de remettre en question la date traditionnellement admise pour la disparition de la flotte de Fréjus : il semble bien qu'elle existait encore à tout le moins sous le règne de Marc-Aurèle [161-180] ²⁹⁴ », écrivent Jacques Gascoü et Michel Janon sur la base d'une étude épigraphique et onomastique.

L'examen de l'inscription de la stèle effectué à notre demande par le Dr Michel Aberson repose essentiellement sur la variante VIVOS de l'adjectif nominatif singulier VIVUS (en vie, vivant) qui y apparaît. Minoritaire, cette forme VIVOS était toutefois assez courante en Narbonnaise, en particulier jusqu'au I^{er} siècle y compris, comme il ressort d'une recherche dans la base de données épigraphiques Claus Slaby. Des occurrences de VIVOS persistent toutefois plus rarement dans l'Empire jusqu'au III^e siècle. L'épithaphe d'un vétéran de la IV^e Légion qui servit sous Marc-Aurèle (161-180) (CIL 3, 13663) en est un exemple à Apamea Cibotus (Asie). Une autre occurrence de VIVOS apparaît également dans la dédicace d'un notable de Sipontum (Pouilles) datée de 131 à 170 (CIL 9, 699). Une inscription publique d'un sénateur et grand notable découverte à Albigaunum (Ligurie) est un exemple encore plus tardif de l'usage de VIVOS : elle est datée de 211 à 250 apr. J.-C. (CIL 5, 7783) ²⁹⁵. La recherche effectuée par Michel Abserson et ces quelques exemples non exhaustifs font apparaître que la présence de VIVOS sur la stèle de Gassin rattache plus vraisemblablement son auteur au I^{er} siècle de notre ère qu'à une période ultérieure, une datation au II^e et même au III^e siècle demeurant toutefois parfaitement possible du point de vue de l'épigraphie.

La *Pax Romana* ayant fait disparaître l'éventualité de grandes batailles navales, les flottes romaines secondaires telles celle de Fréjus n'eurent plus besoin de disposer de galères puissantes, quinquères, quadrières et grandes trirèmes comme au temps des guerres civiles ²⁹⁶. Longtemps restés dans l'ombre de ces forts vaisseaux d'origine hellénistique qui formaient l'ossature des flottes, des navires plus modestes, moins coûteux et gourmands en hommes, s'avèrent suffisants pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement maritime de l'Empire. Parmi eux, un type de *navis longa* utilisé de longue date devient alors de première importance : la liburne



Document 118. Liburne birème d'après la colonne Trajane. Illustration de Giuseppe Rava tirée de : D'AMATO 2016, p. 25.

Capturées en grand nombre sous la République aux pirates de la côte dalmate, les liburnes étaient des galères indigènes légères. « Jugée utile en tant que navire de guerre léger, [la liburne] fut considérablement développée par les Romains, qui se mirent à en produire une version birème à rostre ²⁹⁷ », écrit Michael Pitassi. « D'après les représentations, [la liburne romaine] était une birème ouverte à 50 ou 60 rames. A partir du début du deuxième siècle apr. J.-C., si ce n'est avant, [ce] bateau apparaît d'après la colonne Trajane avoir évolué en des versions fluviales et hauturières. Dans ses différentes formes, la liburne continua à servir jusqu'au milieu du troisième

²⁹⁴ Cf. GASCOU, JANON 1985, p. 50.

²⁹⁵ Toutes les recherches épigraphiques mentionnées dans ce paragraphe ont été gracieusement effectuées en notre compagnie par le Dr Michel Aberson dans la base de données Claus Slaby et divers ouvrages le 14 mars 2019.

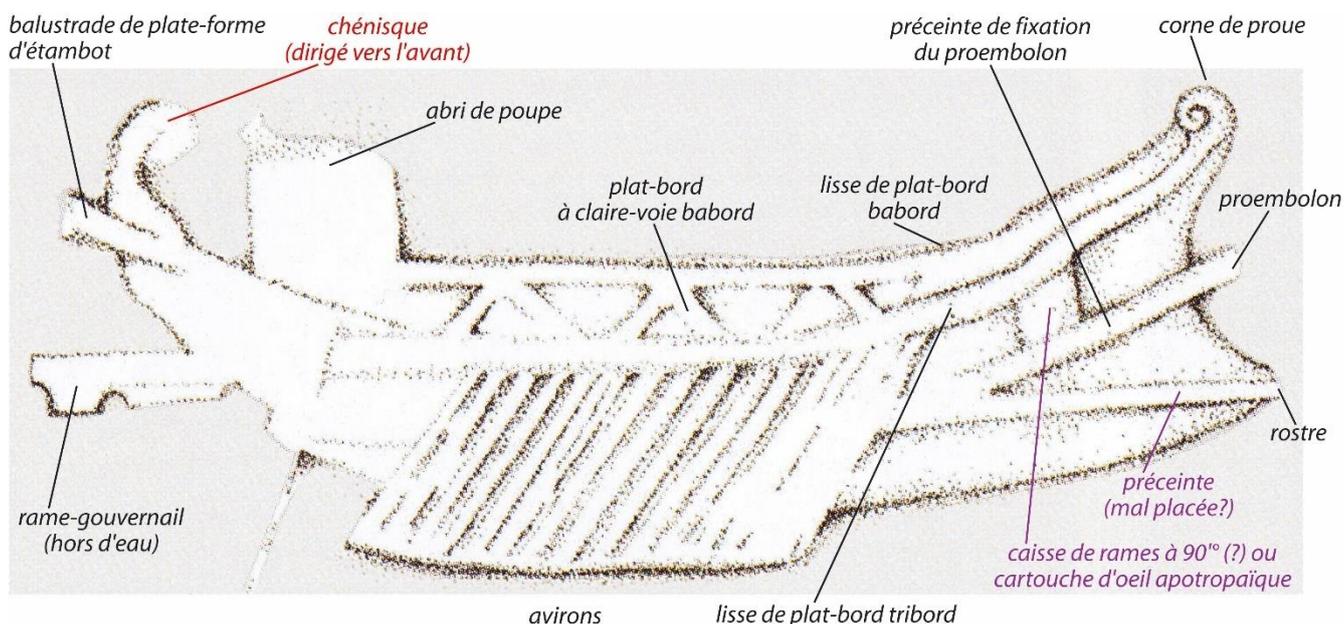
²⁹⁶ Cf. PITASSI 2012, p. 40. Pour une chronologie des opérations et affrontements navals et fluviaux de 31 av. J.-C. à 197 apr. J.-C., voir : D'AMATO 2016, p. 6-7.

²⁹⁷ PITASSI 2012, p. 39.

siècle et au-delà²⁹⁸ », précise cet auteur. Des liburnes plus petites, à 30 ou 40 rameurs, semblent toutefois avoir été la norme d'après Raffaele D'Amato²⁹⁹, qui accorde une plus grande importance aux sources littéraires.

Les contextes militaire et technique les plus crédibles de la stèle de Gassin étant posés, l'image du bateau qui y vogue peut maintenant être explorée pour tenter d'établir son type. L'analyse visera aussi à comprendre la raison de son raccourcissement figuratif et les éléments structuraux significatifs de cette galère, parfois montrés en métissage de navire de commerce.

Ce bateau est sans nul doute possible un navire de guerre, comme le montre à l'avant un *proembolon* en saillie oblique entre le rostre et la corne de proue, cet ensemble d'étrave constituant un aspect distinctif d'une galère (document 119). Terminé par une tête d'animal sauvage, un tel éperon supérieur montant dans l'arrondi de l'étrave est ainsi bien visible sur deux objets déjà montrés dans ce mémoire, le monument funéraire de *Cartilius Poplicola* (document 57) et une monnaie de Pompée (document 58).



Document 119. Dessin commenté du navire long de Gassin à partir de : BRUN 1999, p. 430. En noir : figuration univoque d'éléments réels d'une galère. En violet : approximations figuratives par rapport aux structures d'une galère réelle. En rouge : emprunt à un navire de commerce.

L'usure de la stèle de Gassin sur son côté droit ayant effacé l'extrémité du *proembolon*, il n'est pas sans intérêt de savoir qu'un tel apex animalier – apparemment d'une liburne - a été découvert dans le golfe de Fos (document 120).



Document 120. Tête de sanglier du *proembolon* d'un petit navire de combat découverte dans le Golfe de Fos. Haut-Empire. Musée d'Istres. Tiré de : POMEY 1997, p. 75.

²⁹⁸ PITASSI 2012, p. 40.

²⁹⁹ D'AMATO 2016, p. 24.

Du fait de leurs proportions élancées, leur rapport largeur maximale / longueur étant de l'ordre de 7, les navires longs de guerre apparaissent le plus souvent bas sur l'eau dans la peinture et en mosaïque, comme le montre ci-avant à Palestrina le document 36 (navire « Palestrina 8 »). En dépit d'une option figurative réaliste, la galère de Gassin offre un profil assez court et haut, montré hors d'eau et comme comprimée sur son axe. Ceci résulte-t-il d'un manque de place sur la stèle ou plutôt d'une tradition particulière au bas-relief ?



Document 121. Trirème de la flotte de Misène sur un relief de Pouzolles. 25 av.- J.-C. – 25 apr. J.-C. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 58.

Une comparaison avec une trirème d'un bas-relief découvert à Pouzolles (document 121) apporte des éléments de réponse. A l'évidence, ce navire est lui aussi beaucoup plus trapu et haut sur l'eau qu'une trirème réelle, identifiée ici discrètement comme telle par une triple épaisseur de rames montrées à plat. On remarque également la considérable exagération d'éléments symboliques ou fonctionnels à l'avant : un formidable éperon trifide en dessous d'une corne de proue tout aussi surdimensionnée, à l'avenant de l'aplustre (ou *aphlaston*) rayonnant largement à la poupe. Ces amplifications figurent une intention symbolique : elles soulignent la puissance et l'invincibilité du navire, ici montré de profil. En peinture, cette tendance à l'héroïsation des galères se manifeste par une préférence pour les vues dynamiques de trois-quarts ou obliques, visible par exemple sur une fresque du temple d'Isis à Pompéi (document 122).



Document 122. Liburnes de la flotte de Misène dans un paysage maritime. *Tempio di Iside* à Pompéi (VIII 7,28). Avant 79 apr. J.-C. Tiré de : D'AMATO 2016, p. 11.

L'argument du manque de place sur une dalle pour y figurer une galère en justes proportions n'est guère recevable aussi bien Gassin qu'à Pouzolles (document 121) : rien n'aurait empêché les artistes d'y sculpter de profil des navires effilés de hauteur plus réduite. Rien, si ce n'est l'héritage d'une tradition iconographique : au même titre que l'outrance de symboles guerriers – qui peut encore s'y ajouter –, la compression longitudinale du profil pourrait correspondre à la perspective raccourcie des galères en oblique sur les fresques. Suggérant une profondeur, cette apparente étrangeté semble être en fait l'avatar en relief d'un *topos* visuel des navires de guerre.

Réalisé avec une certaine maladresse, le navire long de Gassin mêle des éléments clairement identifiables, comme un typique abri de poupe, à d'autres qui le sont moins, tel un losange vers l'avant entre la préceinte de fixation du *proembolon* et la lisse de plat-bord, dont on ne sait exactement s'il contient un œil apotropaïque trop en arrière ou la face d'une caisse de rame projetée à 90°, trop en avant par rapport à la position des rameurs. C'est toutefois à la poupe qu'un chénisque de navire marchand vient hybrider cette galère de manière étrange. Si des galères ont bien pu être parées d'un col de cygne tourné vers l'arrière au revers d'ansercule³⁰⁰, cet ornement était toutefois si rare dans la marine de guerre qu'on imagine mal qu'un sculpteur ait pu volontairement y recourir pour imaginer la stèle d'un militaire disparu. Quant à la balustrade de plate-forme d'étambot visible à l'arrière du chénisque, elle est quasi toujours présente sur les grands voiliers hauturiers – comme le montrent ci-avant les documents 21, 22, 108 et 109 – mais occasionnelle sur les *naves longae*. « A la poupe est présente une terminaison en tête de cygne entourée d'une rambarde (...). Ce mélange de « genres » pourrait être expliqué par la faible connaissance des navires de guerre que devait avoir le sculpteur (...) »³⁰¹, écrit Yvon Lemoine à propos du navire de Gassin.

Un détour par l'imagerie des liburnes vient toutefois pondérer cette déduction. En effet, ces modestes galères présentent souvent à la fois une plate-forme d'étambot et un plat-bord à claire-voie – combinaison visible en **documents 123** (ci-dessous) et **118** –, cette dernière structure étant d'ordinaire remplacée sur les grandes galères par des fargues protégeant les rameurs, le cas échéant complétées par une rangée de boucliers.



Document 123. Des liburnes birèmes en convoi sur le Danube durant la première campagne dacique. L'ansercule greffé d'un minuscule chénisque tourné vers l'arrière était un décor de poupe minoritaire de navires de guerre, visible ici sur la galère au premier plan. Relief de la colonne Trajane. Scène de 101 apr. J.-C. Moulage du *Museum für Antike Schifffahrt* à Mayence. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 65.

Dernier élément visuel remarquable du navire de Gassin, une balustrade à larges croisillons se détache au-dessus du pont. Montrée avec gaucherie, cette structure n'est autre qu'un plat-bord à claire-voie par lequel passe au moins un rang de rames, comme l'indique la coïncidence de son extrémité antérieure avec les avirons : c'est

³⁰⁰ Pour constater le caractère exceptionnel du chénisque sur les navires de guerre, il suffit de consulter : BASCH 1987, p. 418-456. Un chénisque en contexte militaire apparaît toutefois parmi d'autres dépouilles navales sur un bas-relief en terre cuite conservé aux Musées du Capitole, dont la datation est controversée. Cf. D'AMATO 2015, p. 34.

³⁰¹ LEMOINE 2013, p. 99.

précisément pour montrer ce que les rames cachent à tribord que l'artiste rend visible son bâbord symétrique en l'élevant au-dessus du navire, donnant à voir un bastingage à croisillons qui rejoint son vis-à-vis à la corne de proue. Préférant rendre analytiquement une structure impossible à deviner dans une vue de profil naturelle, l'artiste semble indiquer qu'il la tient pour importante car typique du bateau qu'il représente. Or des diverses galères ayant fréquenté le port de Fréjus, puissantes ou modestes, c'est à une liburne que l'ensemble des éléments évoqués dans cette notice correspond le mieux.

Alors comment et à qui attribuer cette image de Gassin ? S'agit-il d'une grande *navis longa*, quinquérème, quadrirème ou trirème d'époque augustéenne ? Verrait-on une galère indéterminée d'avant l'année des Quatre Empereurs (69), date encore communément admise de la disparition de la flotte de Fréjus ? S'il s'agissait d'une image de liburne, quelle serait son époque, puisqu' « il semble bien (...) que ce fut [dès 31 av. J.-C.] dans l'arsenal et le chantier de construction navales du *Forum Julii* que furent construits, équipés et armés les vaisseaux légers, véritables croiseurs de combats qui composèrent les flottes victorieuses d'Octave et d'Agrippa ³⁰² », comme l'indique Alphonse Donnadieu ?

La recherche de distinction qui sous-tendait l'imagerie funéraire ne permet guère d'imaginer qu'un marin d'une grande galère ait pu quel que soit son grade faire orner son dernier repos d'un navire d'importance inférieure à celui sur lequel il servait réellement. Bien qu'attestée dès la fin de la République, la liburne est devenu le navire de guerre le plus courant durant la *Pax Romana*. Destinée à garder la mémoire d'une famille et d'une taille assez importante (dont reste 134 x 68, 5 cm ; épaisseur inconnue), la stèle de Gassin semble être plus volontiers le monument d'un officier de liburne que de tout autre marin.

Les accointances chronologiques de la stèle de Gassin semblent en réalité contradictoires. Indépendamment de l'évolution de la composition des flottes, au sein desquelles les liburnes virent leur importance augmenter fortement aux II^e- III^e s., tout au moins en dehors des flottes prétorienne, l'épigraphie rattache en effet plus vraisemblablement cette image à l'époque julio-claudienne (31 av. J.-C. – 68 apr. J.-C.) qu'à une date ultérieure à la fin du I^{er}, au II^e, voire au III^e siècle qu'elle ne saurait exclure, mais qui serait plus en phase du point de vue de l'histoire navale avec l'apparence d'une liburne.

Mais un artiste moyennement au fait des navires militaires fréquentant le port de Fréjus aurait-il été capable de montrer distinctement une liburne plutôt qu'une galère générique issue de la tradition iconographique ? Et quoi donc en dehors de la vraisemblance indiquerait qu'il se soit réellement inspiré de la flotte de Fréjus ?

On touche ici à l'indétermination résiduelle des images navales. Vouloir aller plus loin sans arguments supplémentaires nous ferait dériver sur les flots de l'archéologie fantastique.

³⁰² DONNADIEU 1935, p. 8

14 – L'ex-voto de la place de Lenche



Document 124. Relief de la place de Lenche à Marseille. Vue de face tirée de : HERMARY 2018, pl. 63.

VAIINIIVSMARCARITANEONIIVSLD.

Va[t]enius Marcarita Neon[t---] V[otum] S[olvens] L[ibentes] D[ederunt]

Vatenius, Marcarita, Neont[... ?] ont offert librement (ce monument) à la suite d'un vœu.

Selon Jacques GASCOU, in : ROTHÉ, TREZINY 2005, p. 189-190.

MILLINIUS MARCARII MEONII V.S.L.D.

Millinius, Marcarii Meonii (*filius*), V(*oto*) s(*oluto*) l(*ibens*) d(*edit*) / d(*edicavit*),

ou : Millinius, Marcarii Meonii (*filius*), V(*ivus*) s(*ibi*) l(*ocum*) d(*edit*)

Millinius, (fils) de Marcarius Meonius, après accomplissement de son vœu, a offert volontiers [ce monument].

Selon BENOIT 1945-1946, p. 60.

MATINIUSMARCARITANEONIIVSLD

Ma(rcus) Ti(ti)nius Marcarita Neonii (*filius*)

v(*oto*) s(*oluto*) l(*ibens*) d(*edit*)

Marcus Titinius Marcarita, fils de Neonius a offert librement (ce monument) à la suite d'un vœu.

Selon HERMARY 2018, p. 61.

Sujet : au-dessus d'une inscription votive, navire de guerre en mouvement avec un oiseau à la poupe, monté par un pilote et un autre navigant, avec trace d'un personnage divin à l'arrière du flanc gauche du marbre qui avait certainement un symétrique disparu du côté droit (Castor et Polux ?). Au registre supérieur, deux divinités majeures : Sucellus-Silvanus accompagné d'un chien, Isis-Fortuna, et un officiant (trace de pied) immédiatement à droite d'un autel (à la base préservée). Présence possible de Neptune – ou d'une autre divinité - à côté de l'autel à la place de l'officiant.

Description technique : objet votif mutilé en marbre, organisé en trois registres, l'inférieur épigraphe, les deux autres historiés en bas-relief. H. 65 (dont socle 7 ; registre inf. 23 ; registre sup. 35) x L. 60 cm (à la base) x Ép. 53 cm.

Lieu de découverte : Marseille, place de Lenche à l'angle de l'ancienne rue des Radeaux. Trois remplois successifs à la place de Lenche jusqu'à aboutir à un particulier en 1943, lors de la démolition du quartier par la Wehrmacht.

Emplacement d'origine : à proximité immédiate.

Datation épigraphique : Haut-Empire, probablement du II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : Musée d'histoire de Marseille, n° inv. MHM 1983.7.737 (antérieurement dès 1970 au Musée Borély, n° inv. 3969)

Références : BENOIT 1945-1946, p. 59-75 ; BENOIT 1946, p. 269 ; BLANCHET 1936, p. 27 ; C.I.L. XII, n° 402 et *add.*, p. 811 ; Espérandieu 1907, p. 54-55 ; HATT 1986, p. 345-347 ; HERMARY 2018, p. 59-64 ; ROTHÉ, TRÉZINY 2005, p. 189-190 et 333.

Portant une inscription et un relief énigmatiques, « cet autel (...) a exercé la sagacité des antiquaires depuis le XVII^{ème} siècle ³⁰³ », écrit Fernand Benoit en 1945-1946 dans l'étude la plus complète de cette antiquité publiée à

³⁰³ BENOIT 1945-1946, p. 61.

ce jour ³⁰⁴. Trop mutilé, cet objet en dépit d'une allure d'autel ne peut pas être garanti tel, la retaille de son sommet en un lit d'attente plane empêchant désormais toute certitude sa forme initiale complète. Trop partielle et délicate pour prétendre expliquer cet objet de manière définitive, l'analyse iconographique navale de ce mémoire va toutefois s'efforcer de l'éclairer de manière inédite, en lien avec sa plastique à divinités, son inscription n'étant en revanche utilisée qu'au minimum raisonnable de manière à éviter le dévoilement de l'ensemble dans les rets de faciles mésinterprétations. S'efforçant de faire primer les rares certitudes intrinsèques sur les possibles afférents à cette antiquité, le regard à partir de généralités va ainsi parcourir l'objet lui-même considéré dans son type par comparaison, puis l'inscription, ensuite le bateau, enfin les divinités, afin d'en dégager une vue intelligible.

Généralités.

C'est dans un manuscrit du savant provençal Nicolas-Claude Fabri de Peiresc (1580-1637) que se trouve la première mention de ce marbre ³⁰⁵. Il fut découvert assez près du port en 1614 place de Lenche « au coin de l'ancienne rue des Radeaux ³⁰⁶ » « lors de la construction d'une maison privée (la maison de Sr. Paradis) ³⁰⁷ » dans laquelle il fut remployé. Après un premier emploi lors de sa découverte dans la façade de la maison du Sire Paradis, ce relief fut « placé à la fin du XVIII^e siècle « contre le mur de l'église de l'abbaye de S. Sauveur près l'angle de la rue de Radeaux », puis remployé jusqu'en 1943 dans la façade d'une maison située sur le côté sud de la place de Lenche ³⁰⁸ », retrace le *Nouvel Espérandieu VI*. Redevenu un objet mobile après le dynamitage du quartier du Vieux Port par l'armée allemande en 1943, ce marbre détenu par un particulier fut légué en 1970 au Musée Borely ³⁰⁹. Cette antiquité a ainsi fait l'objet de plusieurs retailles, notamment sur le côté gauche et sur le lit d'attente ³¹⁰ (dessus de l'objet), ainsi que de cassures, des parties du relief préservé étant toutefois très érodées à certains endroits (têtes des personnages). Visible pendant plus de trois siècles, son relief fit l'objet d'une « interprétation populaire ³¹¹ », « sa barque (sic) avec deux navigateurs passant pour représenter l'arrivée de Lazarre et des Saintes Maries à Marseille ³¹² ». Pour les savants du 19^{ème} siècle, en revanche, tels ceux du *Congrès scientifique de France* réunis à Marseille en 1846, ce bas-relief exprimait « un vœu nautique (*ex-voto*) ³¹³ ».

Si la nature votive de ce relief a donc été rapidement perçue, son apparente barque a également suscité une interprétation funéraire généralement contraire ³¹⁴, les deux possibles de son interprétation n'ayant guère été réconciliés que par Jean-Jacques Hatt qui « admet le sens funéraire du symbole de la barque sur le monument votif de la place de Lenche ³¹⁵ ». Bien qu'elle n'arrive pas à déterminer la nature exacte de cet objet - vraisemblablement un autel sans que cela puisse formellement être établi du fait d'importantes retailles – son interprétation la plus récente n'y voit pas de fonction funéraire : « ni l'inscription, ni le décor figuré n'orientent vers une interprétation funéraire, écrit le *Nouvel Espérandieu VI*. Il s'agit certainement d'un monument votif,

³⁰⁴ Annoncé pour janvier 2019 mais toujours impublié au moment d'écrire ces lignes (avril 2019), un nouveau tome de la collection « Le Nouvel Espérandieu : VI – Marseille et ses environs » doit contenir une notice sur « l'autel de la Place de Lenche » dont nous n'avons pas pu prendre connaissance. Cf. CORRÉ, GAGGADIS-ROBIN 2019.

³⁰⁵ Cf. FABRI DE PEIRESC, s.d., f. 41 et 43.

³⁰⁶ ROTHÉ, TRÉZINY 2005, p. 333.

³⁰⁷ *Ibid*, p. 333.

³⁰⁸ HERMARY 2018, p. 60.

³⁰⁹ ROTHÉ, TREZINY 2005, p. 333.

³¹⁰ Cf. HERMARY 2018, p. 61.

³¹¹ BENOIT, 1945-1946, p. 59.

³¹² BLANCHET 1936, p. 27.

³¹³ CONGRÈS SCIENTIFIQUE DE FRANCE, 1847, p. 83.

³¹⁴ BENOIT 1945-1946, p. 59 et 64, voit essentiellement dans cet autel un objet funéraire symbolique.

³¹⁵ HATT 1986, p. 347.

même si la fonction d'autel reste incertaine. La représentation d'un navire dans la partie centrale fait naturellement penser à une offrande en relation avec la navigation (...) ³¹⁶ ». Associant une « inscription (...) de lecture difficile et d'interprétation incertaine ³¹⁷ » à une imagerie largement mutilée de personnages - sur cinq figures anthropomorphes, une seule est intacte et une autre a entièrement disparu – de style provincial, cet autel a fait l'objet jusqu'à nos jours d'interprétations contradictoires, à l'avenant du mélange de traditions celtique ³¹⁸, romaine et grecque ³¹⁹ qu'il donne à voir à ses interprètes.

A défaut d'espérer résoudre une énigme qui résiste aux savants, l'alambic des modestes compétences distillant ce mémoire va comparer l'autel lui-même à un homologue et interroger de la même façon l'association dans l'image de bateaux et de divinités pour tenter de faire avancer le débat.

Le type de l'autel : une comparaison

Une vue oblique de l'autel de la place de Lenche (document 125) est utile à ce point ne serait-ce que pour donner à voir le reste d'une silhouette humaine à l'arrière gauche du registre du bateau (document 126) et l'ébauche d'un pied à l'extrême droite de l'étage à divinités, à côté de la base plus large d'un autel. L'apparition d'un navire d'aspect militaire et la datation de l'inscription, sans doute du II^e siècle - comme on va le voir plus loin – niant l'idée d'un indigénisme essentiel, la manière quelque peu rustique de ce marbre de la très romaine Narbonnaise semble donc surtout témoigner d'une sensibilité populaire régionale ou cosmopolite étrangère aux exigences artistiques de l'élite sociale.



Document 125 (ci-dessus). Autel de la Place de Lenche à Marseille. Vue oblique tirée du site internet : *Navires Antiques*, sous « Autel de Millinus Marcari Meonu ».

Document 126 (à droite). Détail du personnage à l'arrière gauche du registre inférieur. Tiré de : HERMARY 2018, pl. 64-2.

³¹⁶ HERMARY 2018, p. 63.

³¹⁷ ROTHÉ, TRÉZINY 2005, p. 189.

³¹⁸ L'aspect celtique du « dieu au maillet » visible sur cet autel et de ses associations est surtout développé par Pierre Lambrechts. Cf. LAMBRECHTS 1942, p. 100-115.

³¹⁹ Indépendamment de l'autel de la place de Lenche, l'assimilation d'Isis à Fortuna dans le panthéon gréco-romain est développée par : TRAN TAM TINH 1964, p. 77-81.

Bien que différent, et de belle facture, un relief du II^e s. av. J.-C. conservé à Vérone (document 127) permet à notre connaissance le meilleur parallèle envisageable avec le marbre de la place de Lenche, dont il partage le type général de sculpture votive navale montrant un autel.



Document 127. Ex-voto d'Argenidas aux Dioscures. Inscription : « Argenidas, fils d'Aristogenidas, (a offert ce monument) aux Dioscures à la suite d'un vœu ». II^e. S. av. J.-C. *Museo Lapidario Maffeiano* (Verona), n° inv. 28620. Courtoisie de Mme Margherita Bolla, conservatrice du musée.

De facture grecque ³²⁰, ce relief en marbre tient d'un schème proche de celui de l'autel de la place de Lenche : à côté d'un navire de guerre stylisé typique qui s'écarte de dangereux rochers, Argenidas auteur de l'ex-voto, debout près d'un petit autel orné d'un cheval, désigne solennellement les Dioscures - sur un socle - qui l'ont certainement sauvé d'un péril. Montrées au-dessus du récif, les *dokana* – symbole de l'unité des jumeaux divins rendu par un duo de structures à montants parallèles fixés à des traverses – ainsi que deux amphores coniques sur un piédestal témoignent d'un culte aux Dioscures, dont les marins espéraient l'aide providentielle en cas d'extrémité ³²¹. « Ce décor [affiche] les classiques attributs des Dioscures, explique Dietrich Wachsmuth : les deux amphores sur le piédestal au milieu de l'image, dont un serpent s'approche depuis la droite [pour y trouver sa nourriture ³²²], les *dokana* sur un écueil à pic et le cheval bellement en relief sur le corps de l'autel. L'acte d'offrande (« Opferart ») est une libation : Argenidas se tient debout près de l'autel sur un exhaussement bienveillant (« stufenartigen Erhöhung ») qui occupe le centre de la scène de culte, comme bien souvent dans les figurations commémoratives ³²³ », relève l'iconographe berlinois. « Immédiatement en dessous [des *dokana*], sur la pointe des rochers, un oiseau est figuré en très bas-relief ³²⁴ », complète la notice du *Museo Lapidario Maffeiano*.

³²⁰ La présence finale de cet autel à Vérone pose la question de savoir « si [cet]objet [y] est parvenu à travers les voies du collectionnisme du 17^e siècle ou s'il pourrait témoigner [d'une] présence grecque (en Italie) dans l'Adriatique au II^e siècle av. J.-C. », indique la notice du MUSEO LAPIDARIO MAFFEIANO, s.d., en p. 6.

³²¹. Cf. ROUGÉ 1975, p. 207.

³²² Cf. WACHSMUTH 1967, p. 456, note 2173.

³²³ WACHSMUTH 1967, p. 456-457. Une analyse complète du relief d'Argenidas se trouve cet ouvrage en p. 454-459.

³²⁴ MUSEO LAPIDARIO MAFFEIANO, s.d., p. 5.

Des correspondances objectives relient cet ex-voto au marbre de la place de Lenche. En premier lieu, tous deux montrent l'image d'un navire militaire - qui à Marseille pourrait le cas échéant prêter sa forme à une barque symbolique - dont la vue ne tient pas du navire de commerce, de l'esquif ou de l'embarcation, comme nous allons le voir bientôt plus en détail. En second lieu, les scènes principales de ces deux reliefs portent un autel flanqué d'un personnage, montré dans un geste d'offrande sur l'ex-voto d'Argenidas, mais détruit à Marseille où seul un pied résiduel témoigne encore d'une présence au contact immédiat de l'aire sacrée, mortel en train d'offrir ou de sacrifier, bien qu'un dieu ne puisse être exclu. En troisième lieu de ce parallèle factuel, la trace d'un socle sous un personnage - trop détruit pour être identifiable, mais où une hampe touche terre - est visible à l'arrière du flanc gauche du registre inférieur de l'autel marseillais (voir document 126) dans une position qui appelle une symétrie sur l'autre flanc : une telle symétrie est immédiatement visible à Vérone dans le duo en piédestal de Castor et Polux, jumeaux divins qui seraient identifiables à Marseille, puisque le port d'une lance - au bas visible près de la jambe du côté gauche - est un des attributs les plus courants de leur figuration. Mais au lieu de Castor et Polux, Fernand Benoit voit à Marseille dans le bas d'une hampe le thyrses d'un Bacchus auquel « un autre dieu, peut-être Mercure ³²⁵ », répondrait sur l'autre face.

Ces observations orientent la restitution du relief de la place de Lenche pour peupler sa cassure à droite d'un fidèle - en tant que marin seul ou au nom d'un équipage - en train de rendre un culte sur l'autel de divinités. Hypothétique, la présence d'un mortel à cet endroit semble plus vraisemblable que celle d'une troisième divinité de grande taille du fait que le pied touche presque l'autel, sur lequel un culte était certainement rendu : il est ainsi probable qu'un mortel figurait sur cet ex-voto où la meilleure place pour un homme était au bord de l'autel même. Il est rare en effet qu'un dieu soit montré en train de rendre un culte à un autre immortel.

Par ailleurs, les personnages du relief de Marseille sont montrés à deux échelles différentes, si ce n'est à trois : si les petites silhouettes à bord sont des êtres humains, les grandes figures du registre du haut illustrent des divinités. L'échelle du personnage mutilé sur son socle à l'arrière bas du côté gauche est par ailleurs au moins aussi grande que celle des divinités vues de face, comme si une dévotion particulière l'avait dilatée, en dépit d'une position discrète. L'idée d'un remerciement à plusieurs divinités aux pouvoirs renforcés du fait d'un partiel recouvrement de leurs fonctions émerge ainsi de cette plastique, où une redondance familière à l'art romain pourrait montrer en plus de dieux assez « généralistes », des déités plus spécifiques qu'honoreraient également la dévotion de marins, dont la profonde religiosité, mêlée de superstition, est bien attestée ³²⁶. Il paraîtrait plausible à ce stade de l'analyse que les (quasi-)absents des côtés de l'ex-voto de Lenche soient des divinités appariées objets d'une ardente dévotion : et quelle paire pour la foi d'hommes de mer octroierait mieux des grâces que les Dioscures ? Le port d'une lance étant ordinaire aux deux frères, cette assimilation est de fait plus crédible qu'un Bacchus au thyrses supposé d'une hampe pourtant sans lierre, auquel un *numen* efficace peinerait à correspondre sur le petit côté droit.

L'inscription

Formant un champ épigraphique haut de 7 cm dont la gauche est détruite sur environ 5 cm ³²⁷, le socle proéminent de l'autel est incisé d'une dédicace en caractères latins fins et élancés. Parmi diverses spécificités, une « forme cursive de l'A sans barre transversale et de L avec barre horizontale inclinée et détachée de la haste, (...) et la forme allongée et aigüe de l'O ³²⁸ », particularisent notablement cette inscription d'allure peu latine, difficile à appréhender dès la diplomatique (quelle lettre par exemple faut-il voir dans la double haste II ?). Depuis sa découverte en 1614 jusqu'en 1943, la superstition d'habitants du quartier prompts à s'ameuter pour protéger leur image sainte a empêché les érudits d'examiner cette inscription dans de bonnes conditions. Les savants

³²⁵ BENOIT 1945-1946, p. 64-65.

³²⁶ Cf. ROUGÉ 1975, p. 206-207.

³²⁷ Cf. ROTHÉ, TRÉZINY 2005, p. 333. Longueur de la cassure estimée sur photographie.

³²⁸ BENOIT 1945-1946, p. 61.

d’Ancien Régime qui s’essayèrent à cet exercice ne purent ainsi le faire d’assez près et avec la tranquillité nécessaire pour permettre une lecture fiable.

Le *Corpus Inscriptionum Latinarum* conserve celles de Nicolas-Claude Fabri de Peiresc (début du 17^e s.) et de J. B. J. Grosson (1773). Les voici :

Peiresc. f. 41 :	M I L I N I V S M A R C A R I I M E O N I A V S · I I D	Document YYY. Inscription de l’autel de la place de Lenche : trois anciennes diplomatiques. Tiré de : CIL XII, n° 402. HIRSCHFELD Otto, ZANGEMEISTER Carolus (& alii), <i>Corpus Inscriptionum Latinarum</i> , XIII – <i>Inscriptiones trium Galliarum et Germaniae Latinae</i> , vol. XII : <i>Gallia Narbonensis</i> , W. de Gruyter, Berlin, rééd. 1967.
Peiresc. f. 43 :	V A I I L N I V S M A R C A R I I M E O N I A V S I D	
Grosson :	V A I I N I V S · M A R C A R I A N E O N I V S I D ·	

Ces trois relevés sont fautifs, ne serait-ce que du fait d’une mauvaise lecture de l’abréviation votive finale V.S.L.D.

En dehors de ces relevés erronés, trois candidats modernes sont indiqués auprès de l’image principale du relief en tête de notice.

La diplomatique établie par Jacques Gascou dans une *Carte archéologique de la Gaule* ³²⁹ publiée en 2005 :

V A I I I N I V S M A R C A R I T A N E O N I I V S L D .

fait apparaître trois personnes au nominatif : Vatenius, Marcarita [= Margarita] et un possible Neontius.

Premier savant à avoir pu examiner posément cette inscription, Fernand Benoit y a lu dans son étude de 1945-1946 :

« MILLINIUS MARCARI MEONII V.S.L.D. ³³⁰ ».

Un seul dédicant, Milinius, fils de Marcarius Meonius apparaît dans cette transcription, suivie d’une formule votive à deux acceptions possibles :

(V(oto) S(oluto) L(ibens) D(edit) / D(edicavit) = Après accomplissement de son vœu a offert librement (ce monument) ³³¹ ;

ou funéraire inscrite « du vivant du dédicant : V(ivus) S(ibi) L(ocum) D(edit) ³³² » = A donné à ce lieu de son vivant ; tout en s’étonnant de « l’étrangeté des *tria nomina*, fort rares et inconnus de l’épigraphie marseillaise ³³³ ».

L’étude la plus récente de cette inscription publiée dans le *Nouvel Espérandieu VI* après un soigneux examen épigraphique conclut que « la première lettre [étant] bien un M. Comme le suggère S. Agusta-Boularot, il doit s’agir de l’initiale de Marcus et le nom qui suit pourrait se lire Titinius. La lecture Marcarita (Margarita) s’impose ensuite, mais la fin du texte reste difficile à interpréter ³³⁴ ».

³²⁹ Cf. Jacques Gascou in : ROTHÉ, TRÉZINY 2005, p. 189.

³³⁰ BENOIT 1945-1946, p. 60.

³³¹ Traduction reprise dans : HERMARY 2018, p. 61.

³³² *Ibid*, p. 60.

³³³ *Ibid*, p. 60.

³³⁴ HERMARY 2018, p. 61.

De ces trois lectures récentes de l'inscription, on retiendra sans s'arrêter sur le détail des noms que deux possibilités demeurent : soit un seul personnage à *tria nomina* (Benoit, Hermary), soit trois personnages distincts dotés d'un seul nom (Gasco).

Renonçant à des recherches approfondies sur cette inscription faute de temps et d'un savoir-faire épigraphique suffisant, ce mémoire a toutefois fait appel à l'expertise du Dr Michel Aberson³³⁵ qui confirme une inscription votive à la graphie particulière, dont notamment les lettres étroites et les A sans barre transversale indiquent une datation assez tardive du Haut-Empire, probablement du II^e siècle.

Soupçonnée mais non confirmée, une influence gauloise liée à une prononciation sourde du G en celtique noté C (= K) en latin, aurait pu écrire *Marcaritarius* pour *Margaritarius*³³⁶ : elle donnerait ainsi à voir un marchand ou un négociant de perles (*margaritarius*). Durant l'Antiquité romaine, les perles, objet d'un commerce de luxe, provenaient presque exclusivement d'Inde, de la mer Rouge et du golfe Persique³³⁷. Un « nom latin féminin ou nom grec masculin³³⁸ » *Marcarita* = *Margarita* semble toutefois plus en phase avec l'aspect militaire du bateau, le contexte méditerranéen et les divinités représentées, comme on va le voir à présent.

Le bateau et ses occupants



Document 128. Le navire du marbre de la place de Lenche : une trirème ou une quinquerème, montrée avec son pilote et un autre homme à bord, guidé par un oiseau. Tiré de : HERMARY 2018, pl. 64-1.

Figuré de manière sommaire, le bateau ne montre ni gréement, ni voile, ni rames, hormis les deux avirons de gouverne ; il élude donc tout appareil de propulsion. Les seuls traits distinctifs sont un aplustre rayonnant à la poupe et une étrave concave prolongée par un rostre, ainsi que cinq groupes de trois trous obliques pris entre

³³⁵ Epigraphiste et historien de l'Antiquité à l'Université de Lausanne, le Dr Michel Aberson a examiné cette inscription le 14 mars 2019 en en discutant avec l'auteur.

³³⁶ Cf. Messages électroniques entre Michel Aberson et le Prof. Emmanuel Dupraz du 14 mars 2019.

³³⁷ Cf. MALAGUZZI 2000, p. 13-19.

³³⁸ ROTHÉ, TRÉZINY 2005, p. 189.

deux lisses, dont la combinaison signe une *navis longa* à la silhouette allongée et basse sur l'eau, également bien visible dans la plastique. Ornement de poupe le plus courant des galères, l'aplustre (*aphlaston*) pouvait certes également surmonter l'arrière de navires de commerce, mais cela était rare. Quant à l'étrave, sa forme concave pourrait reproduire le cas échéant un taillemer, assez fréquent sur les navires marchands, n'était le prolongement bien visible d'un éperon à fleur d'eau. Malgré sa discrétion, la série de trois trous obliques entre deux traits est encore plus significative : elle figure des groupes de sabords de la caisse de rames, rendue par deux lignes à allure de préceintes. Un méplat maladroït vers l'avant en dessous de cette caisse de rames, près de la queue du dauphin, exprime même sa saillie de la coque (on la retrouve à bonne hauteur sur le document 129 ci-dessous). La disposition des trios de sabords correspond excellemment à celle de la trirème ou quinquérème du tombeau de Cartilius Poplicola à Ostie (document 129). Ce n'est donc pas un cargo, ni une quelconque barcasse ou embarcation que montre cette image, mais bien une galère trirème ou quinquérème³³⁹, par ailleurs en cours de navigation, comme l'indiquent les traits obliques jusqu'en avant de l'étrave, qui ne peuvent donc être des rames et suggèrent dynamiquement des vagues



Document 129. Trios de sabords successifs sur la caisse de rames d'une galère, trirème ou quinquérème. Détail du tombeau de Gaius Cartilius Poplicola à Ostie (*Regio IV, Insula IX*). Vers 20 av. J.-C. Extrait de Wikipedia Common.

Retenant dans son minimalisme des éléments caractéristiques d'une galère et de nul autre navire, le relief de la place de Lenche ne saurait les avoir choisis par hasard : il montre donc bien une galère maritime. A quelle activité cette *navis longa* pouvait-elle bien se rattacher au II^e siècle, époque durant laquelle fut probablement sculpté l'ex-voto ? Exempt de grandes batailles, le II^e siècle vit des galères croiser régulièrement en Méditerranée : en période de paix, les flottes s'occupaient pour l'essentiel de la police des mers et du transport de magistrats. « L'une des missions traditionnelles des flottes, en temps de paix, est de fournir aux personnages officiels un moyen de transport lui aussi officiel, écrit Michel Reddé. Il n'est pas d'usage, en effet, qu'un magistrat ou un chef d'Etat se déplace sans la pompe due à son rang, et sans un minimum de protection, condition qu'en mer un vaisseau de commerce ne peut fournir, à supposer même qu'il soit légal de le réquisitionner à cet effet³⁴⁰ ». S'il n'y eut pas de grands affrontements sur mer au II^e siècle, des opérations navales eurent parfois tout de même lieu en Méditerranée et à proximité (mer Rouge, Océan indien, mer Noire, Atlantique africain). L'historien de la marine de guerre romaine Raffaele D'Amato nous renseigne à ce sujet. En 106, « des navires romains, probablement de la *Classis Arabica*, [opérèrent] dans l'Océan Indien ; la flotte particip[a] également à des opérations militaires en rapport avec la création de la province d'Arabie par Trajan³⁴¹ ». En 117, la *Classis Misensis* fut envoyée à Cyrène, en Egypte et en Judée pour y réprimer la révolte juive ; elle y accompagna aussi

³³⁹ Cf. PIPTASSI 2011, p. 25.

³⁴⁰ REDDÉ 1986, p. 455.

³⁴¹ D'AMATO 2016, p. 7.

l'empereur Trajan venu négocier³⁴². En 122, « l'empereur Hadrien ordonn[a] à la *Classis Alexandrina* de détacher un escadron naval en mer Rouge pour y lutter contre la piraterie³⁴³ ». En 144-150, les *Classes Alexandrina* et *Syriaca* menèrent sur ordre d'Antonin le Pieux des opérations navales contre les Maures d'Afrique du Nord³⁴⁴. En 170-171, la flotte de Misène écrasa des pirates de tributs du sud-ouest de la Mauritanie³⁴⁵. De retour dans l'Empire, la guerre civile s'invita sur mer en 192, les *Classes Ravennatis* et *Misenensis* aux mains de Septime Sévère se heurtant à la flotte de Didius Julianus, qui déplaça ensuite le conflit vers Byzance, qui fit l'objet d'un blocus avant d'être investie par Septime Sévère³⁴⁶. Limitée aux campagnes en Méditerranée et dans ses mers proches, cette brève chronique rend crédible de pair avec l'activité ordinaire de police et d'escorte de la flotte qu'un monument votif ait été consacré dans le port de commerce qu'était Marseille par un ou plusieurs membres d'un équipage militaire qui y aurait séjourné plus ou moins longtemps durant sa période d'active ou après le service.

Pour revenir à l'image du bateau lui-même, on y voit également un dauphin à l'étrave dans l'axe de l'éperon. Courant, cet emblème apotropaïque n'était pas spécifique aux navires militaires, comme l'illustre un *ferro* issu d'un bâtiment civil en **document 130**.



Document 130. *Ferro* d'étrave d'un navire marchand, orné d'un dauphin. Epave d'Ile-Rousse, Corse. I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : POMEY 1997, p.17.

S'agissant de la présence d'un oiseau à la proue de la galère de Lenche, elle évoque une *pica salutatrix* à la fois guide et vigie qui annonce l'arrivée à bon port. A rebours d'un sens funéraire, sa présence rassurante à l'avant de navires civils ou militaires annonce le terme d'une navigation réussie ; elle est donc propitiatoire, comme le montre un modèle en terre cuite d'un vaisseau long hellénistique en **document 131**.



Document 131. Modèle de galère en terre cuite avec un oiseau propitiatoire à la proue. Epoque hellénistique. Découvert à Ardea (Latium). Conservé au Musée du Louvre. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 43.

³⁴² Cf. D'AMATO 2016, p. 7.

³⁴³ *Ibid*, p. 7.

³⁴⁴ Cf. *Ibid*, p. 7.

³⁴⁵ Cf. *Ibid*, p. 7.

³⁴⁶ Cf. *Ibid*, p. 7.

Selon qu'on tienne pour réaliste l'évocation de l'ex-voto de Lenche ou qu'on y fasse primer une intention symbolique à préciser, la lecture des personnages à bord pourra différer. S'agit-il de marins ou de passagers, de marins symboliquement en passage, ou encore de divinités ? Etablis au registre supérieur, les dieux de ce relief laissent certainement le bateau porter des hommes, dont la qualité ne saurait être facilement précisée. Montrant deux personnages en bateau, dont l'un pilote à l'arrière et l'autre s'affaire à l'avant, un bas-relief conservé au *British Museum* (document 132) présente dans les mêmes positions qu'à Marseille certainement deux marins arrivant à bon port et incarne une intention votive, attestée par une inscription. Les navires de guerre n'étant pas destinés au transport de passagers ordinaires, le parallèle du marbre d'Halicarnasse suggère dans le relief marseillais une qualité de professionnels de la flotte, officier(s) ou marin(s) militaires, on ne saurait dire plus. Dans l'ordre du réalisme, seule l'idée de hommes d'affaires civils (commerçants ou négociants) peut être exclue avec une quasi-certitude. Si l'on change de registre pour faire place à un symbolisme, « ni le lieu où a été découvert le monument (...), ni l'inscription, ni le décor figuré n'orientent vers une interprétation funéraire ³⁴⁷ », indique par ailleurs le *Nouvel Espérandieu VI*. On évitera ainsi toute assimilation hâtive de l'incertain bateau de la place de Lenche avec une traversée du Styx en barque de Charon, dans la ligne de Fernand Benoit, une pareille surinterprétation semblant plus relever de la divination que d'une véritable analyse.



Document 132. Bas-relief votif commémorant le bon voyage de Theodoulos de de Pedios Psycharios, montrés à bord. Découvert à Halicarnasse (Turquie). Marbre. 100 av. J.-C. / 200 apr. J.-C. Tiré du site : *The British Museum. Collection on line. Museum number 1901,0521.1.* Sur cet objet, voir aussi : BASCH 1987, p. 459-460.

Les divinités

La question essentielle de l'« autel » de la place de Lenche est de savoir quelles sont ses divinités. La plastique provinciale de rang modeste et l'allure peu latine de la dédicace - du point de vue de la graphie et de la prosopographie – témoignent apparemment d'un syncrétisme.

Comme il se doit, les divinités de ce marbre difficile ont donné lieu à des interprétations divergentes. Partant certainement non sans quelque raison de l'idée « à Marseille [d'une] population hellénisée qui a subi le contact du monde gaulois ³⁴⁸ », Fernand Benoit a vu dans cette « représentation « bilingue », qui caractérise bien le mélange des civilisations ³⁴⁹ », « deux figurations symboliques, appartenant à deux mondes différents, le « dieu au maillet », d'une part ³⁵⁰ », (...), assimilé à un *Sucellus / Silvanus* ³⁵¹, sa parèdre celtique « *Rosmerta* ³⁵² », ainsi qu'« une troisième divinité, faisant une libation sur un autel – une déesse-mère ou Proserpine à la gauche du

³⁴⁷ HERMARY 2018, p. 63.

³⁴⁸ BENOIT 1945-1946, p. 62.

³⁴⁹ *Ibid*, p. 62-63.

³⁵⁰ *Ibid*, p. 63.

³⁵¹ Cf. *Ibid*, p. 63.

³⁵² *Ibid*, p. 63.

dieu, [qu'il juge] singulière³⁵³ ». Sur « les faces latérales, Fernand Benoit [a aussi décelé] peut-être Bacchus, dont il subsiste les jambes, auquel faisait pendant un autre dieu, peut-être Mercure sur l'autre face³⁵⁴ ».

Partageant l'idée d'une triade sur la face principale, Jean-Jacques Hatt y voit « un caractère spécifiquement funéraire : ce sont Sylvain-Sucellus et sa parèdre Nantosvelta, [et] Liber³⁵⁵ », ce dernier étant aux dires de Pierre Grimal « le Dionysos italique, avec lequel il a été identifié de très bonne heure. (...). Liber avait une parèdre, *Libera*, souvent liée à Cérès³⁵⁶», ajoute encore pour simplifier son *Dictionnaire de la Mythologie grecque et romaine*.

Emile Espérandieu y voit en revanche un duo, celui du « Dieu au maillet accompagné par une déesse qui serait *Aerecura*³⁵⁷ », qui pour Adrien Blanchet dans une ancienne *Carte archéologique de la Gaule* est plutôt celui de « Silvain, Diane ou Isis avec un chien³⁵⁸ ».

Parmi ces diverses interprétations, qui contiennent assurément du vrai, on évitera en premier lieu tout a priori funéraire pour tenter d'y voir clair grâce à l'appui des éléments déjà développés plus haut.

On se gardera également des parallèles septentrionaux que le récent *Nouvel Espérandieu VI*³⁵⁹ développe sans égard au fort ancrage méditerranéen de la galère de la place de Lenche, où n'affleure pas d'activité commerciale, a fortiori en rapport avec la Gaule intérieure. La nature précisément militaire du navire méditerranéen de la place de Lenche rend ainsi peu crédible l'interprétation de divinités à l'aide de parallèles trouvés en Alsace³⁶⁰, en Moselle³⁶¹, « sur un relief de Dijon [où Nantosuelta forme avec Sucellus] ce que l'on a appelé « le couple éduen »³⁶² », ou même de « reliefs trouvés encore plus au nord, à l'embouchure de l'Escaut³⁶³ » avec la déesse Nehalennia. Pour identifier les divinités du marbre de la place de Lenche, il faut certes tenir compte de son syncrétisme mais non point oublier la Méditerranée à laquelle presque tout le rattache.

Certes, l'allure du jeune dieu au chien est plutôt celtique, ne serait-ce que par la coiffure et l'habit : il est « vêtu selon le mode traditionnel, d'une tunique serrée à la taille, ou *caracalla*, qui retombe à mi-cuisses et chaussé de braies collantes³⁶⁴ », décrit judicieusement Fernand Benoit.

Le dieu tient de la main gauche une longue hampe dont l'extrémité arrive à hauteur de tête et de la droite un petit vase sacré à libation (*olla*), en présence d'un chien qui le regarde. Marseille se trouvant à l'extrême limite orientale du culte du « dieu au maillet » celtique, qui est une divinité régionale des vallées du Rhône, de la Durance et de la Saône³⁶⁵, *d'ordinaire montré nu*, il pourrait être tentant de l'y voir sur l'autel de la place de Lenche. Chose importante, le « dieu au maillet » « représente aux dires de Fernand Benoit une des figures du grand dieu de la Celtique, le *Dispater* dispensateur des récoltes de la terre nourricière et protecteur des morts³⁶⁶ », cette assimilation en faisant selon Pierre Grimal « un dieu du monde souterrain, à Rome [où] il est de très

³⁵³ *Ibid*, p. 63.

³⁵⁴ *Ibid*, p. 63-64.

³⁵⁵ HATT 1986, p. 345.

³⁵⁶ GRIMAL 2015, p. 262.

³⁵⁷ ESPÉRANDIEU 1907, p. 54.

³⁵⁸ BLANCHET 1936, p. 27.

³⁵⁹ Cf. HERMARY 2018, p. 62-63.

³⁶⁰ Cf. d'après Flouest « une stèle inscrite provenant d'Ober-Seebach en Alsace », mentionné par : HERMARY 2018, p. 62.

³⁶¹ Cf. « un autel découvert à Sarrebourg, en Moselle » où « est nommée Nantosuelta dans la dédicace », repris par :

HERMARY 2018, p. 63

³⁶² HERMARY 2018, p. 63.

³⁶³ HERMARY 2018, p. 63.

³⁶⁴ BENOIT 1945-1946, p. 59-60.

³⁶⁵ Cf. une carte de la diffusion du dieu celtique au maillet dans : LAMBRECHTS 1942, pl. XXI.

³⁶⁶ BENOIT 1946, p. 267.

bonne heure absolument identifié à Pluton (...) ³⁶⁷ ». Si ce dieu était bien Dispaten, le relief de la place de Lenche pourrait donc également être funéraire, et non seulement votif.

« Inconnu de la Provence orientale, au-delà de l'étang de Berre et de Marseille, plaine qui avait le plus profondément subi l'influence de la civilisation gréco-latine ³⁶⁸ », le « dieu au maillet nu de la Basse-Provence ³⁶⁹ » semble toutefois un *numen* régional trop excentré et surtout trop tardif au II^e siècle pour figurer en Dispaten sur l'ex-voto de la place de Lenche.

Diffusée dans toute la Gaule, une autre divinité possède en effet tous les attributs de la figure centrale de notre marbre, y compris d'être montré vêtu : Sucellus, le « bon frappeur », figuré d'ordinaire avec un maillet et un ustensile de cuisine, parfois une *olla* à libation. Divinité indigène au départ inconnue dans la religion romaine ³⁷⁰, il a été assimilé dans la région fortement romanisée de la Narbonnaise à Silvain ³⁷¹. Cette autre identification éloigne donc de l'autel de Marseille un Pluton exclusivement funéraire. Le syncrétisme de Sucellus et de Silvanus divinise la prospérité nourricière de la nature, les récoltes, les troupeaux, les forêts, et protège également les métiers du bois, dont les charpentiers de marine. Le syncrétisme de Silvain et de Sucellus étant plutôt courant, on comprend mal pourquoi, comme l'indique le *Nouvel Espérandieu VI*, « le dédicant (...) [aurait été] originaire de la Gaule intérieure ou que sa fonction, suggérée par le navire de guerre du registre inférieur, [aurait eu] un rapport avec cette région ³⁷² ».

Au demeurant, le style d'une fresque d'Ostie (document 133) ornée d'un jeune Silvain latin, sans maillet ni *olla*, ni braies, permet de mesurer la singularité culturelle à l'œuvre dans le marbre de la place de Lenche, où la présence de Sucellus-Silvain peut être confirmée, comme l'ont bien vu Fernand Benoit, Jean-Jacques Hatt, Adrien Blanchet et Antoine Hermary, sans toutefois qu'il faille pour autant la doter d'un caractère funéraire.



Document 133. Silvain et son chien sur une fresque du sanctuaire de Silvanus à Ostie. (*Sacello del Silvano: Regio I, Insula III, 2*). Tiré du site : ostia-antica.org

La compagne de Silvain va en revanche nous écartier du regard de la plupart des étudiants de l'ex-voto de Lenche, qui y ont décelé des parèdres celtiques, *Rosmerta* ³⁷³, *Nantosvelta* ³⁷⁴, *Aerecura* ³⁷⁵. La possibilité d'une « Fortune

³⁶⁷ GRIMAL 2015, p. 128.

³⁶⁸ BENOIT 1946, p. 267.

³⁶⁹ Titre de l'article de Fernand Benoit publié en 1946.

³⁷⁰ Cf. LAMBRECHTS 1942, p. 100.

³⁷¹ Cf. *Ibid*, p. 115.

³⁷² HERMARY 2018, p. 63.

³⁷³ BENOIT 1945-1946, p. 63.

³⁷⁴ HATT 1986, p. 345.

³⁷⁵ ESPÉRANDIEU 1907, p. 54.

de ville ³⁷⁶ » évoquée par Emile Espérandieu qui la décrit comme une « femme drapée et voilée qui (...) porte une corne d'abondance sur le bras gauche ³⁷⁷ » paraît plus proche de la réalité. Pour le *Nouvel Espérandieu VI*, pourtant, « la présence d'un voile et les cheveux mi-longs font en effet penser, dans un premier temps, à un personnage féminin, mais, à condition que le dieu soit imberbe, cette tenue et la grande corne d'abondance peuvent plutôt caractériser un Genius, aussi bien en Gaule qu'en Italie ³⁷⁸ », déduit curieusement ce *Recueil*, qui préfère la faible hypothèse d'un travestissement fortuit à l'évidence visible d'un syncrétisme religieux particulièrement répandu en Méditerranée parmi les hommes de mer : celui d'Isis et de Fortuna, comme on va le voir ci-dessous.

En grande partie détruite, la figure de la déesse montre comme attribut une *cornucopia*, et aussi près de sa jambe droite ce qui semble être le bas d'une pelle de gouverne, deux traits qui la rattachent effectivement à Fortuna : « On la représente avec la corne d'abondance, avec un gouvernail (car c'est elle qui « pilote » la vie des hommes) ³⁷⁹ », confirme Pierre Grimal. Un aspect important de cette déesse est sa plasticité, la faible caractérisation de son type et de ses fonctions, ce qui a favorisé son syncrétisme avec d'autres *numina*. « La divinité, que les anciens invoquaient sous le nom de *Fortuna*, n'avait point les traits accentués et précis, qui distinguaient la plupart des dieux et des déesses du panthéon gréco-romain, explique Jules-François Toutain. Elle personnifiait le sort, le destin, la chance, cette puissance vague et indéterminée qui passait pour exercer sur toute chose, sur tout être, une action bonne ou mauvaise, bienfaisante ou malfaisante, durable ou passagère ³⁸⁰ ».

Dans la plastique de la place de Lenche, cette déesse associée à l'image d'un bateau rend palpable le plus fréquent de ses syncrétismes : « sous l'influence hellénique, la Fortune s'assimila d'autres divinités, notamment Isis ³⁸¹ », précise Pierre Grimal. Plus encore, « Isis-Fortuna fut la plus populaire des divinités syncrétistes du monde romain, à partir du I^{er} siècle ap. J.-C., explique Vincent Tran Tam Tinh. A Pompéi, on en compte par dizaines dans les fresques, statuettes et bas-reliefs ³⁸² ». Élément remarquable du point de vue de l'iconographie navale, « le sentiment de piété [envers Isis-Fortuna] se développa plus facilement dans les ports de commerce (...) On constate facilement le degré très poussé du syncrétisme dans lequel Isis-Fortuna fut adorée comme déesse de la fécondité, de la prospérité. La corne d'abondance ou Cornucopia chargée de fruits, de grappes de raisin et parfois d'épis de blé, convenait admirablement à Isis, déesse qui, dans la théologie alexandrine, a créé les éléments humides et secs, chauds et froids, nécessaires à la fécondité et qui donna des fruits abondants aux hommes ³⁸³ », développe Vincent Tran Tam Tinh. « Par le gouvernail, elle « pilote » le destin du monde, (...) montre le chemin aux astres, règle la marche du soleil et de la lune, ordonne les travaux de la mer, construit les villes et guide les marins ³⁸⁴ », précise encore cet auteur qui souligne sa valeur pour les hommes de mer.

S'agissant de la divinité égyptienne avec laquelle Fortuna fusionna, Isis, Robert Turcan souligne son immense popularité : « L'égyptienne Isis avec ses multiples attributs qui font d'elle une puissance universelle s'impose sur le marché des dévotions populaires. Il n'y a pas lieu d'exclure de la religion romaine certaines figurations syncrétiques, ajoute le savant, puisqu'elles n'existent qu'en raison même du monde méditerranéen et que Rome eut au plus haut degré cette vocation de synthèse ou d'intégration ³⁸⁵ ».

Le syncrétisme préférentiel de Fortuna avec Isis patronne des navigateurs s'explique d'autant plus dans un port comme Marseille que « les Romains ne croient pas aux dieux gratuitement ou métaphysiquement, mais pour les

³⁷⁶ *Ibid*, p. 55.

³⁷⁷ ESPÉRANDIEU 1907, p. 55.

³⁷⁸ HERMARY 2018, p. 62.

³⁷⁹ GRIMAL 2015, p. 160.

³⁸⁰ TOUTAIN 1907, p. 424.

³⁸¹ GRIMAL 2015, p. 160.

³⁸² TRAN TAM TINH 1964, p. 78.

³⁸³ *Ibid*, p. 79.

³⁸⁴ *Ibid*, p. 79.

³⁸⁵ TURCAN 1988, p. 11,

honorer afin d'en recevoir les bienfaits appropriés ³⁸⁶ », complète encore Robert Turcan. Un coup d'œil sur une fresque de Pompéi offre une image complète d'Isis ³⁸⁷ fusionnée à Fortuna (document 134) dans un style latin, qui lui donne l'essentiel de son image, le *modius* sur la tête, et le gouvernail qui en plus d'indiquer la conduite du destin, devait avoir une résonance particulière dans l'univers des hommes de mer.



Document 134. Isis-Fortuna sur une fresque de la *Caupona di Tertius* à Pompéi; mur sud du couloir des latrines (IX 7,21/22). Tiré de : TRAN TAM TINH 1964, pl. VII-3.

En dépit d'une mutilation de l'ex-voto de Marseille qui empêche de voir tous les attributs de la déesse, la corne d'abondance et un probable reste de gouvernail à son flanc droit permettent d'y voir avec certitude en contexte naval une Isis-Fortuna dont l'aspect peu latin n'efface en rien la vénération qui l'élut à ce marbre.

Une dernière remarque achèvera ce passage en revue des divinités du relief de la place de Lenche. S'il paraît peu probable qu'un dieu se tienne près de l'autel qui y est figuré, le meilleur remplaçant d'un mortel dans cette éventualité serait sans doute Neptune, le maître des mers qui tient la vie des marins entre ses mains lorsqu'il déchaîne les tempêtes : au même titre que l'incontournable Isis, Neptune est un protecteur des marins. Une association de Silvain et de Neptune (en tant que dieu des eaux intérieures) a par exemple été découverte près du canal qui prolongeait le port lacustre d'Avenches vers la cité helvète à proximité. Il s'agit de la dédicace d'un esclave – à coup sûr enrichi - en leur honneur sur le fût d'une colonne de statue aujourd'hui disparue (document 135).



SILVANO
ET
NEPTVNO
APRILIS
C. CAMILLI
PATERNI
SER(vus)

" A Silvain et Neptune, Aprilis, esclave de C(aius) Camillius Paternus (a dédié ce monument) "

Document 135. Inscription dédicatoire à Silvain et à Neptune sur la base d'une statue monumentale, découverte vers l'amont du canal portuaire d'Avenches. Tiré de : CASTELLA 1998, p. 68-69.

³⁸⁶ *Ibid*, p. 13.

³⁸⁷ Cette Isis-Fortuna de Pompéi est décrite dans : TRAN TAM TINH 1964, p. 149, pl. VII, 3.

Synthèse

Du point de vue naval au centre de ce mémoire, l'ex-voto de la place de Lenche exprime un lien de reconnaissance d'hommes de mer à leurs divinités à travers l'image sommaire d'une *navis longa* pourtant précisée dans son type de trirème ou de quinquérème, ce qui rattache selon toute vraisemblance son dédicant – individuel ou collectif – à une activité dans la marine de guerre ou à quelque épisode vécu sans doute au II^e siècle dans une *Classis*. Le milieu social du commanditaire de ce marbre ne devait être que partiellement romanisé, ce que suggère notamment l'allure peu latine de *tria nomina* d'un citoyen ou les noms d'un trio cosmopolite, où l'élément gaulois pourrait côtoyer une extraction grecque.

Les divinités de grande taille à l'écoute de ces noms sont syncrétiques : Sucellus-Silvain patronne notamment les métiers du bois et Isis-Fortuna assure efficacement la sécurité des marins tout en veillant à leur prospérité. La protection navale accordée par la déité latino-égyptienne est probablement renforcée par une redondance sur les côtés de l'autel. Un improbable thyrsos pourrait témoigner de Bacchus, dont on peinerait aussi à identifier un pendant sur l'autre face. Les figures de Castor et Polux sont en revanche quasi certaines. Ces jumeaux du dernier recours étant ceux qu'invoquaient les marins lors des périls extrêmes, c'est sans doute en remerciement de l'issue providentielle d'une catastrophe imminente ou fatale (nauffrage ?) que leur *numina* apparaissent sur cet ex-voto.

L'imagerie de ce relief conserve toutefois deux paradoxes ou interrogations qui n'ont à ce jour pour réponses que des présomptions fortement raisonnables.

Immédiat, le premier paradoxe réside dans la figuration à Marseille, port de commerce, d'un navire militaire : cette présence a été expliquée ci-avant sans toutefois parvenir à gommer toutes les traces d'un cadre d'hypothèse. Précisé dans une image pourtant très schématique, le type militaire de ce bateau se rattache probablement d'un point de vue réaliste à la chronique personnelle des dédicants, en service militaire quelque part en Méditerranée où ils vécurent ensemble un épisode naval marquant avant d'atterrir à Marseille à l'occasion d'une escale, d'un séjour ou d'une mission.

Mais si l'intention de la piété au contraire n'était pas réaliste, mais symbolique, comment alors pourrait bien s'expliquer l'élection sur ce marbre en ce lieu d'un navire de guerre plutôt que de commerce, et à quelle fin ?

Par effet de cascade, l'idée d'une intention symbolique fragilise également l'interprétation d'un symbole embarqué : l'oiseau à l'avant du bateau ne pourrait-il pas avoir malgré tout un rôle psychopompe plutôt que propitiatoire, conduire non des marins à bon port mais des âmes vers les îles fortunées ? Le maillet du « bon frappeur » Dispatér – Pluton serait alors chtonien et l'image des marins, scellée sans retour dans l'eschatologie d'un dernier voyage : le relief serait à la fois votif et funéraire. Mais pourquoi donc trois hommes de mer survivants et vivants associeraient-ils leurs noms dans l'image d'un trépas partagé à venir ? Il faudrait pour cela qu'au lieu de trois, il n'y ait qu'un homme, dont la vie songerait déjà à ne plus être au moment de rendre hommage aux dieux de l'avoir préservée...

Ainsi malgré divers éclairages, dont celui de son navire, cet étrange ex-voto conserve un persistant mystère.

15 –Les dépouilles navales d’Orange



Document 136. Panneau de dépouilles navales, nord-est de l’arc d’Orange. Tiré de : Wikipedia Commons.

Sujet : célébration de victoires navales par des compositions de proues, de fragments et d’accessoires de galères sur quatre panneaux, répartis par paires sur les deux faces du premier attique.

Éléments iconographiques associés : tritons sur le côté est du même registre. Sur les deux faces, panneaux de trophées terrestres en-dessous (registre inférieur) et mêlée en deuxième attique.

Description technique : quatre panneaux calcaires en haut-relief de 480 x 208 cm (dimensions originales).

Localisation : Orange, avenue de l’Arc de Triomphe.

Emplacement *in situ* : env. 80 m au nord de l’enceinte antique d’Orange. Au croisement de la Voie d’Agrippa prolongeant le *cardo maximus* et de la probable limite du *pomerium*.

Datation : premières décennies du règne d’Auguste, entre 31 et 12 av. J.-C.

Références : AMY & alii 1962, p. 94-106 ; BASCH 1987, p. 427-430 ; ESPÉRANDIEU 1907, p 188-205 (sp. p. 202-203) ; FELLAGUE 2016, p. 145-168 ; GROS 1986 et 2008, p. 50-52 ; STILP 2017.

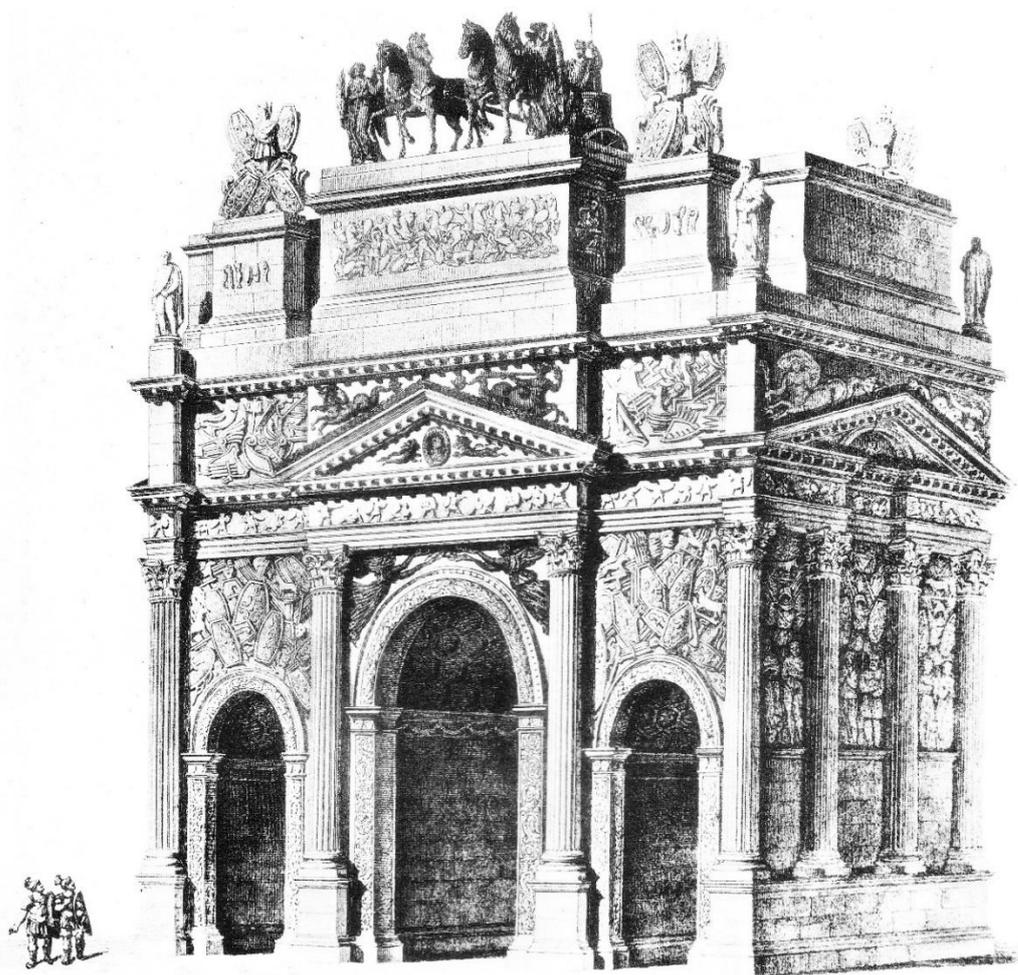
« (...) Construit pour monumentaliser l’entrée nord de la voie Agrippa dans la colonie romaine d’*Arausio*³⁸⁸ », à « la jonction du *cardo* et vraisemblablement du *pomerium*³⁸⁹ », l’arc de triomphe d’Orange est un monument à trois baies remarquablement conservé, plus proche par son type architectural à triple passage des célébrations romaines de Tibère, Septime-Sévère et Constantin que d’analogues provençaux à Glanum, Carpentras ou La Turbie. Habillé au Moyen Age en défense avancée par le prince d’Orange Raymond de Baux, le monument fut préservé par ce détournement jusqu’à l’abandon de la « tour de l’arc » à la Renaissance. Au cours du XVIII^e siècle et sous Napoléon, une nouvelle attention d’antiquaires le fit quelque peu dégager au sommet, réparer et étudier,

³⁸⁸ STILP 2017, p. 236.

³⁸⁹ ROUMÉGOUS 2009, p. p. 181-182.

donnant lieu à de premières publications. Ce n'est toutefois qu'à partir de 1824 qu'une restauration réfléchie de l'architecte Auguste Caristie ouvrit l'arc d'Orange à la compréhension scientifique ³⁹⁰, alimentée au XX^e siècle par Salomon Reinach et Emile Espérandieu, que des travaux de l'équipe de Robert Amy affinèrent en connaissance fine en 1955-1962. Des inscriptions disparues à reconstituer sur la base des trous de fixation et d'autres visibles sur des boucliers ont suscité dès le milieu du 19^e siècle un débat épigraphique et historique qui n'est toujours pas entièrement clos, bien que Florian Stilp ait publié en 2017 des arguments décisifs sur la date du monument ³⁹¹, qu'il appuie notamment sur une analyse approfondie des équipements militaires figurés, en particulier des cottes de maille, des boucliers et des casques. Au demeurant, une datation rigoureuse de l'érection de l'arc d'Orange n'est pas fondamentale pour comprendre ses trophées navals : sculptés durant les premières décennies du règne d'Auguste, ils n'induiraient guère d'autre interprétation s'ils l'avaient été sous Tibère (14-37), comme le pensent encore de nombreux spécialistes de l'Antiquité.

L'essentiel du savoir actuel sur le décor naval d'Orange repose sur une étude de Paul-Marie Duval ³⁹² et de brèves réflexions de Lucien Basch, dont les robustes compétences font apparaître autant de questions qu'elles n'en résolvent sur l'architecture navale romaine ³⁹³.



Document 137. L'arc d'Orange : un monument essentiellement orné de scènes militaires. Reconstitution d'Auguste Caristie vers 1824. Tiré de : AMY 1962, pl. 111.

³⁹⁰ Informations historiques sur l'arc d'orange depuis le Moyen Age tirées de : ROUMÉGOUS 2009, p. 182 et AMY 1962, p. 12-14.

³⁹¹ Cf. STILP 2017, p. 236-239 (synthèse des arguments de datation) et 132-141 (analyse des armements terrestres figurés).

³⁹² Etude complète de l'arc d'Orange avec un chapitre de Paul-Marie Duval sur les panneaux de dépouilles navales : AMY 1962.

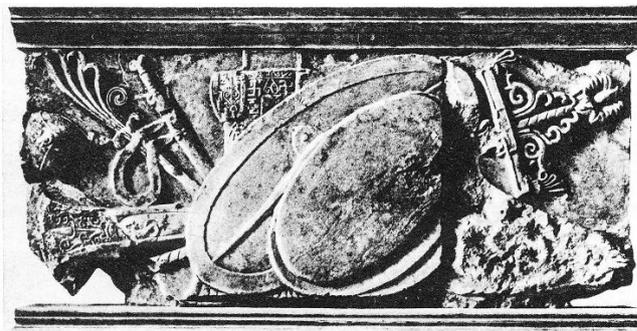
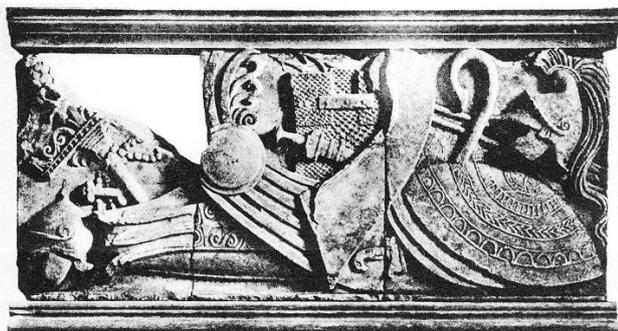
³⁹³ Cf. BASCH 1987, p. 427-428.

C'est toutefois moins par son architecture que par sa thématique à dominante militaire, non seulement terrestre mais également maritime, que l'arc d'Orange est véritablement exceptionnel : il n'existe en effet d'images navales aussi vastes, précises et détaillées sur nul autre décor sculpté du monde romain. « Cet ensemble constitue, dans la plastique antique, le répertoire naval le plus remarquable qui soit parvenu jusqu'à nous ³⁹⁴ », écrit Paul-Marie Duval, qui lui reconnaît une qualité « d'une grande virtuosité technique [qui en fait] un des morceaux de bravoure de l'art plastique romain ³⁹⁵ ».

De cette pétrification monumentale d'une « mise en scène impérialiste ³⁹⁶ » qu'est l'arc d'Orange, cette notice se limitera aux seuls panneaux navals qui, après un bref détour par d'autres trophées, seront examinés sous trois angles complémentaires : celui primo d'une idéologie officielle de la domination romaine, secundo de leur syntaxe visuelle particulière, tercio enfin en tant qu'exhibition d'éléments de navires pouvant éventuellement témoigner d'une évolution des galères romaines.

Appartenance à une tradition de trophées navals monumentaux

Mêlés à des dépouilles terrestres, des fragments de navires de guerre (éperon, stylide, aplustre, corne de proue) ornaient le vestibule du temple d'Athéna à Pergame. Exhibant une mise en pièces symbolique des vaincus, ce relief de grande qualité peut être considéré comme un antécédent des panneaux navals d'Orange, dont la tradition plastique remonte ainsi au moins aux monarchies hellénistiques. Cette attestation d'antériorité d'un genre plastique n'implique cependant aucune inspiration stylistique directe, l'arc d'Orange au même titre que celui de Glanum « se rapproch[ant] beaucoup plus de l'art alexandrin que de tout autre ³⁹⁷ » pour des raisons de technique et de style, comme l'a relevé Emile Espérandieu à la suite de Salomon Reinach. Absent à Pergame, présent à Orange, un savoir-faire d'origine alexandrine consiste par exemple à cerner d'un sillon les figures en aplatissement pour leur donner présence et clarté.



Document 138. Panneau de la frise du temple d'Athéna à Pergame. 197 - 159 av. J.-C. Tiré de : AMY 1962, fig. 42.

Proche dans le temps et dans l'espace du monument d'Orange, un arc de triomphe orné comme lui de quelques panneaux exclusivement navals a été érigé à Poitiers, probablement sous Claude (41-54). Connus seulement par sept blocs survivants, dont trois à motif naval (document 139), ce monument poitevin utilise une technique plus simple en moindre relief (6 cm) qu'à Orange (25 cm), « faible saillie (...) qui peut donc être interprétée comme le signe d'une composition moins complexe ³⁹⁸ », indique son analyste Bruno Fornasier, qui y voit une « libre adaptation ³⁹⁹ » de l'arc d'Orange, qui lui est antérieur.

³⁹⁴ Paul-Marie Duval dans : AMY 1962, p. 94.

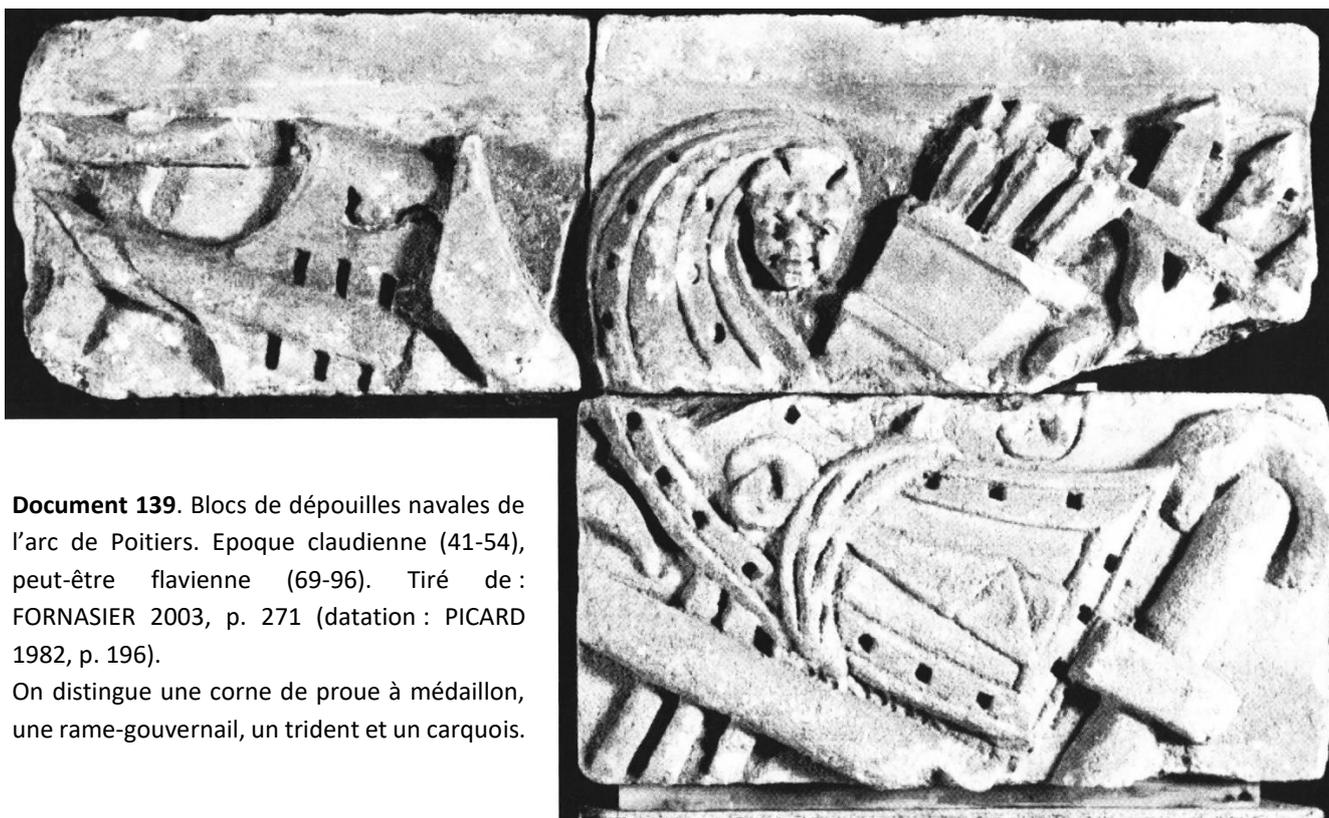
³⁹⁵ *Ibid*, p. 94.

³⁹⁶ STILP 2017, p. 132.

³⁹⁷ ESPÉRANDIEU 1907, p. 205.

³⁹⁸ FORNASIER 2003, p. 93.

³⁹⁹ *Ibid*, p. 93.



Document 139. Blocs de dépouilles navales de l'arc de Poitiers. Epoque claudienne (41-54), peut-être flavienne (69-96). Tiré de : FORNASIER 2003, p. 271 (datation : PICARD 1982, p. 196).

On distingue une corne de proue à médaillon, une rame-gouvernail, un trident et un carquois.

Primo : une illustration de l'idéologie officielle de la domination romaine

Que l'on tienne l'arc d'Orange pour augustéen, tel Florian Stilp dont nous admettons l'analyse ⁴⁰⁰, ou qu'on y voie comme Pierre Gros ⁴⁰¹ un monument tibérien érigé peu après la mort de Germanicus en 19, la simple présence de trophées navals marque une proximité avec la seule bataille sur mer digne d'une célébration héroïque avant l'Antiquité tardive : celle d'Actium en 31 av. J.-C., qui initia la Paix romaine et permit la fondation de l'Empire. En effet, en dépit d'opérations navales diverses dès le I^{er} siècle, d'ordinaire de transport de troupes, dans la Manche, sur le Danube ou sur le Rhin, parfois pour réduire des rebelles ou des pirates, ce n'est qu'en 324 qu'une bataille navale de grand style eut lieu entre Romains dans l'Hellespont (victoire des partisans de Constantin sur ceux de Licinius) ⁴⁰². « Les trophées navals et terrestres [d'Orange] commémorent sans aucun doute les victoires d'Octavien Auguste, et cela dans une perspective chronologique proche ⁴⁰³ », écrit Florian Stilp. Rattachées à un évènement fondateur, ces *spoglia navalia* témoignent autant de la symbolique d'une nouvelle idéologie officielle appelée à durer qu'elles montrent un évènement historique précis, signé par des détails techniques moins perceptibles au spectateur que l'évidence d'une suprématie navale établie pour toujours. Fondant un pouvoir sans précédent, la victoire d'Actium sert la nouvelle idéologie impériale à l'œuvre dans l'arc d'Orange, qui proclame l'avènement d'un règne inédit. « C'est seulement Actium et la conquête de l'Égypte qui révéleront l'étendue et la nature véritable de la fortune d'Octave ; fortune telle qu'aucun homme, jusqu'à la fin de l'antiquité, n'osera se targuer de même avantage, écrit Gilbert Charles Picard. (...) C'est la victoire de 31 qui révèle chez Auguste la possession d'un pouvoir victorieux indéfectible, cause efficiente du

⁴⁰⁰ Cf. STILP 2017, p. 236-239.

⁴⁰¹ Cf. GROS 2008, p. 50.

⁴⁰² Cf. les chronologies navales de : D'AMATO 2016, p. 6-7 et 2017, p. 6-7.

⁴⁰³ STILP 2017, p. 156.

succès dans toutes les guerres futures ⁴⁰⁴ ». Une nouvelle imagerie associant la Paix par la Victoire grâce au génie d'Auguste se met en place dans la propagande officielle, ainsi dotée d'une composante navale rémanente : « l'épiphanie d'Actium » pour reprendre l'expression de Gilbert Charles Picard ⁴⁰⁵. Elle apparaît sur un denier émis peu après cette bataille (document 140), où une Victoire à la proue d'une galère tend une couronne à un Prince en quadriges qui triomphe pour la Paix.



Document 140. Denier célébrant la victoire d'Octave à Actium et Octave comme triomphateur.
Vers 27 av. J.-C. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 51.

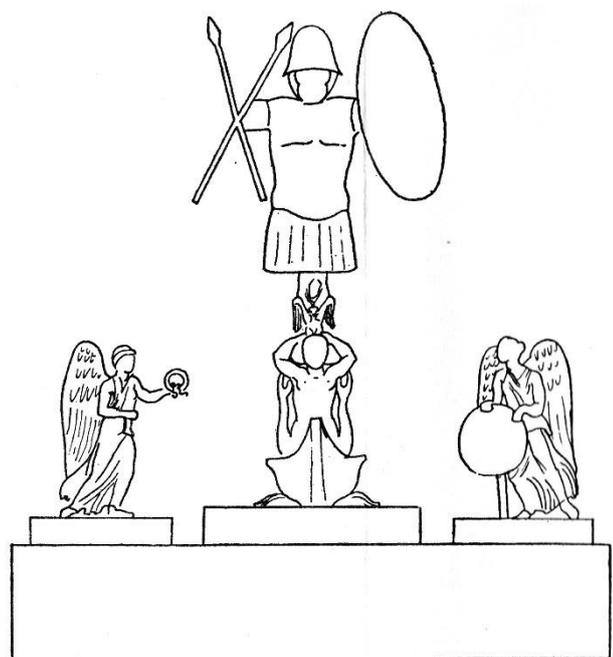
Conservant la mémoire d'attacher les vaincus à des arbres et d'y offrir leurs armes aux divinités, les vestiges d'un triple trophée sculpté ont été découverts en Aquitaine proche de la Narbonnaise à Saint-Bertrand-de-Comminge. Relevant d'une typologie plus archaïque que celle de l'arc d'Orange, « les trophées impériaux [de *Lugdunum Convenarum*] (...) étaient érigés jadis sur trois socles rectangulaires (...) [dont le centre] constituait essentiellement, à l'avant de l'arbre-support, en un avant de vaisseau, avec son éperon ⁴⁰⁶ », décrit Gilbert Charles-Picard. Cette association de la terre et de la mer est visible en **document 141**. Y-a-t-il une image plus éloquente du pouvoir d'une monarchie universelle qu'un « aigle liant le globe ⁴⁰⁷ » à la proue d'un navire protégé par une Néréide, comme à Saint-Bertrand-de-Comminges (document 142) ?

⁴⁰⁴ PICARD 1957, p. 253-254.

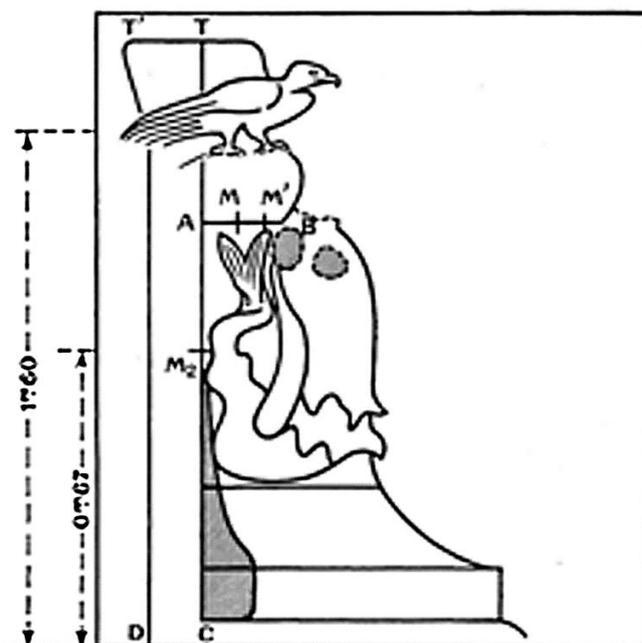
⁴⁰⁵ *Ibid*, p. 253- 274.

⁴⁰⁶ CHARLES-PICARD 1942, p. 9 et 11. *Nota bene* : Gilbert CHARLES-PICARD et Gilbert Charles PICARD étaient une seule et même personne, dont nous respectons la dénomination utilisée dans chaque publication.

⁴⁰⁷ *Ibid*, p. 12.



Document 141. Partie centrale du trophée de Saint-Bertrand-de-Comminges. Epoque augustéenne.
Tiré de : PICARD 1957, pl. p. 288.



Document 142. Proue de navire surmontée d'une Tritonesse sous un aigle liant un globe. Partie centrale des trophées de Saint-Bertrand-de-Comminge. Epoque augustéenne. Tiré de : CHARLES-PICARD 1942, p. 10.

Le caractère augustéen de cette iconographie triomphale est confirmé par une monnaie commémorative d'Actium qui proclame l'universalité terrestre et maritime du nouveau règne (document 143).



Document 143. Proue de galère et présentation d'une cuirasse de vaincu au revers d'une monnaie d'Auguste célébrant Actium. Tiré de : CHARLES-PICARD 1942, p. 15.

L'origine de ce discours iconographique particulier au fondement de l'Empire étant maintenant suffisamment établie, le deuxième axe d'approche évoqué ci-avant peut être exploré, à savoir la syntaxe visuelle particulière au triomphe naval.

Secundo : une syntaxe visuelle particulière

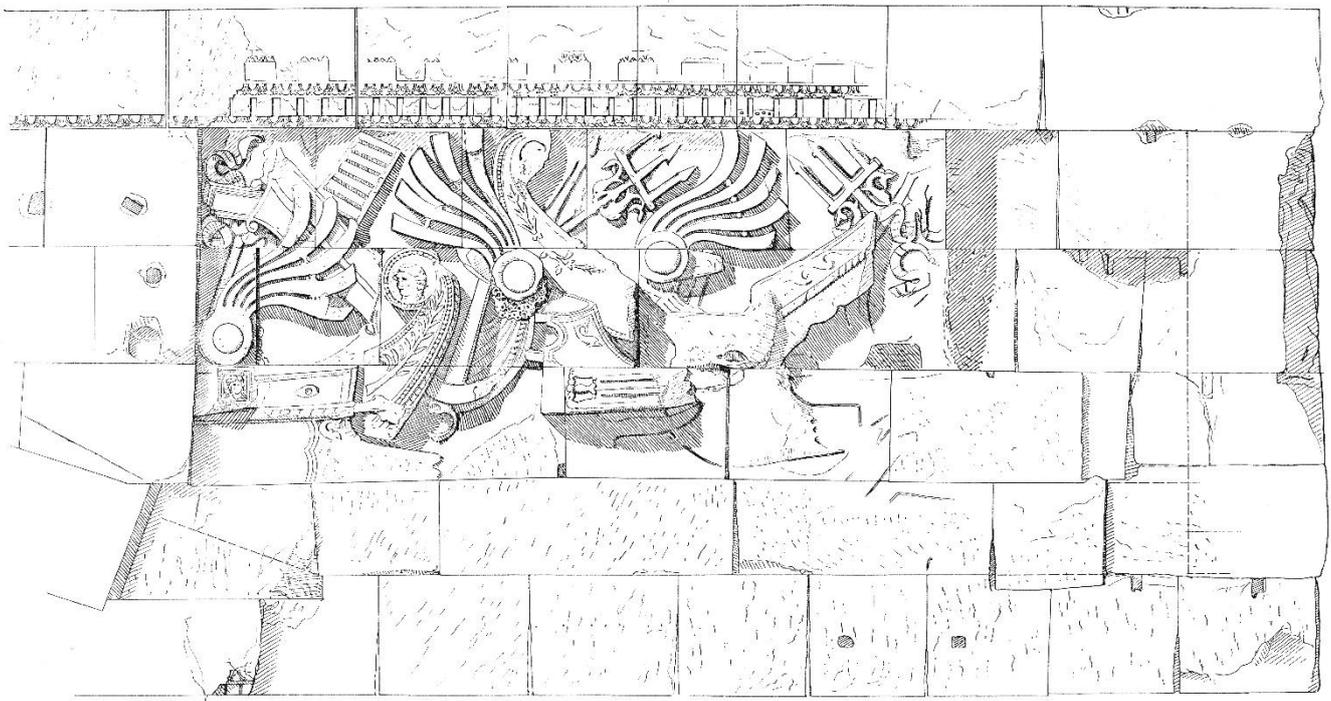
La syntaxe d'une plastique en relief n'est autre chose que le principe à l'oeuvre dans sa composition à toutes les échelles. Apparemment d'un réalisme extrême, les panneaux navals d'Orange - visibles ci-dessous en **documents 144, 145, 146, 147** –présentent quelques étrangetés dont l'harmonie résulte du respect d'une idée symbolique d'ensemble. Cette logique visuelle est perceptible à trois échelles distinctes : celle de la composition du programme décoratif (rapport entre les thèmes des panneaux) ; dans la composition plastique (style propre à chaque panneau) ; celle enfin de la composition élémentaire (réalisme ou irréaliste des éléments sculptés).



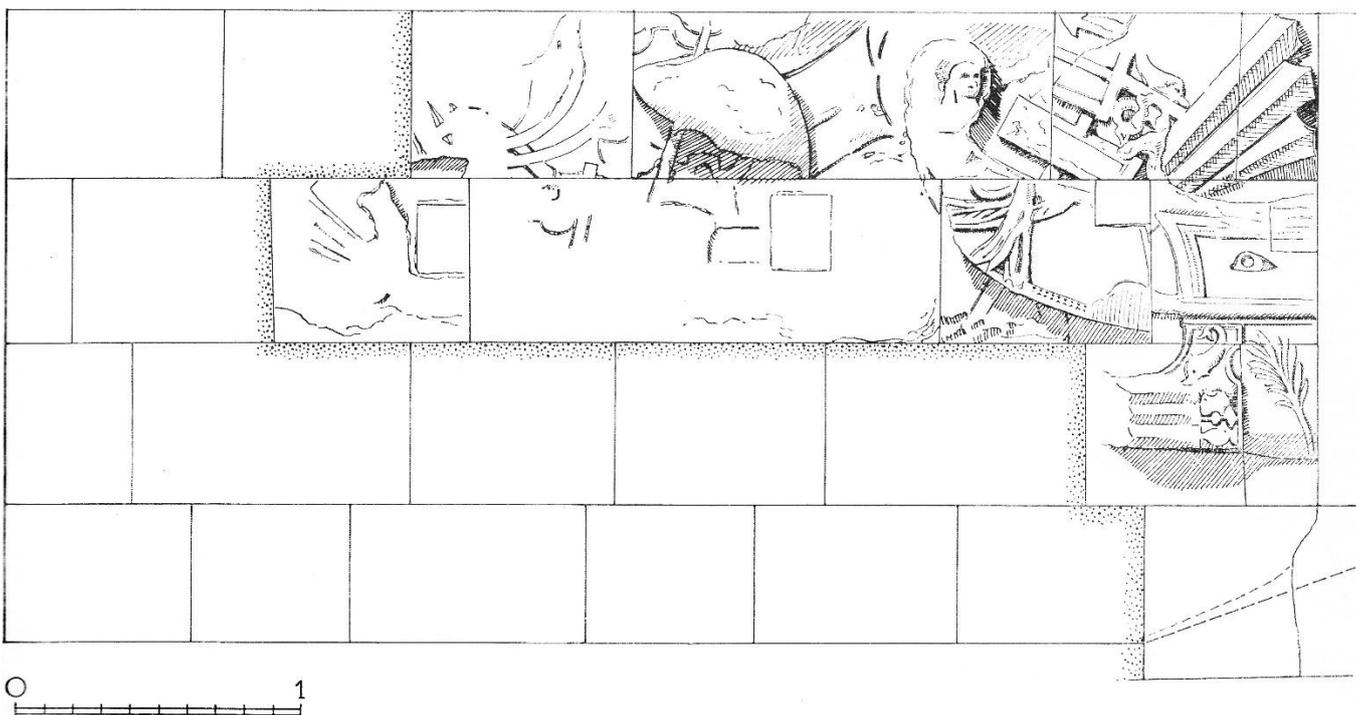
Document 144. Panneau naval Nord-Est (intact). Tiré de : Wikipedia Commons.



Document 145. Panneau naval Nord-Ouest (abîmé). Tiré de : STILP 2017, p. 153.



Document 146. Dessin du panneau Sud-Est (très dégradé). Tiré de : AMY 1962, pl. 26.

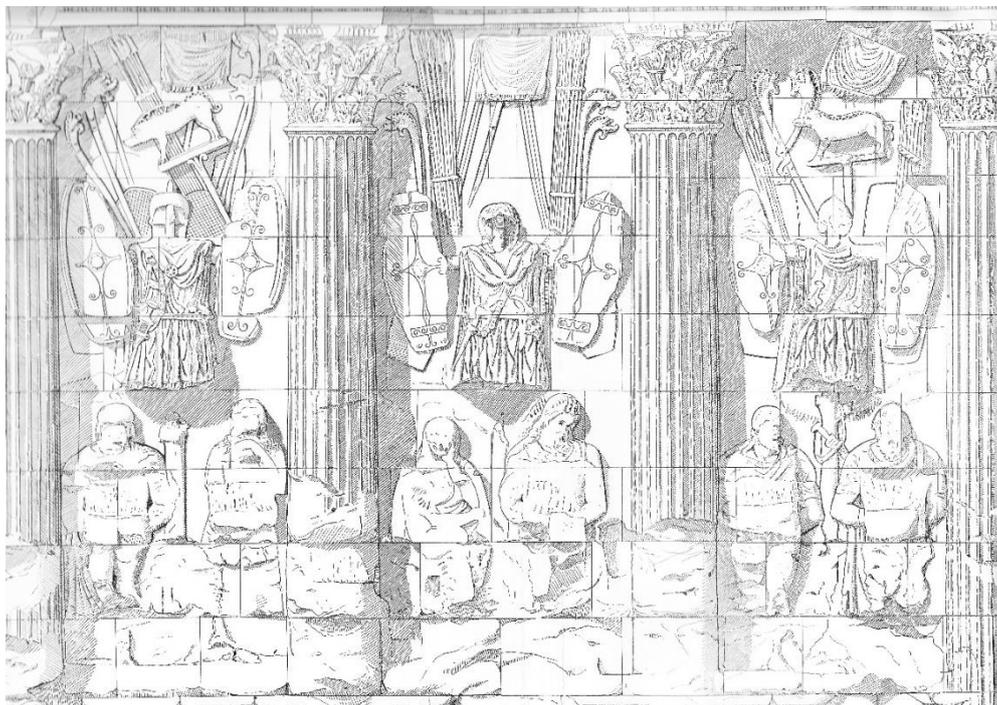


Document 147. Dessin du panneau Sud-Ouest (extrêmement dégradé). Tiré de : AMY 1962, pl. 27.

Au premier degré de la syntaxe, le plus large car liant des scènes, on ne s'attardera guère sur la composition de l'assemblage de différents thèmes sur des panneaux distincts, si ce n'est pour constater banalement qu'il s'agit de panneaux spécialisés et asynchrones.

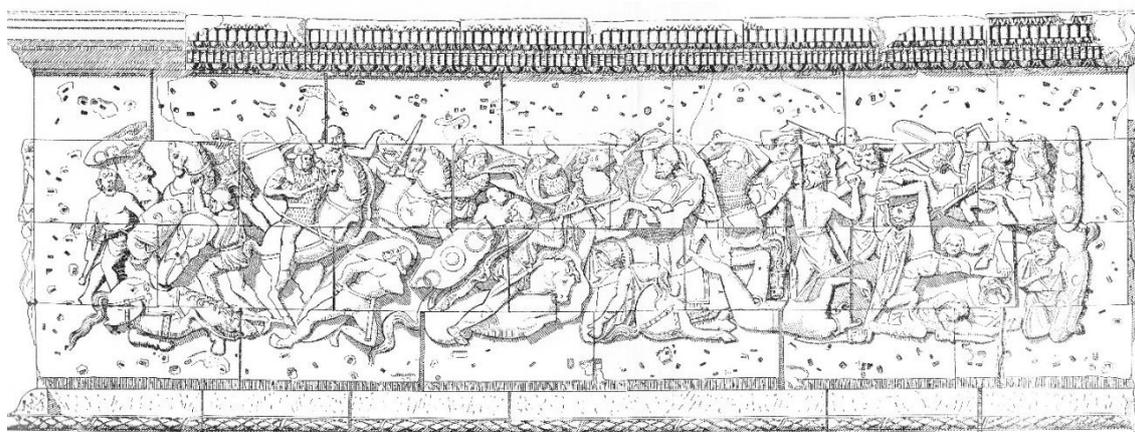
Sur la frise de Pergame (document 138) et dans les trophées de Saint-Bertrand-de-Comminge, les combats maritimes ou terrestres sont mêlés dans un seul thème visuel. L'arc d'Orange en revanche sépare la terre et la mer, les panneaux navals (documents 144, 145, 146, 147) n'affichant que des témoignages de la guerre sur mer,

flanqués séparément d'évocations de victoires terrestres, frises de mêlée en attique supérieur, panneaux d'armes et trophées au premier étage, à l'exemple de barbares enchaînés à des poteaux sous des panoplies de cuirasses, carnyx, enseignes à sanglier et autres emblèmes gaulois visibles sur la façade Est (document 148).



Document 148. Trophées de la façade Est de l'arc d'Orange. Tiré de : AMY 1962, pl. 20.

Alors que les panneaux navals ne montrent que des éléments de navires romains, vaincus d'une guerre civile, les panneaux militaires terrestres affichent l'écrasement de barbares gaulois : les batailles réelles (Actium) ou partiellement génériques (probable conquête des Alpes, mêlé de *topoi* de barbares vaincus ⁴⁰⁸) dont l'arc présentent le résultat ne sauraient donc avoir été simultanées ou illustrer des séquences d'une guerre unique : il s'agit d'évènements sans autre lien temporel que celui de leur efficacité symbolique, dramatisée en de sauvages mêlées qui dominent les deux faces du monument (document 149). Rappelant des galatomachies, ces frises de combats en deuxième attique surplombent de guerre en acte, mythifiée mais narrative, des gestes achevés sur mer et sur terre en contrebas.

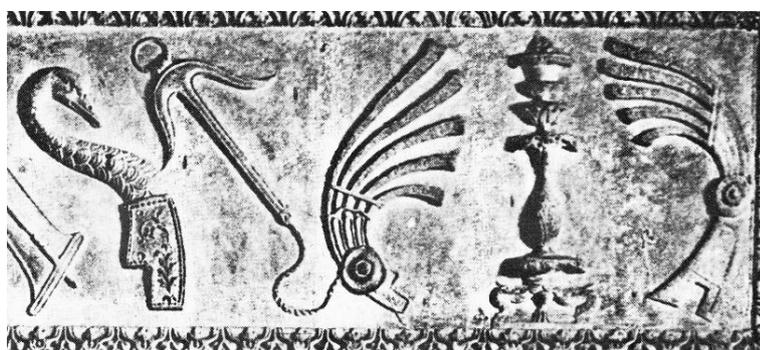


Document 149. Combat de mêlée du grand socle du stylobate de la façade Sud. Tiré de : AMY 1962, pl. 28.

⁴⁰⁸ Cf. STILP 2017, p. 237, et p. 132-141 sur la combinaison d'armements contemporains et d'autres d'un répertoire conventionnel d'origine hellénistique.

Si l'arc d'Orange était couronné d'une statue de l'Empereur, comme l'a déduit avec justesse Auguste Caristie aux détails près de cette sculpture qui reste hypothétique - un quadriges ? - (document 137), ce monument témoignerait également d'un esprit céleste, dont la majesté descendrait du Prince lui-même jusqu'à l'humiliation de barbares enchaînés tout en bas, immortelle en transit dans un combat mythique, et manifeste pour tout l'Empire dans l'acte des victoires, sur terre et sur mer.

Une deuxième échelle d'appréhension de la syntaxe à l'oeuvre dans l'imagerie navale d'Orange est celle de la composition plastique interne à chaque panneau : elle s'exprime dans un style. Une comparaison avec la frise de dépouilles navales du Musée du Capitole (document 150) met en relief sa manière spécifique. D'époque proche ou identique aux scènes d'Orange, la frise romaine présente de mêmes objets, bien sûr un rostre, une corne de proue à médaillon, des aplustres, ancres et pelles de gouvernail, ainsi que deux éléments de galère rarement figurés car sans doute objectivement rares, invisibles à Orange, un tourillon d'étambot (au milieu de deux aplustres affrontés) et un chénisque, dont on croyait le col de cygne réservé aux seuls navires marchands ⁴⁰⁹.



Document 150. Frise de dépouilles navales du Musée du Capitole (détails). Époque augustéenne au plus tard. Tiré de : BASCH 1987, p. 430 (datation : AMY 1962, p. 96).

L'allure générale de la frise du Capitole goûte une composition sage où des symétries se balancent en faible relief ; en dépit du caractère dramatique propre au combat naval, ces épaves semblent échouées dans un aplat lisible et froid, archives déjà classiques que le grognement d'un fauve menaçant à la proue n'éveillera pas aux clameurs du destin qui se joue.

Bien conservés au Nord-Est et au Nord-Ouest de l'arc (documents 144, 145), les panneaux navals d'Orange sont d'un caractère différent : ils combinent la lisibilité, le dynamisme et l'expression dans un puissant lyrisme, usant d'une densité d'objets qui aurait étouffé le champ visuel si elle eut été moins maîtrisée.

⁴⁰⁹ Lucien Basch retient le caractère exclusivement marchand du chénisque dans son ouvrage fondamental : BASCH 1987, p. 428. Un chénisque à la poupe d'une galère se voit pourtant sur une stèle funéraire de Mayence (cf. MURRAY 2012, p. 150). Avec un chénisque minuscule greffé à rebours d'un ansercule sur un navire de la colonne Trajane (document 118), ce sont des occurrences exceptionnelles de ce type d'ornement sur des galères. Certainement guerrier, le chénisque du Capitole appuie aussi la remise en cause de ce qui semblait être un acquis de l'iconographie et de l'architecture navale.

Pour atteindre un pareil niveau artistique, les sculpteurs maîtrisaient la technique d'étagement du relief dans la profondeur, comme le relève Paul-Marie Duval : d'une « profondeur atteignant 0 m 25, [la sculpture] est en haut-relief et l'artiste a réussi à donner l'impression de la profondeur en superposant les motifs sur deux, trois et parfois même quatre épaisseurs. Il avait à sculpter dans la pierre des objets métalliques (éperons, aplustres, cornes de proue, ancres, chaînes) dont les formes déliées, souples, aux contours extrêmement nets, réclamaient un style graphique ménageant des ombres accusées et profondes, le détachement audacieux de bandes de pierre minces et paraissant sortir du panneau, la distinction tranchée, par plan, des objets qui, sans ces qualités, se fussent immanquablement confondus ⁴¹⁰ », conclut-il.

Un exemple de cette maestria apparaît dans le traitement de l'accastillage du panneau Nord-Ouest (document 145), à gauche duquel un cordage en spirale traverse deux moufles (poulies doubles) dont l'une est fixée à une bigue (mâtereau de déchargement) oblique, ce palan exceptionnel dans l'imagerie navale étant ici montré avec un souci de vérité qui renforce le chaos vigoureux de la scène.

A Orange, la précision du modelé permet autant de distinguer les objets dans une grande confusion en les rapprochant du regard qu'à créer un espace tridimensionnel où chacun d'eux tire parti d'un rôle dynamique dans l'agencement de l'ensemble pour exister plus individuellement. Le procédé de base pour rendre lisibles les objets en aplat ou faible relief consiste à les délimiter par un sillon qui creuse leur contour et leur donne une présence visible à l'arrière-plan, à l'exemple de l'ancre au centre du panneau Nord-Est (document 144) et de l'enseigne à panonceau un peu derrière elle sur sa droite. Très utilisé dans le panneau Nord-Ouest, le haut relief crée l'illusion d'un espace profond en marquant l'avant-plan, comme le fait le palan déjà mentionné du panneau Nord-Ouest ; il permet également de modeler un espace dramatique dans le panneau Nord-Est (document 144), où deux galères fonçant l'une vers l'autre sur des plans différents libèrent un entre-deux flottant de morceaux disloqués du combat, eux-mêmes fortement en relief dans cette dimension imaginaire.

Un autre aspect de cette syntaxe plastique est son goût manifeste pour la composition oblique et les oppositions linéaires. Dans les arts visuels, les obliques ont toujours été synonyme de mouvement, donc de vie et d'action, qui habite les fragments d'après bataille des panneaux d'Orange. Le panneau intact du Nord-Est (document 144) est éloquent de ce point de vue : surgissant de part et d'autre de la composition, deux galères, dont seules les proues sont visibles, structurent l'espace qu'elles délimitent d'horizontales puissantes, auxquelles deux rostres affrontés à leur image sur de mêmes axes offrent une profondeur en flottant sans attaches parmi d'autres restes. Les obliques descendantes de cornes de proue, d'un aplustre, d'une ancre et d'une hampe sont ainsi libérées, appelant des contre-forces montantes qui les croisent, ainsi trois rames, plusieurs enseignes, des panaches et un trident, pour ne citer qu'eux.

Plus riche en détails d'éléments fonctionnels, le panneau Nord-Ouest est à l'avenant de son pendant intact du Nord-Est « l'oeuvre d'un « étalagiste » expert (...) où toute symétrie rigoureuse est bannie ⁴¹¹ », comme l'écrit Paul-Marie Duval. Marqué par le travers d'une bigue qui domine toute la gauche du panneau, l'image rebondit sur la droite dans un fouillis lisible d'éperons, ancre, trident et passerelle, parmi lesquels une galère contre-attaque à bout touchant l'espar qui structure l'ensemble.

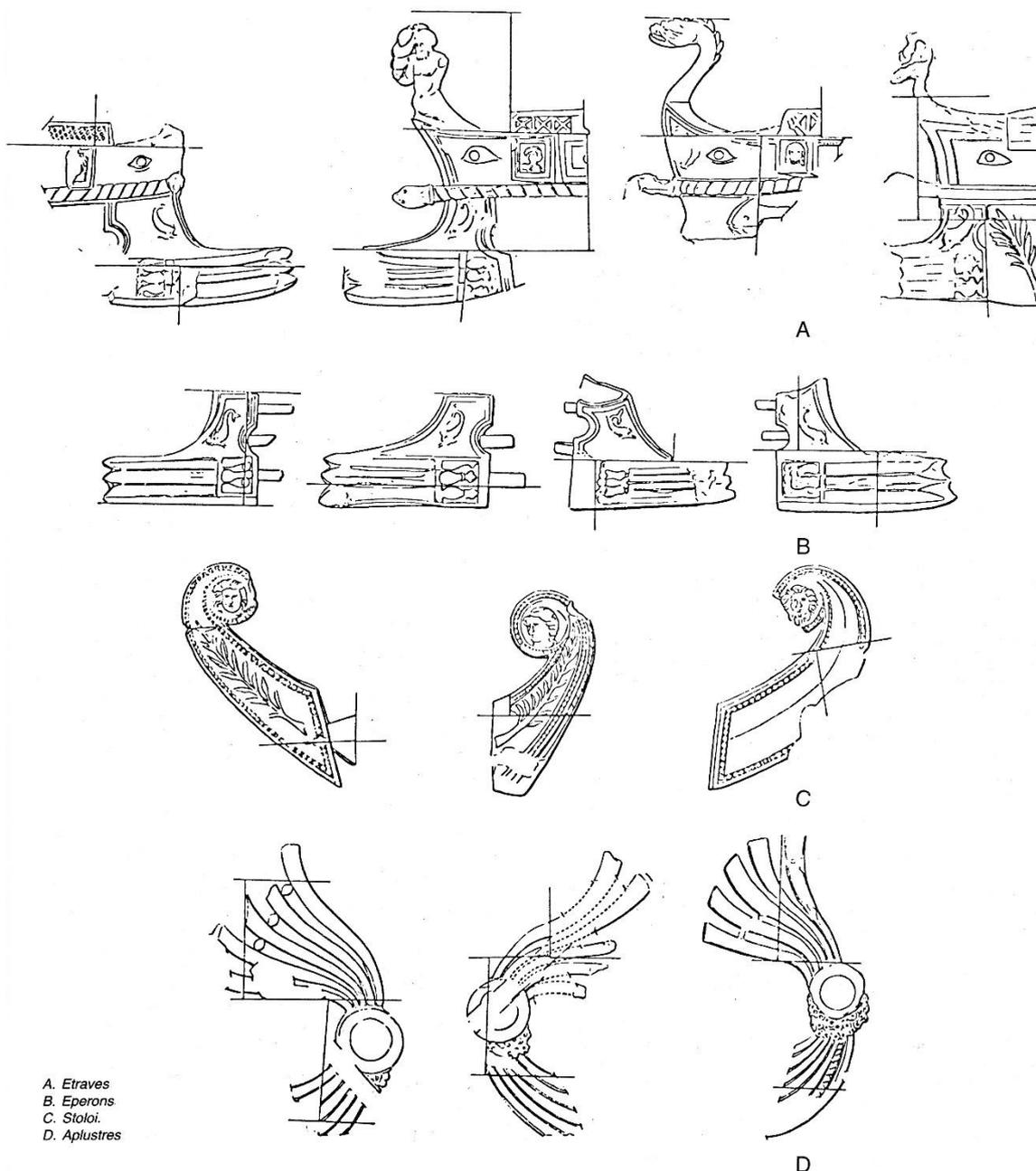
On notera encore dans ces deux panneaux les panaches flammés des aplustres, suffisant à eux-mêmes par leur brio décoratif, mais qui servent également de retour aux grandes lignes de force, contrepoints terminaux du mouvement général, ce procédé rattachant ces dépouilles navales à une sensibilité baroque ici particulièrement adaptée pour donner vie à l'inerte.

⁴¹⁰ Paul-Marie Duval dans : AMY 1962, p. 95.

⁴¹¹ *Ibid*, p. 95.

Dernier volet de la syntaxe, l'échelle de la composition élémentaire est celle des objets eux-mêmes, dont la figuration minutieuse semble quasi parfaitement réaliste. Est-ce toujours vraiment le cas ? Recensant les objets des dépouilles navales d'Orange, Paul-Marie Duval y distingue « les parties nobles du navire de guerre : proue complète, éperon isolé, corne de proue (*stolos*), aplustres ; les éléments utiles à la navigation ou à l'utilisation du navire : éléments de chargement, gouvernails, avirons, ancre, passerelle ; les accessoires de caractère militaire ou symbolique : étendard, hampe à banderole (*stylis*), enseigne, trident ⁴¹² ».

Afin d'éviter une énumération fastidieuse, seules des « parties nobles du navire de guerre » vont être parcourues sous l'angle du réalisme. Lucien Basch a rassemblé en une seule planche (document 151) leurs dessins par Duval dans plusieurs images.



Document 151. Etraves, éperons, cornes de proue (*stoloï*) et aplustres de l'arc d'Orange. Tiré de : BASCH 1987, p. 429.

Parmi ces éléments, les éperons peuvent être facilement comparés à des objets archéologiques réels plutôt qu'à d'autres figurations antiques. Onze rostres de navires longs, romains pour la plupart, certains carthaginois, ont

⁴¹² Paul-Marie Duval dans : AMY 1962, p. 97.

été découverts dans les profondeurs du site de la bataille des îles Egates (241 av. J.-C). Trois documents (153, 153, 154) en montrent des exemplaires romains. Plus proche de l'ère augustéenne mais issu probablement d'une liburne, un autre éperon, plus court, relève du même type général trifide (document 155).



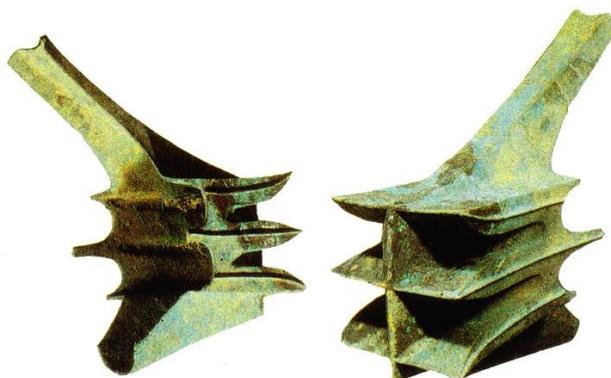
Document 152. Eperon d'une galère romaine offerte à la République par Caius Paperius Tiberius (inscription), coulée aux îles Egates en 241 av. J.-C. Tiré de : D'AMATO 2015, p. 26.



Document 153. Eperon d'une galère romaine coulée à la bataille des îles Egates en 241 av. J.-C. Longueur : env. 89 cm. Tiré de : D'AMATO 2015, p. 22.



Document 154. Eperon d'une galère romaine coulée à la bataille des îles Egates en 241 av. J.-C. Longueur : env. 68 cm. Tiré de : D'AMATO 2015, p. 23.



Document 155. Eperon d'une galère légère, probablement d'une liburne. Origine inconnue. Epoque tardo-républicaine ou primo-impériale. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 42.

La comparaison de ces vrais morceaux de galères avec les rostres des panneaux navals en **document 151** confirme le haut degré de réalisme et de fiabilité des images d'Orange, dont la valeur documentaire ne fait aucun doute. Fidèles aux béliers véritables des navires de combat par leur type trifide, les éperons du monument d'Auguste affichent toutefois des formes très homogènes et un système de tenons de fixation à l'arrière que les rostres coulés à la fin de la première guerre Punique ne possèdent pas, ayant tous des trous de rivetage sur la proue en guise d'emplanture. La diversité typologique fine des éperons de bronze, même coulés à la même date (241), indique peut-être que l'artiste d'Orange a choisi d'illustrer un modèle parmi plusieurs types, ou plus certainement qu'il a sculpté des rostres de grands navires longs tels qu'ils existaient à son époque, la présence de tenons de fixation sans aucun intérêt décoratif ou symbolique témoignant d'une connaissance précise par le sculpteur des galères de son temps.

Pourrait-on en déduire que les dépouilles navales d'Orange rendent compte de manière extrêmement réaliste des galères de l'époque ? C'est certainement le cas pour tous les éléments de navire à charge symbolique un peu moins forte que des étraves complètes au combat, figurés en tant que pièces détachées, tels des cornes de proue (*stoloi*) et les aplustres. Concentrant toute la force, le destin, l'espérance et les protections divines du navire, les proues concentrent une symbolique si forte que leur image-même en est modifiée. Si les rostres exhibés à Orange en tant que dépouilles individuelles semblent légèrement plus ramassés et puissants que les éperons réels, ils leur sont pour le reste fidèles en tout point. En revanche, leur présence à des proues s'accompagne d'une distorsion d'échelle qui les porte à la démesure. L'examen attentif des deux galères du panneau Nord-Est (documents 144 et 151 : les 2 vignettes à gauche du registre supérieur) rend manifeste leur exagération : ces rostres sont beaucoup trop longs et trop massifs pour correspondre au gabarit du navire qui les porte. Une explication à cette disproportion des éperons en place consiste à dire que l'artiste se devait de respecter l'échelle des autres rostres montrés flottants au centre de l'image (document 144), le champ du relief n'offrant pas la place pour sculpter des galères non miniaturisées. Cet argument comporte une bonne part de vérité dans la mesure où la syntaxe expressive à l'œuvre dans ce panneau compose des dépouilles navales toutes montrées dans un même ordre de grandeur, aucune ne devant en écraser d'autres. Ce n'est pourtant pas une explication suffisante comme le montre un détail (document 156) de la frise de dépouilles navales du Capitole, déjà présentée ci-avant : alors qu'ici nulle contrainte de place ou de composition n'incite à la disproportion, l'éperon de la galère est aussi haut que la muraille, surmonté en guise de *proemolon* d'une tête de loup à l'avenant de son hyperbole. L'arrière de cet éperon étant marqué par un arrondi vers la queue d'un Triton, c'est même ici la proue entière qui est portée par le rostre... Ainsi la force d'un symbole peut forcer son image-même, son efficacité imaginaire l'emportant sur la fidélité au réel qui compose avec elle.



Document 156. Frise de dépouilles navales du Musée du Capitole (détail). Epoque augustéenne au plus tard. Tiré de : D'AMATO 2015, p. 34 (datation : AMY 1962, p. 96).

Il en va tout à fait de même sur l'arc d'Orange, merveilleux champ documentaire parsemé de quelques pièges iconographiques apparemment tous à des proues de galère.

Plus avant dans ce mémoire, à la suite de réflexions de Jean-Claude Béal⁴¹³, l'examen de la scène de halage de Cabrières-d'Aigues avait permis de mettre en évidence l'existence d'une « rhétorique d'évocation par la redondance (sic) » au sein de certaines scènes réalistes parfois plus attirées par une célébration générale valorisante que par le prosaïsme d'une narration. Visible à Orange, la déformation des parties les plus symboliques des galères oblige à constater que cette rhétorique peut s'instiller dans le dessin-même des images

⁴¹³ Cf. BÉAL 1999, p. 95-97.

de détail, engendrant un pseudo-réalisme au regard naïf qui les prendrait pour des vérités sans altération. Quoi qu'il en soit, ce genre de déformation symbolique ne concerne dans les panneaux d'Orange qu'une portion fort étroite des dépouilles navales : seuls les étraves vaincues, victorieuses pour qui les montre, donc toujours aussi fortes, sont affectées par ce phénomène. Au demeurant, cet illusionnisme du symbole est certainement un phénomène courant dans les arts visuels romains en dehors de l'imagerie navale, se rattachant à une problématique qui excède largement le cadre de ce mémoire.

Tercio : éléments de navires, témoins possibles d'une évolution des galères romaines

Chercher des traces d'évolution de l'architecture des galères dans les dépouilles navales d'Orange peut être un exercice fécond, mais bien périlleux et faillible pour qui n'a qu'une faible connaissance de la construction navale antique. Plutôt que renoncer à l'enquête par crainte d'une trop grande difficulté, il semblera plus judicieux d'oser quelques hypothèses raisonnables dont des spécialistes de l'architecture navale romaine pourraient éventuellement tirer profit.

Au préalable, on notera que dans les frises de combat terrestre en deuxième attique, des armements contemporains⁴¹⁴ sont associés à des équipements militaires génériques identifiant des barbares gaulois⁴¹⁵, en combinaison à des reprises du répertoire hellénistique⁴¹⁶. Dans ces conditions, le répertoire des *spoglia navalia* serait-il uniquement contemporain ou mêlé de citations anciennes ou hellénistiques, à l'image des trophées terrestres, voire enrichi d'images mythiques ?

La précision minutieuse avec laquelle le dessinateur des panneaux navals d'Orange a fait sculpter des détails techniques sans valeur rhétorique particulière de rostres indique qu'il les connaissait de visu, l'invention d'éléments impossibles à reconnaître ou privés de sens ne pouvant avoir de place sur un monument de propagande impériale. Où les avait-il vu ? On sait que les navires d'Antoine et Cléopâtre rescapés de la bataille d'Actium séjournèrent à Fréjus de 31 à 22 av. J.-C.⁴¹⁷. « Tacite (...) signale le détachement à Fréjus des bateaux pris par Octavien lors de la bataille d'Actium⁴¹⁸ », écrit Michel Reddé. Tirant une certitude de cette coïncidence, l'historien naval Raffaele D'Amato pense que « les bateaux de l'arc d'Orange sont ceux de la flotte de Fréjus et représentent ceux capturés à Cléopâtre⁴¹⁹ ». Pour William Murray, plus nuancé, « le dessin des éperons de l'arc d'*Arausio* dérive de la masse de dépouilles navales qu'Octavien exhiba à Rome après son retour en 29⁴²⁰ », ce qui revient au fond presque au même pour notre propos, puisqu'ayant capturé six cents navires à Actium⁴²¹, Octave « probablement récupér[a] des centaines d'éperons pour des monuments de victoire ou des dédicaces à Rome dans les provinces⁴²² », écrit Florian Stilp.

L'emplacement des éperons à la proue des galères ouvre une première réflexion. Sur le panneau Nord-Est, ils paraissent fixés au plus bas des étraves bien qu'en réalité ils soient plus haut sur la carène, au niveau de la ligne de flottaison qu'indique le **document 157** sur des schémas de diverses *naves longae*. Négligeant leur position

⁴¹⁴ Cotte de maille à manches courtes [lorica hamata], concomitance de boucliers à spina et d'autres à umbo circulaire, bouclier sans umbo ni spina à épisème de capricorne-poisson, casques de type Haguenaue. Cf. STILP 2017, p. 132-137.

⁴¹⁵ Poncifs de la biche sur certains boucliers aux mains de Gaulois, carnyx, enseignes à sanglier. Cf : *ibid.*

⁴¹⁶ Casques abandonnés et épées (machaira) de type grec aux mains uniquement de Gaulois. Cf : *ibid.*

⁴¹⁷ Cf. DONNADIEU 1928, p. 15-16

⁴¹⁸ REDDÉ 1986, p. 490.

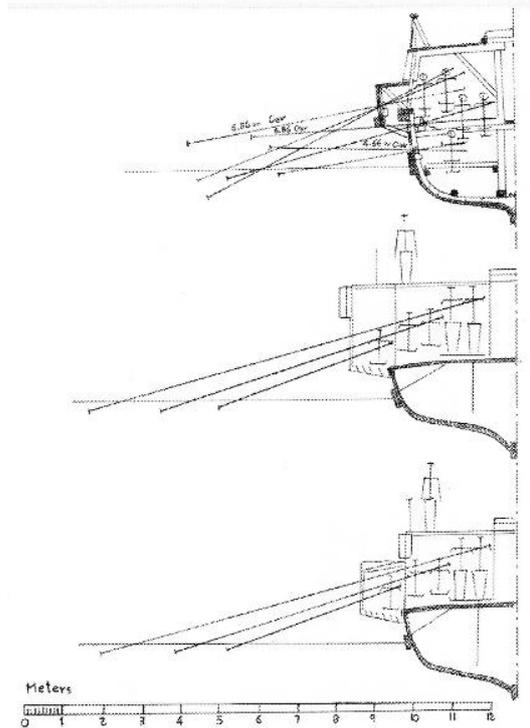
⁴¹⁹ D'AMATO 2015, p. 40.

⁴²⁰ MURRAY 2012, p. XXXXX

⁴²¹ Cf. STILP 2017, p. 156.

⁴²² STILP 2017, p. 156.

presqu'à mi-hauteur de l'étrave, le dessinateur d'Orange a gommé toute allusion au galbe avant sous rostre des œuvres vives, faisant image de la seule affirmation des éperons qui arrasent.



Document 157. Schéma montrant la constante surélévation de la ligne de flottaison, niveau du rostre, par rapport à la quille sur divers types de galères romaines. Tiré de : D'AMATO 2015, p. 30.

Les quatre rostres de bronze montrés ci-avant (documents 152 à 155), dont trois remontent au milieu du 3^e siècle av. J.-C. et l'autre est proche d'Actium, possèdent un système de fixation à double patte coulée en un seul bloc à la triple lame d'impact, la partie supérieure étant plus longue et frontale que son pendant inférieur, plus court et fuyant. Utilisée durant plusieurs siècles comme en témoigne le rostre de navire léger proche de notre ère en **document 155**, cette fixation à pattes rivetées a pu coexister avec un ancrage plus axial par de courts tenons, plus ou moins renforcé par rivetage, comme le suggère le rostre coulé en 241 av. J.-C. en **document 154** ou les trois lames se prolongent à l'arrière en courtes ailes latérales de bronze. Le rostre de liburne plus récent en **document 155** montre aussi à l'arrière entre ses pattes trois lames de bronze très courtes sur toute sa largeur. Sur un bas-relief en **document 158**, la fixation du rostre à l'étrave semble fortement axialisée tout en étant rivetée à des pattes transformées en une coque concave, indiquant apparemment un système de fixation mixte.



Document 158. Eperon trifide montrant à la fois une fixation rivetée et une forte implantation longitudinale, ici visible dans une préceinte exactement dans l'axe du rostre. Bas-relief du 1^{er}s. av. J.-C. conservé à l'Antiquarium du Palatin.

Tiré de : D'AMATO 2015, p. 9.

L'examen des rostres isolés des dépouilles d'Orange qu'a dessiné Paul-Marie Duval, en deuxième rang du **document 151** est d'autant plus intéressant qu'à notre connaissance des rostres à forts tenons axiaux n'apparaissent nulle part ailleurs dans l'iconographie et ne sont pas attestés par l'archéologie à l'époque romaine. De manière surprenante, ces quatre éperons comportent chacun deux à trois tenons de fixation de bonne taille, aussi bien dans l'axe des lames d'impact que déportés vers le haut d'où ils surgissent apparemment d'une structure concave semblable à une coque de bronze. Visiblement, la morphologie du système de fixation de ces rostres d'Orange diffère un peu de celle des *realia* de bronze. En **document 152**, par exemple, la fixation doit moins à de forts médiocres tenons qu'au rivetage d'une double patte, dont la forme en arrête ne doit rien aux espèces de cuirasses concaves visibles aussi bien à Orange que sur le bas-relief du I^{er} siècle av. J.-C. conservé à l'Antiquarium du Palatin (document 158). L'absence de prolongement inférieur de cette alvéole de rostre monobloc dans les images de l'arc s'explique sans doute par le rôle d'horizontales fortes dédié aux éperons dans la syntaxe des panneaux. Lorsqu'ils sont montrés dilatés par l'outrance symbolique à des proues de galères en action (premier rang du document 151), cette absence de patte ou coque inférieure relève certainement d'un *topos* où seul ce qui émerge est figuré.

En synthèse vraisemblable de ce qui précède, les dépouilles navales d'Orange pourraient ainsi témoigner d'une évolution des étraves et de certains rostres des galères romaines à la fin de la République, à moins encore qu'il faille plutôt y voir la trace d'un régionalisme ptolémaïque tardif, ces deux cas de figure pouvant toutefois se combiner.

N'aboutissant finalement qu'à une hypothèse, ces longs développements orangeois incitent maintenant à tenter d'être bref.

Que dire ainsi des ornements de proue ? Les panneaux orangeois présentent deux types bien distincts de figures d'étrave (dessinées en documents 160 et 161), les unes à médaillon, les autres statuaire.

La première catégorie est celle des classiques cornes de proue (*stoloi*) à masque humain. Ces cornes de proue étaient courantes à l'avant des galères romaines, à l'exemple de celle visible sur le tombeau de Cartilius Poplicola à Ostie, construit vers 20 av. J.-C. (document 57). L'arc d'Orange en conserve neuf (document 160 ci-après) qui « constituent les pièces les plus finement sculptées de ces panneaux ⁴²³ », remarque Paul-Marie Duval. « En forme de corne dont la pointe est remplacée par une volute enfermant un médaillon ⁴²⁴ » anthropomorphe, ces *stoloi* sont « encadré[s] complètement d'un cordon perlé ⁴²⁵ ». Cet ornement romain « est le succédané de la corne, symbole apotropaïque par excellence, qui se dressait à l'avant des navires de guerre grecs ⁴²⁶ », complète l'iconographe. Quels visages protecteurs ornaient ces médaillons ? On est réduit à des hypothèses. Les faces barbues protectrices pourraient montrer Neptune, Océan, un Centaure ou quelque Triton de bon augure, à l'instar de visages féminins portant l'aide de Néréides, surtout Thétys, ou de puissantes déesses, Isis, à défaut de Minerve comme sur l'étrave de Cartilius Poplicola (document 57).

⁴²³ Paul-Marie Duval dans : AMY 1962, p. 100.

⁴²⁴ *Ibid*, p. 100.

⁴²⁵ *Ibid*, p. 100.

⁴²⁶ *Ibid*, p. 100.



Document 159. Figures de cornes de proue des panneaux navals de l'arc d'Orange.

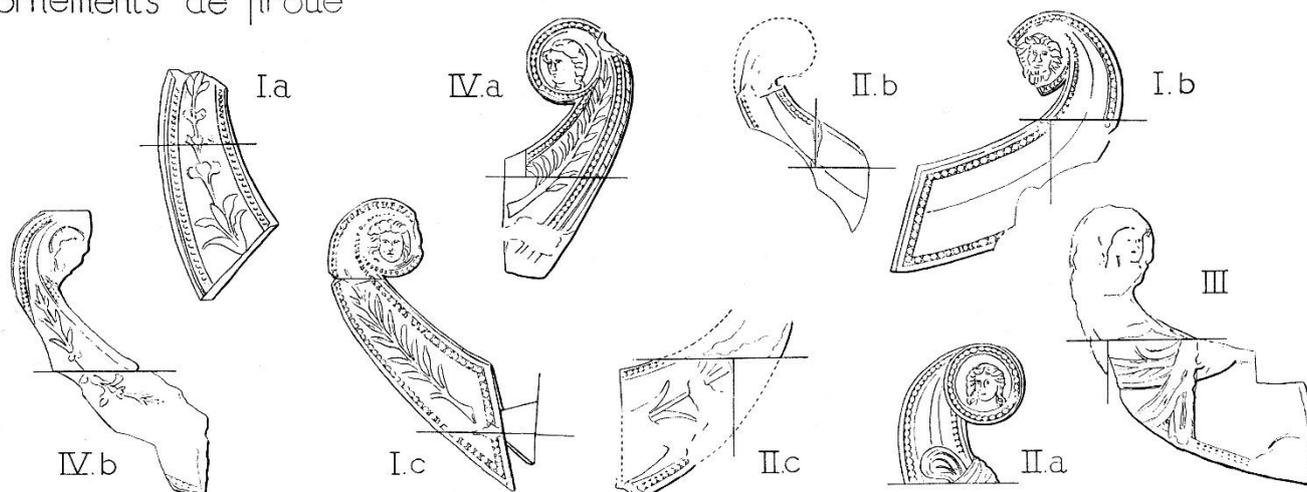
A gauche : du panneau Nord-Est.

Au centre : du panneau Nord-Ouest.

A droite : du panneau Sud-Est.

Tiré de : STILP 2017, p. 154-155.

ornements de proue



Document 160. Cornes de proue (*stoloi*) des dépouilles d'Orange. Tiré de : AMY 1962, pl. 51.

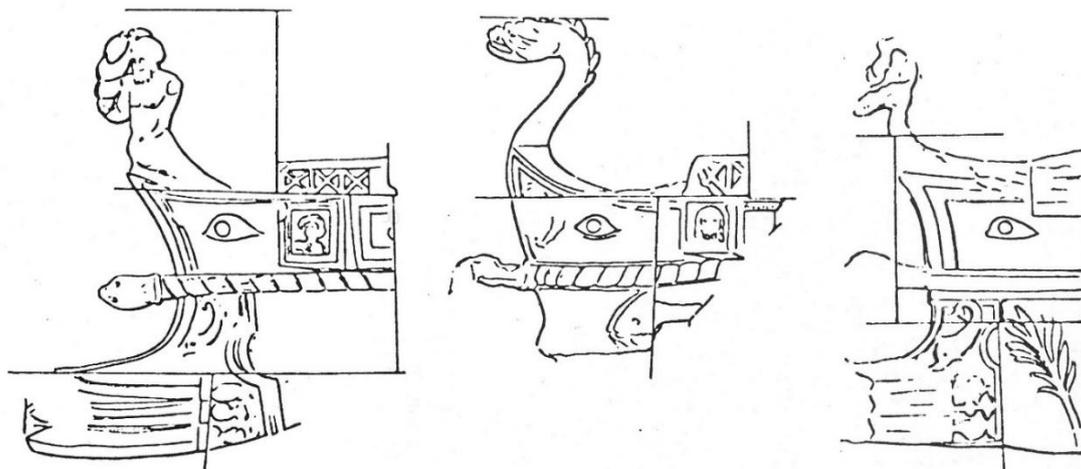
D'un point de vue technique, on remarque qu'une corne de proue d'Orange porte un tenon de fixation (document 160, I c), ce qui pousse Lucien Bash sur la base d'une réflexion plus large à y voir un « faux-*stolos* » dépourvu de rôle fonctionnel mais purement ornemental, au même titre que toutes les autres cornes de proues d'Orange. « On constate qu'aucun de ces *stoloi* ne peut s'appliquer à l'une des proues complètes des mêmes panneaux : les panneaux ont donc été sculptés au moment fugitif où les *stoloi* classiques n'avaient pas encore sombrés dans l'oubli, mais venaient de cesser d'appartenir à l'architecture navale contemporaine pour entrer dans le répertoire ornemental ⁴²⁷ », raisonne Lucien Basch.

Etant donné le fait que les navires longs romains intégraient l'héritage de plusieurs traditions navales, surtout hellénistique, mais aussi punique et illyrienne, dans des types dotés de besoins propres incitant à des évolutions spécifiques- une quinquérème n'est pas une liburne -, identifier avec netteté une évolution de la construction navale sur la base d'indices aussi minces paraît excessif. On se bornera à relever que les cornes de proue d'Orange sont effectivement montrées comme des pièces fixées en apex d'étrave à titre de symbole et n'ont jamais constitué des structures de force, à la différence par exemple des pattes de fixation d'éperons, ce qui laissait aux architectes navals une grande liberté pour articuler ces ornements aux proues des galères. Des cornes à volute apparaissant dans l'iconographie jusqu'au Bas-Empire, on ne tirera donc aucun indice chronologique du caractère apparemment facilement détachable des cornes de proue d'Orange.

Des figures de proue massives encore visibles sur trois galères d'Orange (document 161, ci-après) sont en revanche plus spécifiques : elles y remplacent des *stoloi*. Florian Stilp voit dans celui de gauche « un triton ou

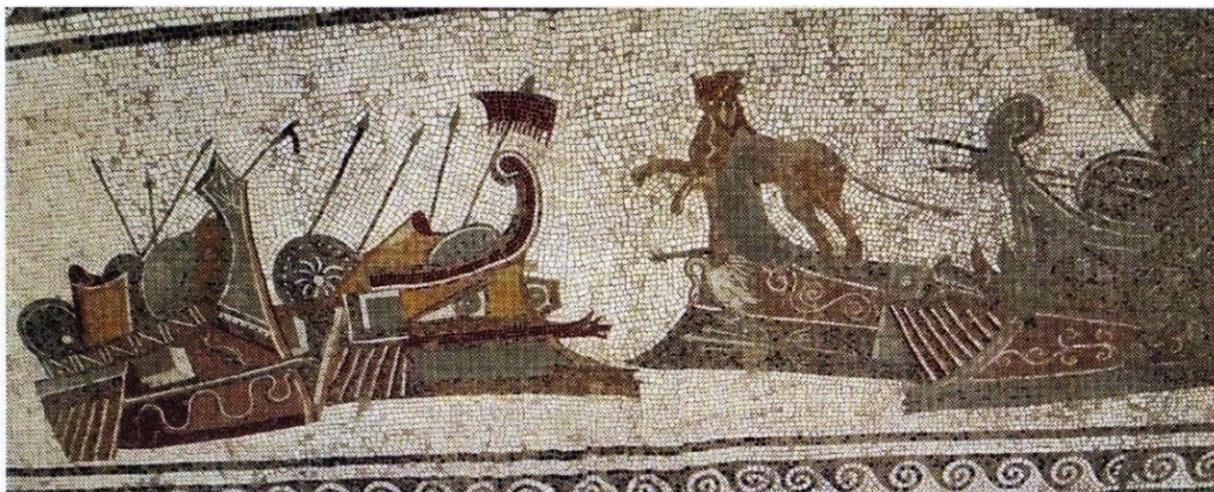
⁴²⁷ BASCH 1987, p. 428.

centaure avec une conque ⁴²⁸ » et dans celui du centre « un *ketos* ⁴²⁹ », autrement dit un monstre marin. Plutôt que d'essayer d'identifier précisément ces figures de proue, on remarquera surtout leur grande taille, en accord avec l'expression agressive et féroce du *ketos*.



Document 161. Trois proues de galère à figure sculptée massive sur les panneaux d'Orange. Tiré de : BASCH 1987, p. 429.

Une mosaïque de Cirta (auj. Constantine, en Algérie) apporte un éclairage exceptionnel sur les figures de proue d'Orange. Alors capitale du royaume numide de Juba I^{er}, cette ville fut prise en janvier 46 av. J.-C. par Publius Sittius, un aventurier-condottiere qui s'allia à César contre les pompéiens de Metellus Scipion et mourut presque en même temps que le dictateur au printemps 44 av. J.-C. ⁴³⁰.



Document 162. Affrontement de galères romaines au cours d'une guerre civile. Mosaïque des nageurs de Cirta (Constantine). 46-44 av. J.-C. Datation d'après : PICARD 19080, p. 187. Image tirée de : D'AMATO 2017, p. 15.

Cette mosaïque évoque un épisode naval de ce conflit civil, probablement une bataille devant Hippone en 46 contre les navires en fuite de Metellus Scipion, qui y périt ⁴³¹. Ainsi, ce pavement donne à voir des galères romaines telles qu'on pouvait les peindre quinze ans avant Actium (document 162).

Au milieu de cornes de proues relativement discrètes et attendues (une corne à médaillon à droite, papyriforme à gauche, et contre elle, à volute), un énorme fauve, molosse ou taureau, bondit à une proue. « (...) Le navire

⁴²⁸ STILP 2017, p. 152.

⁴²⁹ *Ibid*, p. 152.

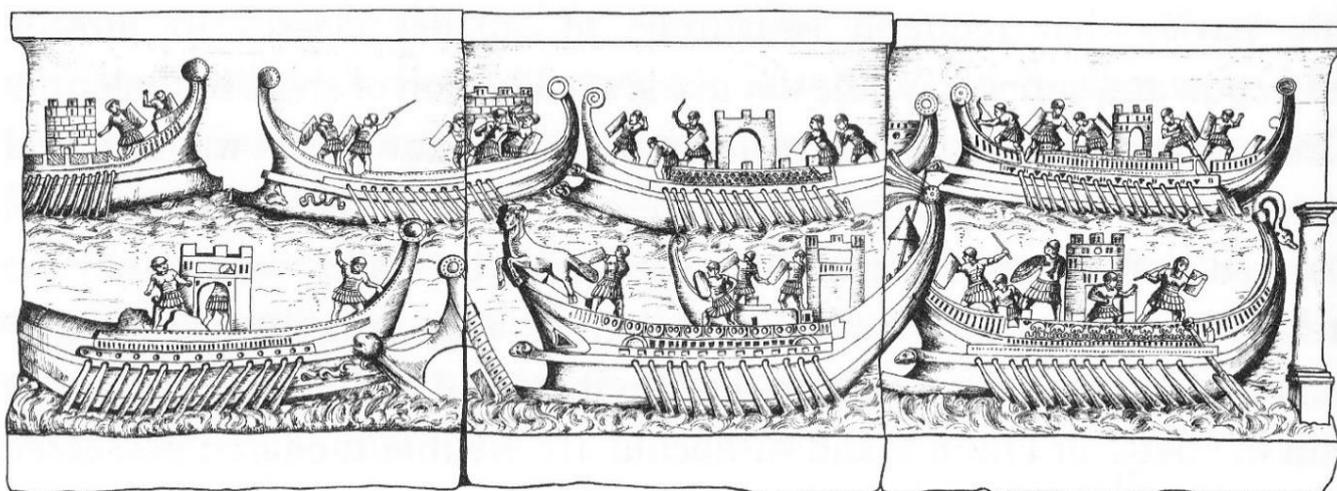
⁴³⁰ Cf. Alphonse BOUVET, introduction à: PSEUDO-CÉSAR, *Guerre d'Afrique*, édition « Les Belles Lettres », Paris, 1997.

⁴³¹ Cf. PSEUDO-CÉSAR, *Guerre d'Afrique*, XCVI.

avec un taureau en figure de proue est le témoin d'une mode de figures de proues extravagantes, attestée par la littérature (...) et par [des] monuments (...) pour la période du second triumvirat ⁴³² », écrit Gilbert Picard qui date prudemment cette mosaïque de 50 – 30 av. J.-C. ⁴³³. Cette figure de proue monstrueuse et théâtrale de Cirta est du même esprit que le *ketos* d'Orange, qui coexiste tout comme elle dans des scènes avec des têtes de proue plus sages, tels des *stoloi* traditionnels.

Ce parallèle témoigne ainsi qu'à la fin des guerres civiles républicaines, des sculptures massives s'affichaient à des proues de galères, menaçant l'adversaire de gueules féroces ou de bonds sauvages qui suppléaient parfois la garde plus discrète du navire par un visage divin. « Ce que les navires menaçants portent de rochers brandis par des Centaures, tu feras l'expérience que ce sont des poutres creuses et des craintes peintes (*Elégies*, Livre IV, VI, 49-50) », chantait Propertius vers 16 av. J.-C. en évoquant la bataille d'Actium (**source 11**).

A cette époque, ces figures de proue d'un nouveau genre complétèrent sans les faire disparaître les cornes de proue classiques (*stoloi*) d'ordinaire à médaillon, comme le montre ci-dessous (document 163) une évocation de la bataille d'Actium sur un bas-relief de Cordoue. Un cheval en sculpture de proue y témoigne du goût nouveau qui parcourut les eaux d'Actium et dont l'arc d'Orange garde la trace.



Document 163. La bataille d'Actium sur un bas-relief de Cordoue. Haut-Empire. Tiré de : MURRAY 2012, p. 248.

Au terme de cette réflexion sur les dépouilles navales du Triomphe orangeois, on rappellera avec Pierre Gros que ses artistes l'avaient créé dans le cadre rigoureux d'une commande officielle où « rien n'était laissé au hasard ⁴³⁴ », ce qui fait de leur oeuvre un témoignage d'une valeur sans pareille sur les navires militaires de la République finissante et du début de l'Empire.

⁴³² PICARD 1980, p. 187.

⁴³³ *Ibid*, p. 187.

⁴³⁴ GROS 1986, p. 200.

Les blocs navals de Narbonne, approche du musée imaginaire d'un grand port

Rattachés en première approche à un contexte si général qu'ils n'en tirent guère de sens ⁴³⁵, les blocs navals de Narbonne méritent un effort plus profond de perspective avant d'être abordés individuellement.

Dans un passage des *Devoirs (De Officiis, XLII, 151)* écrit en 44 av. J.-C., Cicéron exprime la vision du travail de l'aristocratie romaine de son temps, pour laquelle les métiers manuels ou artisanaux dépourvus d'assise intellectuelle (enseignant) ou importants pour la société (médecin, architecte...) sont indignes de l'homme libre. Englobant le commerce ordinaire, ce mépris du travail se tempère devant l'opulence que permet le grand commerce maritime. « Le commerce, s'il est réduit, est à considérer comme vil, écrit Cicéron, mais s'il est étendu et abondant, important de partout beaucoup de choses, approvisionnant sans fraude beaucoup de gens, il n'est pas à blâmer absolument, et même si ce commerce, rassasié de gain ou plutôt satisfait, s'est transféré, comme souvent, de la haute mer au port, du port lui-même en possession de terres, il semble que l'on peut à très juste titre le louer. Mais de toutes les entreprises dont on retire quelque bénéfice, conclut l'Orateur, rien n'est meilleur que l'agriculture, rien n'est plus productif, rien n'est plus agréable, rien n'est plus digne d'un homme et d'un homme libre » **Source 12.**

Cet énoncé d'une hiérarchie de valeurs socio-économiques aboutissant à la propriété foncière peut s'appliquer au port de Narbonne en dépit d'un décalage chronologique, géographique et social entre la vision d'ancienne noblesse républicaine qu'exprime Cicéron et celle à l'œuvre dans l'affirmation mémorielle de la réussite d'hommes nouveaux loin de Rome. Il indique en effet l'existence d'un système articulé de professions liées au commerce maritime dans lequel circulaient des capitaux notamment d'origine foncière. Bien identifiés par l'épigraphie à Narbonne ⁴³⁶, les métiers portuaires relevant de l'évocation de Cicéron y formaient une société très hiérarchisée de professionnels d'envergures diverses, où « les métiers du commerce et des transports maritimes [étaient] mieux représentés que les activités terrestres autour du port ⁴³⁷ », a pu déduire Maria-Luisa Bonsangue du lapidaire de l'*emporion*.

Au-dessus du menu peuple laborieux et d'artisans trop modestes pour s'offrir de beaux monuments funéraires, les professionnels narbonnais importants du commerce lié à la mer étaient en premier lieu les naviculaires, ordinaire (*navicularius, nauclarius*), ou *maritimes (navicularius maritimus)*, c'est-à-dire desservant des ports majeurs et d'ordinaire liés à l'approvisionnement annonaire de Rome ⁴³⁸.

Commerçants plutôt qu'armateurs, les *mercatores* se déplaçaient pour affaires aux quatre coins des réseaux d'échange. « Le terme *mercator* désigne un marchand qui achète pour vendre et qui exerce un métier impliquant une très grande mobilité sur les routes du commerce terrestre et surtout maritime ⁴³⁹ », précise Maria-Luisa Bonsangue. La stèle funéraire de l'affranchi Caius Offellius Zetus, marchand probablement « généraliste vendant plusieurs types de marchandises et exerçant son activité à la fois dans les domaines terrestre et maritime ⁴⁴⁰ » en est un exemple à Narbonne (document 164). Modeste mais de qualité honorable, sa stèle de « *frugi*

⁴³⁵ Pour le contexte maritime général de Narbonne, se reporter à la partie « Contextes et modèles » de ce mémoire.

⁴³⁶ Cf. document 16 de ce mémoire tiré de : GAYRAUD 1981, p. 530-531, qui résume en un tableau les conditions sociales des professionnels navals narbonnais d'après l'épigraphie.

⁴³⁷ BONSANGUE 2016, p. 32.

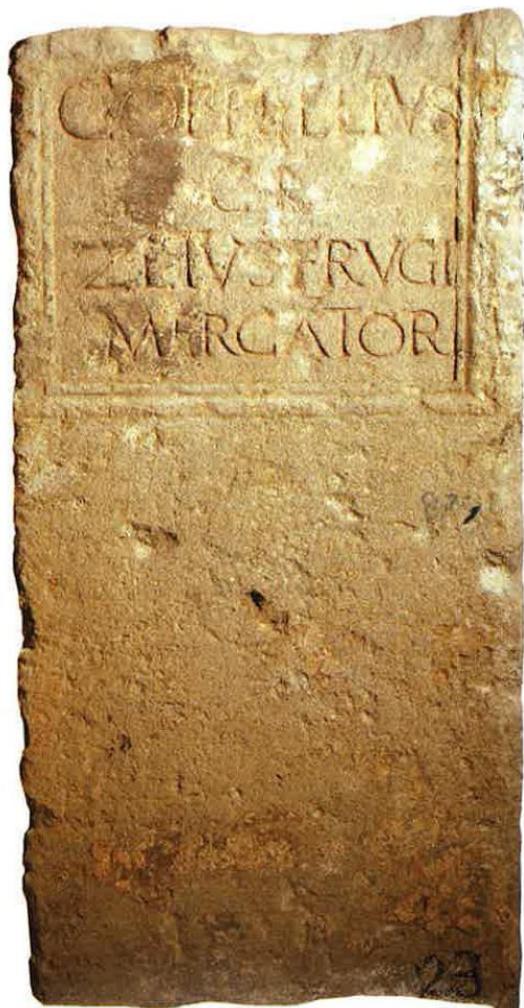
⁴³⁸ Cf. GAYRAUD 1981, p. 354, et DE SALVO 1992, p. 404-409.

⁴³⁹ BONSANGUE 2016, p. 26.

⁴⁴⁰ *Ibid*, p. 26.

mercator » (brave marchand) témoigne d'un « personnage dans les strates intermédiaires de la plèbe narbonnaise (...) [aux] affaires (...) peut-être d'envergure régionale ⁴⁴¹ ».

La profession de *negotiator* était en revanche plus statique car elle dépendait étroitement de la logistique d'un port au centre d'activités d'achat et de vente. « Le métier de *negotiator*, sous le Haut Empire, écrit Maria-Luisa Bonsangue à propos de Narbonne, se réfère à un négociant établi loin de sa patrie d'origine, qui exerce son métier de façon sédentaire, en relation avec les entrepôts et les lieux de stockage des marchandises ⁴⁴² ».



Document 164. Stèle funéraire de l'affranchi Caius Offellius Zetus, *mercator* narbonnais. I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : BONSANGUE 2014, p. 26.



Document 165. Amphore à huile bétique sur un bloc calcaire. I^{er} s. apr. J.-C. En remploi dans les remparts de Narbonne (auj. au Palais des archevêques). Tiré de : DUSSEAUX 2018, p. 37.

Deux reliefs du I^{er} siècle issus de monuments funéraires gardaient vraisemblablement la mémoire de *negotiatores* (documents 165 et 166), pour autant qu'ils n'aient pas été associés à des images de navires plus caractéristiques de naviculaires. Ces blocs épais composaient des tombeaux ou des cénotaphes plus importants que de simples stèles. Ce parallèle rend visible une certaine hiérarchie entre ces deux professions, en fonction de leur implication maritime : exploitant les possibilités d'un *emporion* majeur, les négociants de Narbonne ont dû pouvoir tirer profit de flux de marchandises plus importants que ne le pouvaient des *mercatores* aux perspectives moins stables et quelque peu limités par les volumes du roulage.

⁴⁴¹*Ibid.*, p. 26.

⁴⁴²*Ibid.*, p. 27.



Document 166. Amphores et corbeille d'olives entre deux ouvriers : scène de manutention ou d'ostentation de marchandises. Bloc de calcaire remployé dans les bastions de Narbonne (auj. au Palais des Archevêques). Tiré de : DUSSEAUX 2018, p. 36.

Faute d'inscriptions nominatives, l'attribution de reliefs sculptés à des personnages bien identifiés est impossible, et la dislocation des monuments disparus dont proviennent les blocs navals ou associés interdit toute tentative de reconstitution architectonique.

Quelques remarques chronologiques et typologiques demeurent toutefois utilement possibles.

Ne devant rien à l'héritage d'une lignée, les esclaves, les humbles et les affranchis ne partageaient nullement les préjugés aristocratiques d'un Cicéron : « On est (...) fort loin du mépris affiché par la noblesse romaine pour les artisans et le travail manuel. (...) Pour les classes inférieures (...) le travail constituait le principal sinon l'unique moyen d'élévation et de progrès ⁴⁴³ », écrit Michel Reddé qui constate dès la fin du I^{er} s. av. J.-C. une « glorification nouvelle dans l'idéologie romaine, du labeur, de l'effort matériel et de la réussite sociale par le travail ⁴⁴⁴ », qui suscita une floraison précoce de « scènes de métier » sur les tombeaux de gens modestes.

Tout comme Cicéron comprenait la richesse du grand commerce, la haute aristocratie romaine savait bénéficier du savoir-faire d'une certaine plèbe pour s'enrichir par le biais du prêt maritime. Ainsi légitimés dans la haute société, les élites économiques intermédiaires du Midi des Gaules durent se greffer précocement dans l'évolution de la thématique des tombeaux - perceptible dès la fin de la République chez les humbles - où elles se mirent à afficher leurs propres images : c'est ainsi qu'apparurent des navires sur des mémoriaux de Narbonne. On ne saurait donc dater a priori du II^e ou du III^e siècle des monuments disparus en les supposant composés d'associations d'outils professionnels (bateaux) et d'imagerie mythologique extra-navale ou non funéraire - à l'exemple du monument d'Igel - attestées dès le II^e siècle, ce type d'association étant introuvable dans les *dissecta membra* de Narbonne. Faute d'arguments concrets permettant de relever l'émergence d'une mixité de scènes prosaïques et mythologiques comme l'a fait Jean-Claude Béal ⁴⁴⁵ dans le pilier trévière, la production d'images navales à usage funéraire n'est rattachable qu'à la chronologie générale de l'activité maritime de l'*emporion*, présente dès le I^{er} s. av. J.-C., active au I^{er} siècle de notre ère et considérable au second.

⁴⁴³ REDDÉ 1978, p. 53.

⁴⁴⁴ *Ibid*, p. 62.

⁴⁴⁵ Cf. BÉAL 1999, p. 95 sq.

Trop massifs pour provenir de monuments funéraires des classes populaires, les blocs navals de Narbonne sont des vestiges démembrés d'une élite économique plébéienne probablement à la limite des honneurs municipaux, pour autant que l'importance sociale des commanditaires puisse avoir quelque rapport avec les dimensions des modules de leur monument. On se souvient que les blocs principaux des mausolées de Cabrières-d'Aigues et de Colonzelle (reliefs n° 8 et 9 du catalogue de ce mémoire), étaient longs respectivement de 148 et de 161 cm une fois retaillés, alors que ceux de Narbonne n'atteignent horizontalement que 55 à 103 cm ⁴⁴⁶, ces cotes de pierres également retaillées étant tout aussi significatives que leurs homologues de Narbonnaise orientale. Plus petits, ces blocs d'un *emporion* appartenaient selon toute vraisemblance à des monuments plus modestes que d'immenses mausolées de propriétaires terriens *in campo*, tel celui de Cabrières-d'Aigues.

A Narbonne, relève Jean-Jacques Hatt dans son étude des tombes gallo-romaines, « le petit monument : sarcophages, autels ou stèles, urnes cinéraires (...) est assez peu représenté. La plupart [des] morceaux de sculpture [funéraire du I^{er} siècle] proviennent de la décoration de mausolées plus ou moins importants, d'enclos funéraires, de colombaires, d'autels monumentaux ou de grandes stèles ⁴⁴⁷ ».

S'agissant des blocs navals, cette variété de types de monuments possibles est tempérée par une grande homogénéité technique, en particulier du point de vue de leurs dimensions médianes (L. 55-103 cm) qui sont également inférieures à celles des blocs à scènes publiques - civiques ou religieuses - de l'élite municipale dont « le bloc-type à Narbonne est un parallélépipède haut d'environ 55 cm, large d'1, 20 m et épais de 50 cm ⁴⁴⁸ », comme l'a mesuré Emmanuelle Rosso sur un corpus d'une trentaine de reliefs.

Ainsi donc, les modules navals de *Narbo Martius* cèdent d'ordinaire la préséance monumentale autant aux blocs d'imposants mémoriaux ruraux qu'aux pierres civiques de l'élite de la cité portuaire. Plus grand que médiocre, cet ordre de grandeur intermédiaire relève selon toute vraisemblance de monuments de bonne taille, ni petits ni colossaux.

Une dernière remarque enfin concerne la taille des enclos funéraires les plus courants des nécropoles de Narbonne : leurs dimensions ordinaires selon l'épigraphie s'articulent sur 15 pieds ⁴⁴⁹, soit environ 4,4 mètres. « Les enclos étaient en général de 15 pieds sur 15 ou de dimensions voisines ⁴⁵⁰ », écrit Michel Gayraud qui renvoie à de nombreuses inscriptions en attestant. Il est évident que de puissants mausolées semblables à celui de Cabrières-d'Aigues ou du pilier d'Igel n'auraient pu être érigés dans des enceintes de quelque 20 m². Bien que l'origine exacte des reliefs navals de Narbonne soit à jamais perdue, la modestie des espaces funéraires « standard » pourrait être un indice à l'avenant du module intermédiaire des blocs pour appuyer l'idée de monuments moyens, tels des autels monumentaux ou des mausolées raisonnables, à défaut de mémoriaux inclus dans des paroi d'enclos.

Pour résumer le cas de Narbonne, le chaos du démembrement des monuments à scènes navales laisse entrevoir des constructions d'importance intermédiaire qui gardaient la mémoire d'entrepreneurs maritimes le plus souvent d'origine affranchie, ou de membres de collèges de naviculaires, apparemment étrangers à l'iconographie des honneurs civiques qui n'entre pas dans leur image, donc en deçà de l'élite municipale, ceci d'ordinaire aux I^{er} ou II^e siècle apr. J.-C. durant lesquels la navigation commerciale connut un grand développement dans l'*emporion*.

⁴⁴⁶ Cf. tableau technique récapitulatif de : LASSALLE, JÉZÉGOU 2018, p. 59.

⁴⁴⁷ HATT 1986, p. 127.

⁴⁴⁸ ROSSO 2006, p. 254.

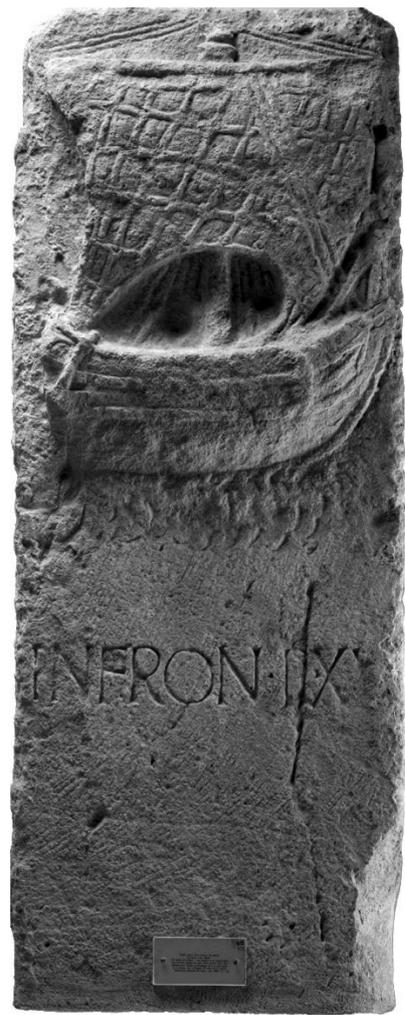
⁴⁴⁹ Cf. GAYRAUD 1981, p. 311.

⁴⁵⁰ *Ibid*, p. 311.

16 –Le navire du bastion Saint-Paul



Document 167 (ci-dessus). Le navire du bastion Saint-Paul. Tiré de : DUSSEAUX 2018, p. 15.



Document 168 (à droite). Bloc au navire du bastion Saint-Paul et son inscription. Tiré de : LASSALLE 2018, p. 52.

IN.FRONT.P.XV
IN .FRONT[TE] . P[EDES] . XV
«15 pieds de face».
CIL, XII, n° 5327.

Sujet : navire de commerce « *corbita* générique » en cours de navigation, avec indication d'une dimension funéraire.

Description technique : bloc calcaire vertical. H. 148 x L. 57 x Ép. 56 cm.

Localisation : Narbonne, en remploi dans la face ouest du rempart du bastion Saint-Paul (appelé aussi bastion Damville).

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, I^{er}– II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire en attente d'installation). Inv. n° 880.6.10 / 877.

Références : DELLONG 2002, p. 272 ; ESPÉRANDIEU 1907, p. 418 ; LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 52 et 59.

Intéressant du point de vue de l'architecture navale, ce relief présente aussi l'unique indication connue en Gaule narbonnaise d'une dimension sur un mémorial naval. Au tiers inférieur de la face historiée, le module porte en effet « IN-FRONT-PXV », soit « IN-FRONT[TE]P[EDES]XV », qui indiquerait selon Michel Gayraud une largeur de 15 pieds romains (4,4 m) de l'enclos funéraire du monument. Dans l'épigraphie de Narbonne, « les dimensions des enclos funéraires sont très fréquemment indiquées sur les épitaphes par une série de coordonnées qui se rapportent aux chemins menant aux tombes : les expressions *in f(ron)te p(edes)* [souligné par nous] ... et *in a(gro)*

p(edes)..., introduisent, l'une, la largeur de la tombe en façade, et l'autre, sa profondeur par rapport à l'allée de la nécropole. Parfois le système est simplifié par les expressions *p(edes) q(uadrati)*... ou *q(uoquo) v(ersus) p(edes)*... qui désignent des enclos de forme carrée ⁴⁵¹ », développe Michel Gayraud. La fréquence de l'indication « *in frontes pedes* » dans le lapidaire de Narbonne semble indiquer qu'il s'agit d'une mention de largeur d'enclos, et non du mémorial lui-même, ce qui rattacherait le navire du bastion Saint-Paul à un pré funéraire ordinaire de l'ordre de 20 m², trop étroit pour un édicule large de 4,4 m. Témoignant d'un ordre de grandeur, cette indication sommaire de quinze pieds a le mérite d'exclure la possibilité d'un grand monument analogue par exemple à celui de Faverolles, de Beaucaire L'île-du-Comte ⁴⁵² ou encore des tombeaux des Fourches-Vieilles à Orange ⁴⁵³, tous dotés de surcroît de décors (sans navire) bien plus élaborés que le relief du bastion Saint-Paul. Faute d'éléments techniques supplémentaires sur ce bloc, il serait vain de vouloir imaginer l'allure globale d'un mémorial qui continue à nous échapper : seul un examen tracéologique pourrait qui sait permettre de découvrir des marques susceptibles d'interprétation architectonique, comme dans le cas heureux de la scène de halage de Cabrières-d'Aigues, pourtant retaillée ⁴⁵⁴.

Occupant la moitié supérieure d'un grand bloc élancé, un voilier vogue vers la droite. Emile Espérandieu y a vu « un bateau de pêche (...) [sur une] pierre tombale ⁴⁵⁵ » sans pour autant décrire des traits spécifiques d'un usage halieutique. Il s'agit en effet d'un navire de type courant, voilier de commerce à étrave convexe gréé d'un mât principal à calcet et d'un *artemo*, dont la coque à trois préceintes montre distinctement la barre et la mèche de la rame-gouvernail tribord (dont la pelle est détruite) et une ancre à l'avant. En dépit de la facture simple de ce relief, il est intéressant d'y constater l'accent mis sur le gréement, comme dans le graffito de Cucuron. La silhouette générale est ramassée, trapue, soulignant peut-être ainsi le rôle de contenant de marchandises du bateau, à moins qu'il n'y ait là qu'une convention ordinaire du relief naval, ici commode pour souligner la présence du voilier dans un champ iconographique plutôt étroit.

L'essentiel des détails apparaît dans la voilure, striée de cargues croisant des bandes de renfort bien reconnaissables. Comme souvent dans l'imagerie navale antique, le rendu des manœuvres accuse une certaine maladresse : sous des balancines évidentes, les autres cordages sont moins univoques, un filin triple vers l'avant devant la voile évoquant plus des haubans (pourtant latéraux) qu'un étai (effectivement longitudinal, mais en principe simple). Les deux manœuvres visibles derrière le mât dans le creux de la voile montreraient logiquement des haubans, ici pourtant curieusement déportés vers l'arrière. La production d'une image extrêmement réaliste et univoque n'était certainement pas l'objectif du sculpteur qui donne à voir avec des moyens simples une *corbita* aisément reconnaissable, évoquée avec expression sur une mer venteuse.

Le terme de *corbita* utilisé dans un sens générique ne désigne pas spécifiquement un voilier rond de commerce de fort tonnage, mais simplement un navire de charge (*navis oneraria*) à étrave convexe sans indication de taille particulière, conformément à l'usage romain le plus courant. En effet, les trois préceintes visibles malgré l'usure sur la muraille du navire du bastion Saint-Paul n'attestent pas spécifiquement d'un navire puissant, qui pourrait aussi bien en montrer quatre, tel le navire de Sidon (document 109) que deux seulement sur toute la longueur de la coque, à l'exemple du navire gauche du relief du *Portus Augusti* (document 170 ci-après) transporteur de l'Annone, sans aucun doute plus grand que notre voilier de Narbonne.

La présence à l'avant d'un *artemo* pour une seconde voile est en revanche plus significative : un petit navire – à l'exemple du voilier de l'anse des Laurons en document 18 – n'en serait pas doté : la nef du bastion Saint-Paul est donc certainement d'une jauge moyenne, relevant ainsi du type le plus courant dans un grand *emporion*

⁴⁵¹ GAYRAUD 1981, p. 311.

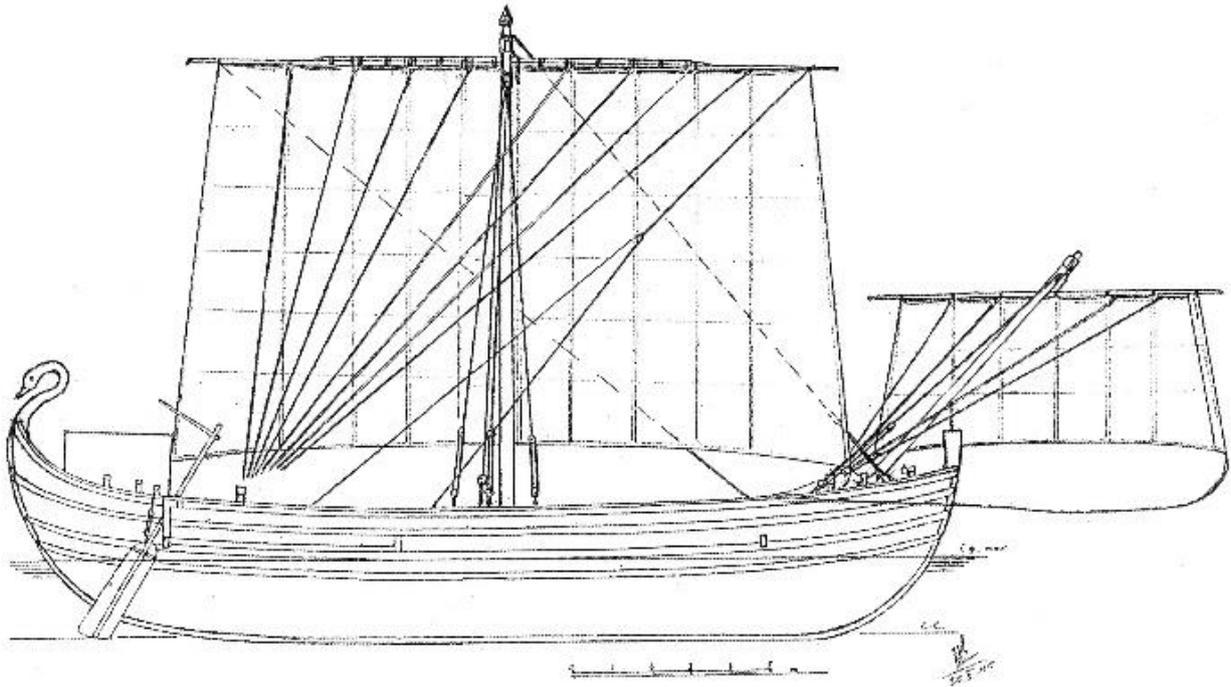
⁴⁵² Cf. document 93 de ce mémoire. Sur le mausolée de Faverolles, cf. FÉVRIER 2006 et DEYTS 2006.

⁴⁵³ Sur les mausolées de Fourches-Vieilles à Orange, cf. : MIGNON, ZUGMEYER 2006.

⁴⁵⁴ Cf. les documents 91 et 92 du « hallage de Cabrières-d'Aigues » dans ce mémoire.

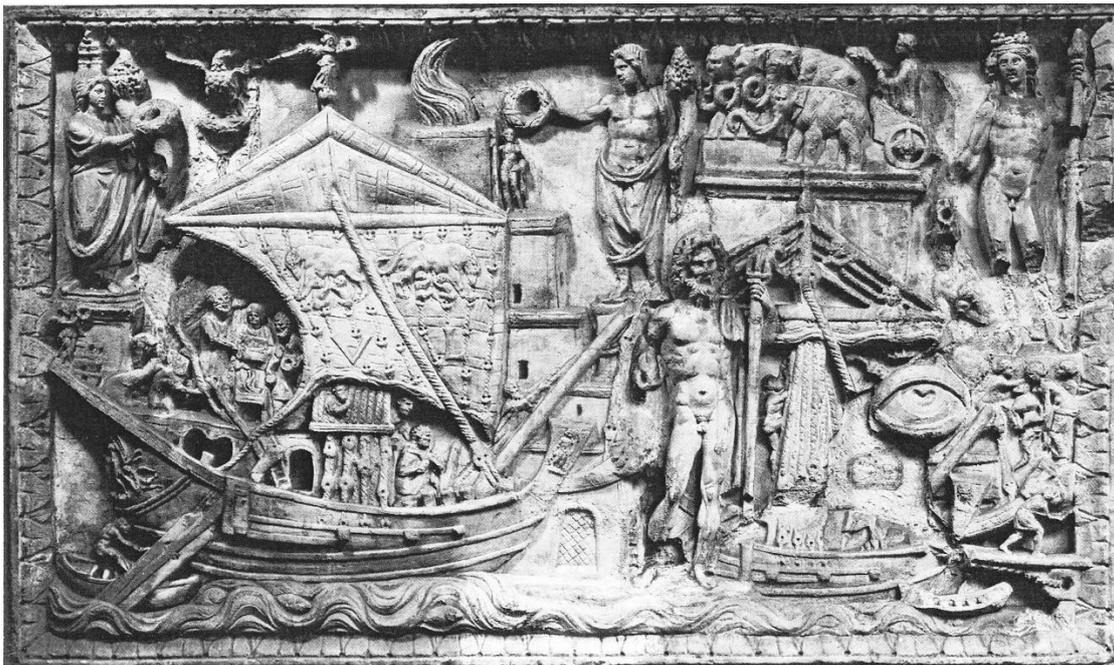
⁴⁵⁵ ESPÉRANDIEU 1907, p. 418.

polyvalent. L'aspect réel du navire sculpté devait être proche du modèle archéologique de voilier hauturier de taille moyenne du I^{er} – II^e s. en **document 169** rappelé ci-dessous.



Document 169. Type de navire hauturier de taille moyenne du I^{er} – II^e s. apr. J.-C. Tiré de : BONINO 2015, p. 45.

Considéré sous l'angle du style, le navire du bastion Saint-Paul montre sans fioritures une figure très lisible en évidence d'un fond minimaliste, entaillé d'ondoiements marins dans un raccourci analogue à la suggestion du mouvement par le gonflement de la voile. Dépouillée et efficace, cette manière ne montre pas tout mais des éléments du navire qui permettent de le reconnaître et le marquent au regard : on pourrait parler d'un « style clair » délivrant de manière économe un message lisible, par opposition à un « style riche » - à l'exemple du bas-relief du Portus Augusti (document 170) – désireux de ne rien oublier du réel et des dieux, déploiement de détails et symboles associés dans une surabondance rhétorique qui envahit tous les plans de l'image.



Document 170. Bas-relief du Portus Augusti. Début du III^e s. apr. J.-C. Musée Torlonia. Tiré de : BONINO 2015, p. 46.

Cet aparté stylistique permet de glisser vers une question factuelle délicate, à suivre dans cette notice. A bien regarder l'avant du navire du bastion Saint-Paul (document 167), on remarque en effet sous le bout-dehors oblique qu'est l'*artemo* un élément court qui en descend jusqu'à la proue, à vrai dire peu distinct mais visible encore malgré l'érosion de la pierre. De quoi s'agit-il ? « (...) L'*artemo* (...) près du bord de la stèle et abîmé, est peu lisible. Ce mât était muni d'une petite voile et pouvait servir aussi comme mât de charge ⁴⁵⁶ », indiquent Ambroise Lassalle et Marie-Pierre Jézégou dans un récent article. Pour le dire autrement, l'avant du navire pourrait bien montrer une structure destinée à la fois à la propulsion et au levage, avec un *artemo* à double usage, non seulement comme de règle mât oblique support d'une voile, mais aussi bigue d'un système de palan, un cordage ou relais de levage en descendant.

Le parcours de ce mémoire a déjà rencontré des agrès de ce type dans une villa du Luberon : un *artemo* servant de bigue à deux palans (dont l'un est superflu) soutenant une passerelle d'embarquement est en effet visible à la proue du navire de Cucuron (document 47).

Le voilier d'un bas-relief conservé à Trieste (document 171) montre aussi un système de palan près d'un *stolos* à méplat : un bout-dehors soutient ici l'extrémité d'une passerelle d'embarquement superposée à une probable défense d'accostage. L'hypothèse d'une bigue spécialisée, dont la puissance serait superflue pour lever une simple passerelle, semble pouvoir être écartée : il s'agirait bien ainsi d'un *artemo* dont le *dolon* n'est pas figuré, à double usage de propulsion et de levage, tout comme à Cucuron. Cet *artemo* semble toutefois bien court pour porter une voile et l'on se demande ce que pourrait bien être l'espar plus fin quasi parallèle au-dessus de lui ...



Document 171. Détail du navire de la stèle funéraire de *Publius Clodius Quirinalis*.
Courtoisie du *Museo Civico di Storia ed Arte* de Trieste (inv. 8502).

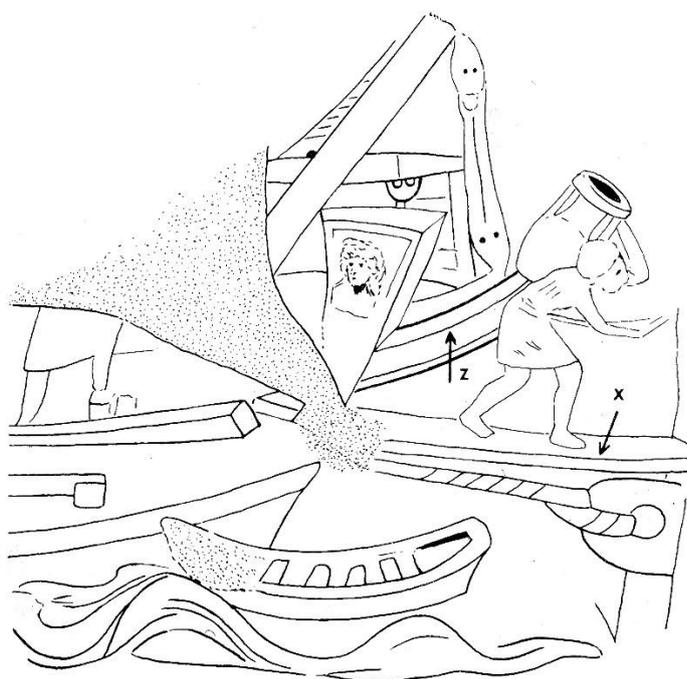
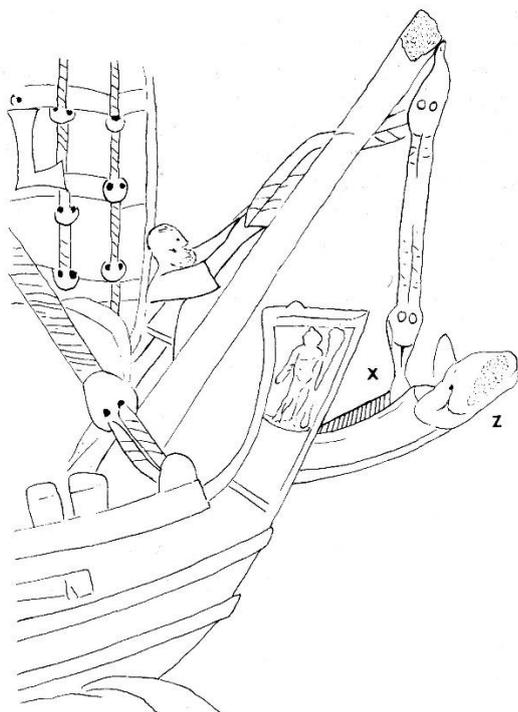
Sur le relief du *Portus Augusti* (document 170), deux navires en « style riche » présentent un système analogue de levage combiné à l'*artemo*, où semble pendre un madrier de proue presque confondu avec la passerelle. Lucien Basch a dessiné ces structures équivoques pour tenter de les comprendre, sans totalement y parvenir ⁴⁵⁷. Les **documents 172 et 173** ci-dessous les montrent en détail à l'avant de grands navires à Ostie au début du III^e siècle. Aux deux proues, des cordages à poulies suspendus à l'*artemo* semblent attachés à un madrier à tête d'animal - qui servait probablement de défense d'accostage ⁴⁵⁸ - (navire de gauche), illogiquement dans la mesure où l'on voit bien sur le navire de droite que ce madrier reste fixe alors même que la passerelle est abaissée. S'agit-il d'une erreur de figuration ? Le placage de la passerelle au madrier de proue serait-il si étroit qu'il les rendrait indissociables à la vue ? Dans ce cas, pourquoi donc le cordage à poulie sur le navire de droite n'est-il pas attaché

⁴⁵⁶ LASSALLE 2018, p. 52.

⁴⁵⁷ Cf. BASCH 1987, p. 466-467.

⁴⁵⁸ *Ibid*, p. 466.

à la passerelle abaissée (document 173), se montrant inutilement liée à un madrier apparemment fixe ? Sur le relief funéraire triestin de *Publius Clodius Quirinialis*, la forte saillie de la proue forme d'ailleurs un seul bloc avec l'étrave, la passerelle seule pouvant être levée (document 171 ...



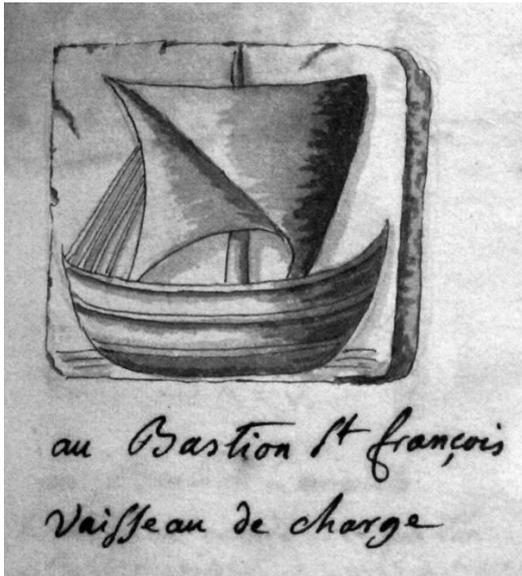
Documents 172 (à gauche) et **173** (à droite) : dessins de détails des proues des deux navires du bas-relief du *Portus Augusti*. Tiré de : BASCH 1987, p. 466 et 467.

Ces considérations n'arrivent ainsi pas mieux que Lucien Basch à comprendre les systèmes de levage d'*artemo* des navires de commerce, dont une modeste trace se voit encore à l'étrave du navire du bastion Saint-Paul. Il devait probablement en exister diverses variantes adaptées au tonnage et à l'usage principal de chaque type de navires.

Pour achever de poser cette question d'architecture navale sans prétendre y répondre, un coup d'œil à certains reliefs illustrant ce mémoire montre surtout un usage de la passerelle *par le côté*, sous un angle en épi d'une trentaine de degré par rapport au quai comme sur le bas-relief des *tabularii* du *Portus* de Rome (document 80), ou parallèle mais moins clairement sous les pieds d'un Amour de Fayence (document 79). L'accostage de flanc ou de travers était-il de règle pour les navires moyens ? Relevant selon toute vraisemblance de ce tonnage, la *corbita* de Cucuron est pourtant équipée d'une passerelle avant accrochée à un *artemo* fixe, qui travers le pont... Une manutention par passerelle avant comme au *Portus Augusti* (documents 172 et 173) était-elle réservée aux seuls navires de grande taille ? A Narbonne même, pourtant, la « scène de quai du bastion Saint-François » (voir ci-après) montre une galère de commerce apparemment dépourvue d'*artemo* chargeant de face... Les navires pouvaient-ils débarquer leurs marchandises aussi bien par le flanc que de face, en fonction des circonstances et des installations portuaires ?

Complicquant un peu plus une reconstitution impossible dans l'usure du bastion Saint-Paul, ces considérations sur l'emplacement de la passerelle laissent deviner la grande variété des navires de commerce antiques, qui s'entrevoit dans ce premier relief naval de Narbonne.

17 – Le voilier de l'abbé Bousquet



Document 174. Dessin de l'abbé Bousquet d'un bas-relief disparu, jadis au bastion Saint-François. Tiré de : LASSALLE 2018, p. 56.

Sujet : navire de commerce « corbita générique » en cours de navigation.

Description technique : bloc calcaire disparu.

Localisation : Narbonne, en remploi au bastion Saint-François.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, I^{er} – II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : Médiathèque du Grand Narbonne, ms. 24 (manuscrit de l'abbé Pierre Bousquet, *Antiquités romaines de la ville de Narbonne*, vol.1, s.d. précise (XVIII^e s.), p. 238.

Manuscrits : BOUSQUET (18^e s.), vol. 1, p. 238 ; LAFONT 1700, p. 199 ; VIGUIER DE L'ESTAGNOL (18^e s.), vol. 1, p. 222.

Références : LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 56 et 59.

Cette image d'un navire sculpté jadis sur un bloc du bastion Saint-François aujourd'hui disparu est issue d'une longue enquête de l'abbé Pierre Bousquet, érudit de terrain plus qu'antiquaire du XVIII^e siècle qui a laissé trois volumes manuscrits d'esprit encyclopédique sur les « Antiquités romaines de la ville de Narbonne »⁴⁵⁹. Ce bateau ressemble grandement sous des traits simplifiés à celui du bastion Saint-Paul juste présenté ; ainsi, peu de mots suffiront à son propos.

Dans son apparente fantaisie, la forme gonflée de la voile correspond exactement à celle en une seule pièce de son homologue précédent, n'était l'oblique absurde qui fait croire à une seconde voile au même mât, visiblement issue de l'incompréhension d'une manœuvre attachée à un bout de la vergue, selon toute vraisemblance un bras pour l'orienter. Pour le reste, ce navire reproduit pour l'essentiel la silhouette du bloc Saint-Paul : même coque ventrue à mât central et même allure venteuse en mer ouverte soulignée de vaguelettes. Mais quasi tous les détails importants ont disparu : il n'y pas d'*artemo* ou d'autres structures signifiantes, aviron de gouverne, ancre ou calcet, sans parler d'un possible système de levage à la proue. Seules manœuvres au milieu de ces fortes absences, des cargues se rattachent distinctement à la poupe, linéaments d'un vaisseau nu que couvrent seules deux fortes préceintes, qu'un plat-bord épaissi paraît surmonter d'une troisième. Qu'a donc vu l'abbé Bousquet ? Certainement presque ce qu'il nous montre, c'est-à-dire une *corbita* voguant vers la droite pareille à une vue simplifiée du navire du bastion Saint-Paul. La taille du bloc carré qui portait cette image à l'usure inconnue atteignait probablement 50 à 60 cm de haut, ce qui ne nous éclaire pas sur son voisinage iconographique, ni sur le monument qui l'intégrait.

⁴⁵⁹ Sur les antiquaires et érudits de Narbonne de la Renaissance au XVIII^e s., cf. Chantal Albert, « Historique des recherches archéologiques », in : DELONG 2002, p. 58 – 61.

18 - Le navire de la tour mauresque



Document 175. Moulage d'un bas-relief découvert dans les fondations de la Tour mauresque à Narbonne.
Tiré de : LASSALLE 2018, p. 55.

Sujet : *corbita* de gros tonnage en cours de navigation.

Description technique : moulage moderne H. 50 x L. 70 x Ép. 8 cm d'un bloc calcaire auj. à Narbonne, 8, rue Viollet-le-Duc.

Localisation : retrouvé dans les fondations de la tour mauresque, puis en remploi secondaire une cour du vieux Narbonne.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, I^{er}– II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire du moulage en attente d'installation). Inv. n° 833.541.1 / 3785.

Références : ESPÉRANDIEU 1907, p.421; LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 55 et 59.

D'un esprit assez proche de celui des deux bateaux précédents, ce navire dégage une impression de masse qu'accentue l'épaisseur du trait plastique. Alors qu'il aurait pu tirer une certaine fraîcheur d'un rendu légèrement aplani de la coque sous une voilure cinglante, comme sur le bloc du bastion Saint-Paul (document 167), le sculpteur a préféré soumettre les structures hors pavois à la pesanteur d'une lourde corbeille de bois, trouvant ainsi son expression pour montrer une *corbita* à grande capacité de charge. Les structures d'un gros porteur ne différant guère de celles d'un navire moyen, c'est ici la primauté du massif arrondi de la coque dans la synthèse visuelle qui permet d'indiquer en style simple l'importance du tonnage du navire.

L'ornement de poupe est du type à « chénisque tourné vers l'avant », minoritaire sans être rare sur les navires de commerce, dont l'orientation ne semble pas posséder de signification particulière.

Trop sommaire pour autoriser une lecture précise, le relief de la tour mauresque ne fournit guère d'indices commodes sur son modèle naval. A défaut d'attributs propres à un très grand voilier - tel un *myriophoros* – qu'on

verrait mieux dans une image de « style riche », il porte toutefois assez d'indications pour témoigner d'un gros porteur.

Le rendu massif du navire de la tour mauresque offre ainsi un parallèle immédiat avec la *corbita* de la mosaïque d'Althiburus (ici rappelée en document 176), pavement pour érudits qui sacrifie les détails visuels à une jouissance intellectuelle du lexique.



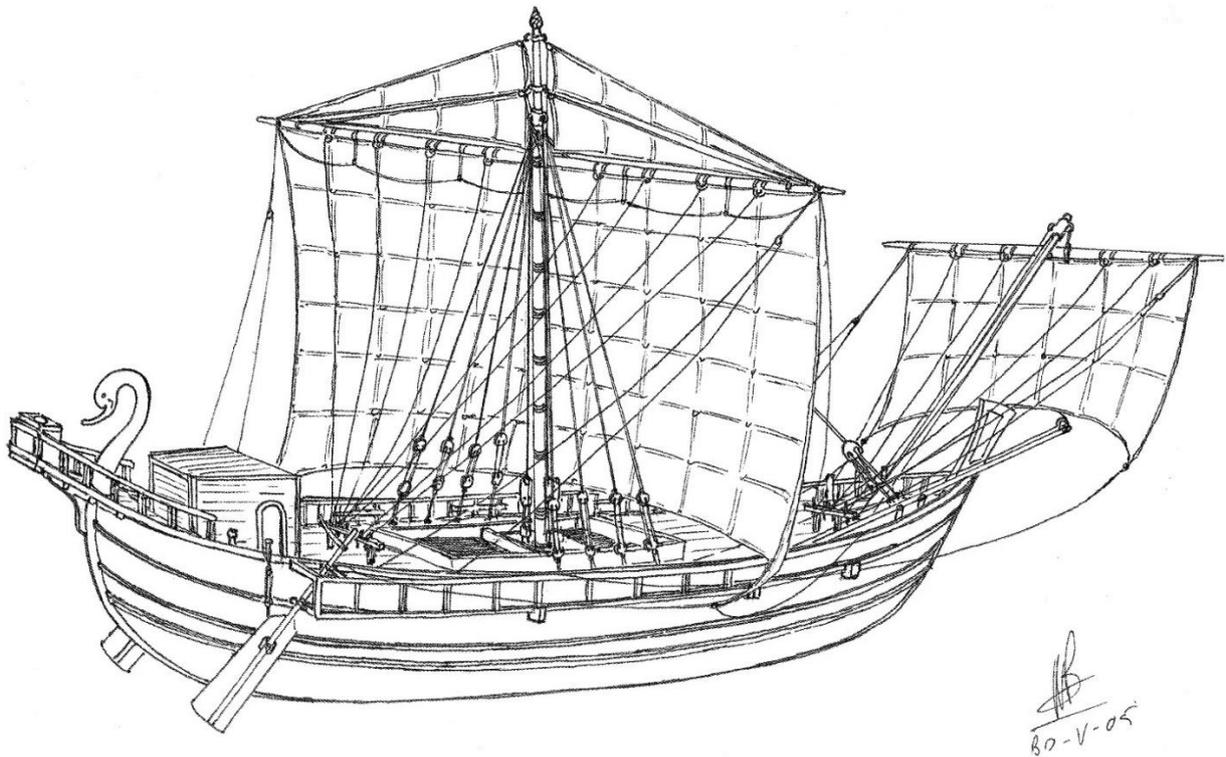
Document 176. Détail de la mosaïque d'Althiburus montrant une *corbita*. Tiré de : GROSSMANN 2011, p.

Tout comme la *corbita* d'Althiburus, le navire de la tour mauresque avait le grand mérite pour ses regardeurs d'être facilement identifiable. Sa manière plutôt fruste n'était donc pas un défaut en tant que composante d'un message dont le premier rôle était d'identifier le commanditaire, personne ou groupe professionnel.

En dépit de ce schématisme, plusieurs aspects de cette image font sens à l'œil naval contemporain. Visibles sur une forte cambrure, quelques indices associés paraissent ainsi témoigner d'une grande jauge : on y voit en effet à la fois une galerie d'étambot (derrière le chénisque), le cul de l'aile bâbord (poutre quasi verticale à l'arrière) gardant la jaumière du gouvernail-aviron, et symétriquement à l'avant sur la muraille, en dessous du *dolon*, un autre élément vertical très semblable qui pourrait être un bossoir⁴⁶⁰. Assez courante même sur des navires moyens, la plate-forme d'étambot équipe presque toujours les grandes unités dont elle marque systématiquement l'image. L'arrière de l'aile bâbord du voilier est ici très marquée, ce qui suggère la présence d'un appareil de gouverne important propre à un navire lourd. L'indication à la hauteur de l'*artemo* de l'avant de l'aile de pont - à l'arrière de laquelle se situe l'appareil de gouverne - n'ayant guère de sens, celle d'un bossoir d'une ancre excédant la force du bras semble plus vraisemblable, ce qui constituerait un autre indice de grande taille.

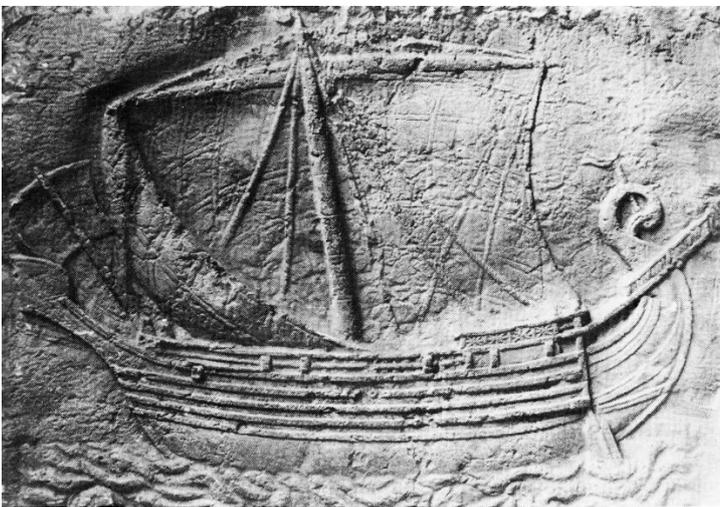
Ces indices peuvent être rapprochés utilement du modèle archéologique d'un navire annonaire en **document 21** ci-après.

⁴⁶⁰ LASSALLE, JÉZÉGOU 2018, p. 55, décrivent les structures de ce navire d'une manière assez proche de la nôtre.



Document 21. Navire annonaire du II^e-III^e s. apr. J.-C. Tiré de : BONINO 2015, p. 48.

Rendant compte également d'un grand voilier, le sarcophage de Sidon rappelé ci-dessous en **document 177** évoque ce à quoi aurait pu ressembler le navire de la tour mauresque s'il était né d'un traitement plus élaboré de la forme.

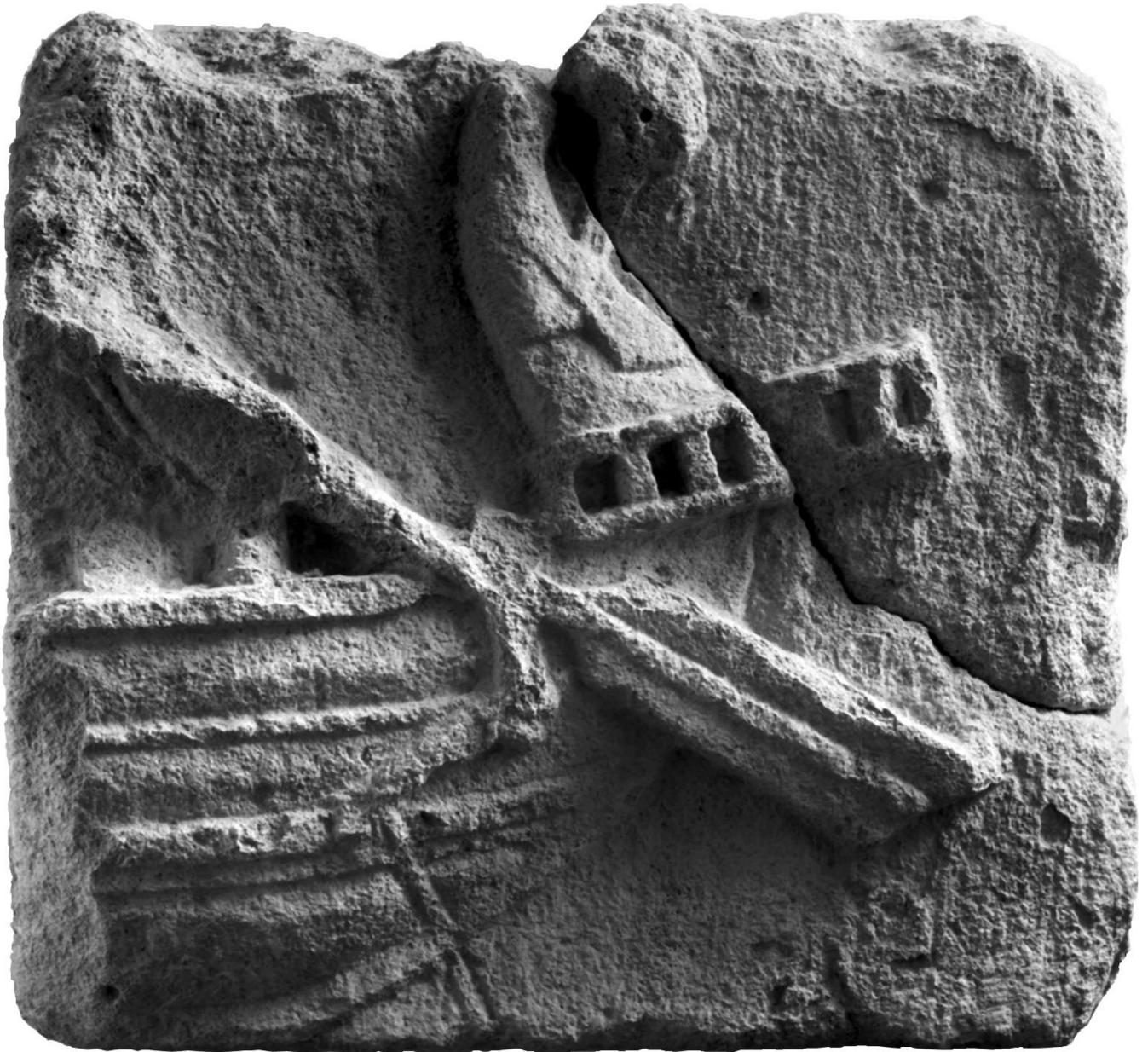


Document 177. Bas-relief d'un sarcophage de Sidon. I^{er} ou II^e s. apr. J.-C. Tiré de : BASCH 1987, p. 463.

Alors que sur le vaisseau du sarcophage levantin, le chénisque et l'*artemo* occupent leurs positions réelles aux extrémités, montrant sa silhouette dans une puissance noble, ils font l'objet à la tour mauresque d'un déplacement contre nature vers le milieu du pont qui comprime sa longueur par la poupe et de proue entre deux accents pour outrer le gabarit de la coque, dont le type naval de grosse *corbita* devait ainsi être reconnaissable même par des étrangers au monde de la mer.

Cette solution plastique paraît trop différente de celle visible au bastion Saint-Paul et dans le *voilier de l'abbé Bousquet* pour pouvoir relever d'un même dessinateur, au contraire de ces deux dernières oeuvres qui pourraient être issues le cas échéant du même atelier.

19 - Le navire de la courtine



Document 178. Poupe d'un navire marchand sur un bloc d'une courtine du rempart de Narbonne.
Tiré de : LASSALE 2018, p. 55.

Sujet : poupe d'un navire de commerce.

Description technique : bloc calcaire en deux fragments. H. 52 x L. 55 x Ép. 63 cm.

Localisation : Narbonne, en remploi dans la courtine reliant les bastions Saint-François et Saint-Cosme.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, I^{er}– II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire en attente d'installation). Inv. n° 875.7.8 / 752.

Références : DELLONG 2002, p. 242 (lettre h) ; ESPÉRANDIEU 1907, p. 420 ; LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 54 et 59.

Endommagé mais encore bien lisible, ce bloc montre la poupe d'un navire marchand d'un tonnage au minimum moyen, comme en témoignent la rambarde de plate-forme d'étambot et une amarre ou corde d'ancre en partie cachée par l'aile de gouverne – à défaut de surgir d'un sabord en pleine muraille -, qui n'existaient pas sur de petites unités.

Les autres attributs du navire de la courtine sont également typiques d'un voilier de commerce, probable *corbita*, ou de quelque *ponto,actuaria* ou *cladiuata*, on ne saurait dire sur la base d'une seule poupe. Visibles sur la muraille, deux préceintes longent la lisse de plat-bord en saillie au-dessus d'elles, présentant trois renforts à l'image du voilier de l'abbé Bousquet (document 174).

Montré hors d'eau, l'aviron de gouverne de pair avec l'amarre qui descend en oblique sous la poupe indiquent selon toute vraisemblance un navire à l'arrêt, ancré en mer ou amarré à un quai, la descente d'un cordage jusqu'à l'onde, naturelle dans un paysage marin, pouvant ressembler à s'y méprendre à la fausse perspective d'une attache à quelque anneau ou bitte d'un port. Etant donné que le seul tiers arrière du vaisseau occupe un bloc quadrangulaire, la sculpture du navire entier occupait au minimum deux blocs, et plus certainement trois modules, à en juger par la cambrure de la poupe, plus comparable à celle du navire de Sidon (document 177), de la tour mauresque (document 175) ou des modèles archéologiques de voilier hauturier moyen (document 169) ou gros-porteur (document 21) qu' à l'arrière bref des œuvres mortes du navire du bastion Saint-Paul (document 167) ou de l'abbé Bousquet (document 174). L'image complète de ce navire devait ainsi s'étirer sur près de 1,5 mètre, ce qui présume d'un environnement figuré plutôt important.

Dans l'image même, c'est bien sûr le chénisque qui attire l'attention. Très fréquent à la poupe des navires de commerce, il orne moins souvent leur proue et n'apparaît que très rarement sur les « navires longs » de guerre, où fleurissent des symboles plus directement martiaux. Se parer d'images de cygne, c'était pour les bateaux appeler Jupiter ⁴⁶¹ en tant que père des Dioscures, séducteur de Léda sous l'avatar d'un cygne. Ce sont donc à la fois Jupiter et les Dioscures, jumeaux divins particulièrement secourables aux navigateurs lors des situations extrêmes ⁴⁶², que le chénisque associe en tant structure-symbole pour protéger le navire des périls de la navigation. En plus d'être prophylactique, le col de cygne constituait aussi un bel ornement, ce qui contribua certainement à sa popularité dans la construction et l'iconographie navale.

Sur le navire de la courtine, la tête du cygne est tournée vers l'arrière à la manière la plus classique d'un « chénisque de poupe rétro-orienté », comme par exemple à l'arrière d'un voilier de commerce gros porteur sur une mosaïque de l'Antiquarium de Rome du III^e siècle (ci-après en document 179). Dans toute la richesse de cette image romaine, seule la question des proportions, ou plutôt du mélange d'échelles, retiendra notre attention. A en juger par les galeries à deux étages visibles immédiatement sous le pont, qui donnent l'échelle du navire entier, les personnages sont montrés trois ou quatre fois plus grands que de nature. Sur la plate-forme en porte à faux, le chénisque surplombe tel un géant un « abri semi-cylindrique sans doute fait de toiles montées sur des arceaux ⁴⁶³ - bien décrit par Lucien Basch – dans lequel un homme devrait tenir. Cette rupture d'échelle pousse à s'interroger sur le degré de réalisme des chénisques montrés sur les navires : il serait ici haut de près de 5 mètres !

Une autre image en « style riche » déjà rencontrée, le bas-relief du Musée Torlonia (ci-après en document 180), montre aussi un chénisque de poupe rétro-orienté dont la taille réelle au regard du reste du navire paraît exagérée très conventionnellement, à en juger par la hauteur du parapet de plate-forme d'étambot dont il dépasse largement.

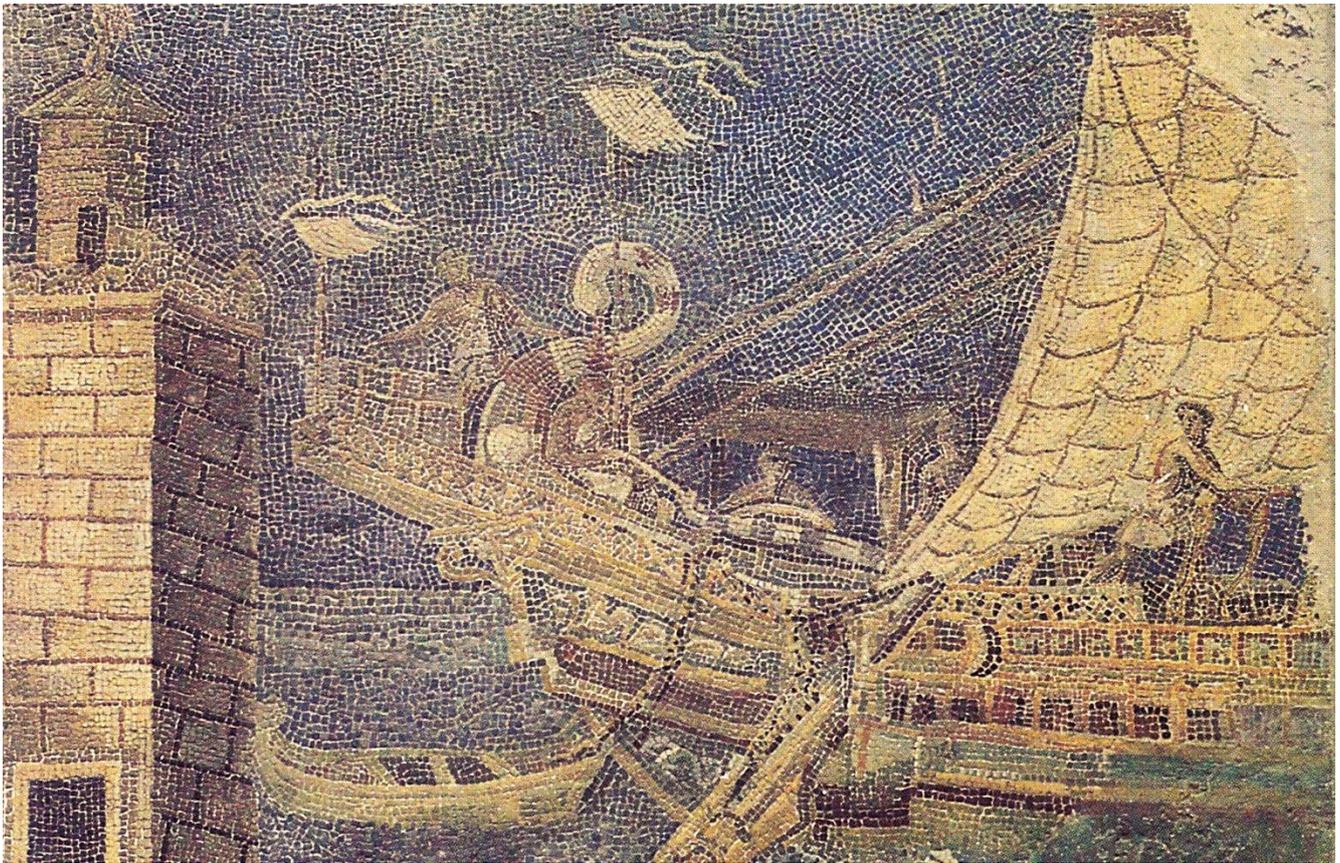
D'une facture beaucoup plus simple que ces deux antiquités romaines, le navire de la courtine est doté d'un chénisque dont la base occupe une bonne moitié de la plate-forme en porte à faux et surplombe colossalement sa rambarde. « La poupe (...) a été de tous temps et est encore la partie la plus importante du navire. C'est là que se trouvent le gouvernail et le timonier, la force et l'âme du navire, dont dépend tout mouvement et le sort même de la navigation ⁴⁶⁴ », remarque Jean Svoronos.

⁴⁶¹ Cette identification de Jupiter à un cygne se vérifie à la proue d'une galère de la mosaïque des nageurs de Cirta où cet avatar apparaît directement au-dessus d'un foudre (document XXX).

⁴⁶² Cf. ROUGÉ 1975, p. 207.

⁴⁶³ BASCH 1987, p. 459.

⁴⁶⁴ SVORONOS 1914, p. 98-99.



Document 179. Arrière d'un très grand voilier de commerce romain. Détail d'une mosaïque de l'Antiquarium. III^e s. apr.-J.-C. Rome, Musée du Capitole. Tiré de : POMEY 1997, p. 84.



Document 180. Dessin du navire de gauche du bas-relief du *Portus Augusti* au Musée Torlonia (Rome). III^e s. apr. J.-C. Tiré de : KÖSTER 1969, p. 175.

Evident dans l'absence de structures concurrentes, le chénisque du navire de la courtine concentre une forte symbolique de poupe qui dilate sa figuration. S'éloignant ici du réalisme, qu'il aurait pu maintenir à l'instar des autres éléments de l'architecture du bateau, le relief de la courtine préfère outrer l'emblème d'une protection de Jupiter appuyée de Castor et Polux qu'appelait la dévotion d'hommes de mer.

20 – Le navire du bloc 1092



Document 181. Poupe d'un navire sur le bloc 1092 du lapidaire de Narbonne. Tiré de : LASSALLE 2018, p. 55.

Sujet : poupe d'un navire marin de commerce.

Description technique : bloc calcaire. H. 54 x L. 63 x Ép. 55 cm.

Localisation : Narbonne, en remploi à un endroit inconnu des remparts.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, I^{er}- II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire en attente d'installation). Inv. n° 875.7.8 / 1092.

Références : LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 55 et 59.

Seul fragment rescapé d'une image de navire à cheval sur plusieurs bloc, ce relief incisé dans la masse semble avoir été surcreusé de verticales épaisses apparemment sans signification. Marquant une poupe, un chénisque anté-orienté à grosse tête et cou bref regarde vers l'étrave, dans une attitude proche de celle visible sur le navire de la tour mauresque (document 175). Pour le reste, la coque du bloc 1092 se singularise par la présence d'une aile nettement délinée qui va quasi jusqu'à l'étambot. C'est une variante d'architecture navale peu représentée, dont le monument funéraire pompéien de *Naevolia Tyché* offre une rare image en style riche.



Document 182. Un voilier de commerce à aile de gouverne très développée sur le bas-relief funéraire de *Naevolia Tyché* à Pompéi (HGW 22). I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 88.

21 - Les navires du bastion Saint-François



Document 183. Deux navires sur deux blocs du bastion Saint-François à Narbonne. Tiré de : LASSALLE 2018, p. 54.

Sujet : deux navires associés par erreur, de commerce (à gauche) et de guerre ou fluviomaritime (à droite)

Description technique : bas-reliefs calcaires. Bloc de G. : L. 91 x H. 58 x Ép. 50 ; bloc de D. : L. 67 x H. 58 x Ép. 50 cm.

Localisation : Narbonne, en remploi dans le bastion Saint-François.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, I^{er} - II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire en attente d'installation). Inv. n° 878.2.12.1 et 2 / 1388

Références : DELLONG 2002, p. 228 (m) ; ESPÉRANDIEU 1907, p. 423; LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 54, 55 et 59.

Sculptés de manière semblable, ces deux blocs retirés du bastion Saint-François sont aujourd'hui associés dans la collection lapidaire de Narbonne où ils ne montrent apparemment qu'un seul navire à la surface rongée. Dans un article récent, Ambroise Lassalle et Marie-Pierre Jézégou énoncent toutefois un doute sur la légitimité de cette contiguïté : « Comme le livet [ligne de l'intersection du pont et de la muraille] semble former une courbure qui s'interrompt entre les deux blocs, il est possible qu'à l'origine un troisième bloc se trouvait au centre⁴⁶⁵ ». Néanmoins, s'il y avait eu un troisième bloc, la position du mât qui émerge au centre de l'image se serait trouvée alors fortement décalée vers la gauche, ce qui ne correspondrait plus du tout à son emplacement quasi médian de règle sur tous les navires de commerce maritime, catégorie à laquelle appartient indubitablement le bateau du bloc gauche. Le respect de la position du mât n'appellerait ainsi qu'un seul bloc sur sa droite pour montrer la silhouette d'un navire de commerce, comme c'est déjà apparemment le cas dans l'arrangement de la collection lapidaire.

S'il y a bien une rupture entre ces deux reliefs, elle n'est toutefois pas due à l'absence d'un troisième module mais à l'association trompeuse de deux fragments navals distincts dans une apparence unitaire : à droite d'un cargo maritime à l'étrave arrondie et désarmée, indubitable, c'est en effet un autre bateau qui se tient.

Le disque apparemment d'un aplustre (*aphlaston*) au sommet de la poupe est l'élément déterminant de son identification. Réservé aux seuls navires de guerre, l'aplustre n'équipait pas les bateaux marchands, dont l'iconographie ignore le disque panaché⁴⁶⁶. « (...) Les bateaux de commerce, grands et petits (...) étaient

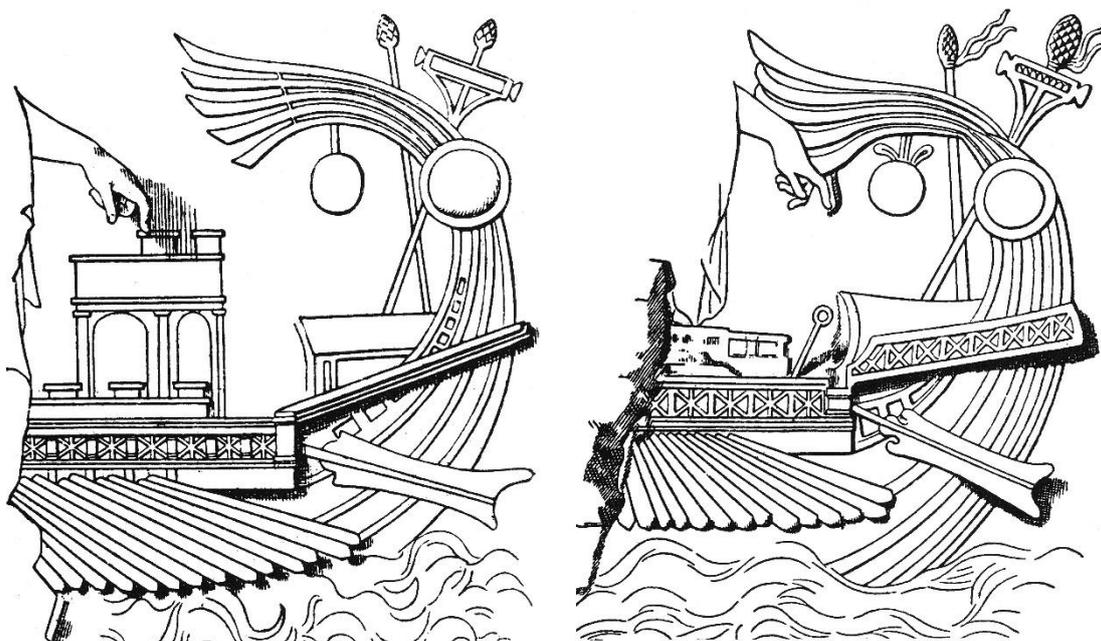
⁴⁶⁵ LASSALLE 2018, p. 55.

⁴⁶⁶ Bien que cela ne puisse bien sûr avoir valeur de preuve définitive, les recherches effectuées pour ce mémoire n'ont pas permis de découvrir un seul *aphlaston* dans l'imagerie des navires marchands.

dépourvu de l'aplustre⁴⁶⁷ » indique Jean Svoronos, selon qui cet insigne ornamental eut pour origine un dispositif signalétique purement militaire à l'usage des capitaines de galères⁴⁶⁸.

Sur le navire du bloc de droite, l'étalement sérié des préceintes sur tout l'arrondi de la poupe, du disque de l'aplustre jusqu'à l'usure du relief près de l'aviron de gouverne, où elles disparaissent, relève également de l'image d'une galère, de manière certes moins exclusive qu'un *aphlaston*.

L'absence d'avirons de vogue à l'avant de la rame-gouvernail ne peut entrer dans le raisonnement du fait de l'effacement du relief à cet endroit, qui empêche de voir s'il y en avait ou non : elle est donc neutre dans l'interprétation de l'image.



Document 184. Des arrières de galère en « style riche ». Dessins de deux bas-reliefs romains du II^e s. apr. J.-C. A gauche : au *Palazzo Spada*. A droite : de la Collection Ludovisi, au *Museo Nazionale Romano*. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 43.

La nature militaire du navire du bloc de droite paraissant établie, ne serait-il pas bon avant d'en faire un dogme d'essayer d'y trouver des contre-arguments, quitte à l'invalider ?

Le raisonnement en faveur d'une galère semble en effet être bien rigide pour une image aussi dégradée : l'apex de poupe étant très érodé, y voir spécifiquement un disque d'*aphlaston* à l'exclusion de toute autre possibilité, alors même que la naissance du panache hors champ n'apparaît plus en haut à gauche du disque encore visible, est peut-être une affirmation trop forte. Plutôt qu'un aplustre de galère, ce petit disque au sein d'une forme vague ne pourrait-il relever le cas échéant de l'ornement peu courant d'un navire civil ?

Issu d'une nécropole d'Ostie, le navire *Isis Geminiana* (document 185), dont la fresque a été très restaurée, pourrait fournir un tel contre-exemple. Ornée d'un disque bleu, une corne de poupe à méplat se recourbe sur l'étambot. Au lieu d'un aplustre, ne serait-ce pas une telle structure que portait le bloc de droite du bastion Saint-François avant son érosion ? Les iconographes ne s'accordent pas sur la nature de l'*Isis Geminiana*, « petit cargo⁴⁶⁹ » relevant d'un type à « étrave « élancée »⁴⁷⁰ », selon Lucien Basch, « cargo de l'annone⁴⁷¹ » au dire

⁴⁶⁷ SVORONOS 1914, p. 122.

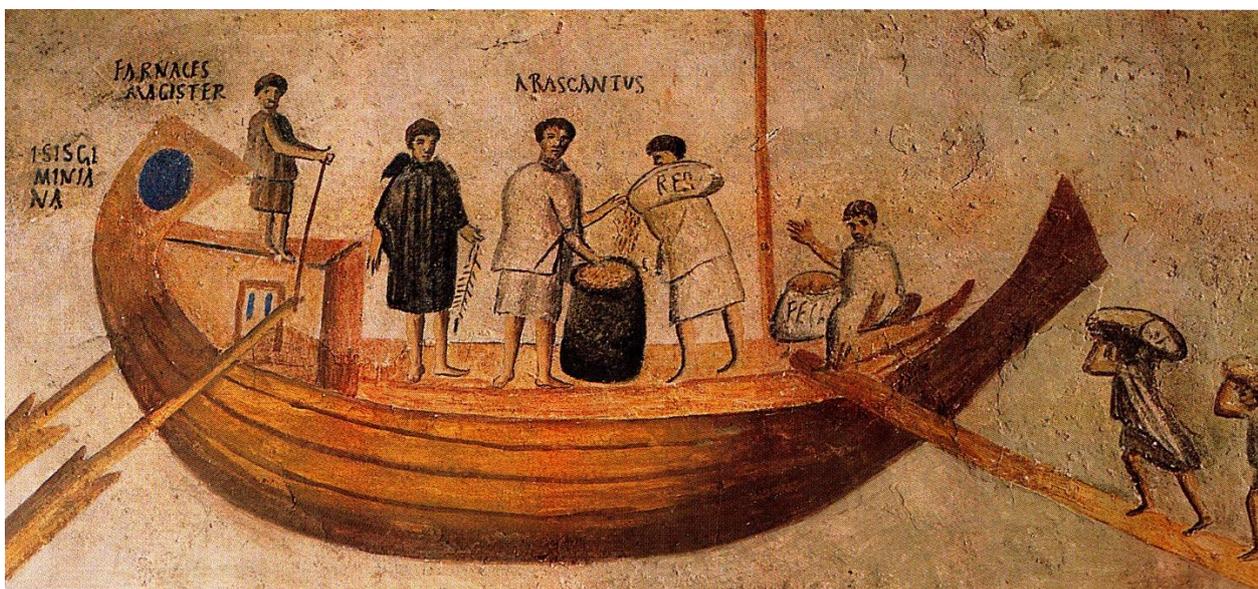
⁴⁶⁸ Cf. *ibid*, p. 120 – 130.

⁴⁶⁹ BASCH 1987, p. 468.

⁴⁷⁰ *Ibid*, p. 468.

⁴⁷¹ Site *Navires antiques, sous : Fresque de l'Isis Geminiana d'Ostie*.

du site « Navires antiques », ou encore « bateau de transport fluvial (*navis caudicaria*)⁴⁷² » pour les Musées du Vatican qui conservent cette antiquité et dont nous partageons l'analyse du fait d'un mât très à l'avant adapté au halage, comme sur le modèle archéologique fluviomaritime Fiumicino 1 (en document 24) auquel ressemble notablement l'*Isis Geminiana*.



Document 185. Le navire *Isis Geminiana*. Fresque du columbarium 31 de la nécropole d'Ostie près de la via Laurentiana. Première moitié du III^e s. apr. J.-C. Musée du Vatican. Tiré de : BLANC 1998, p. 103.

Cette digression met le doigt sur un aspect qui jusqu'ici n'avait pas retenu suffisamment notre attention : sur le navire de la nécropole d'Ostie, les lignes parallèles présentes à l'arrière se prolongent sur toute la longueur de la coque, ce qui n'est pas le cas au bastion Saint-François, où le bloc gauche ne montre apparemment qu'un seul renfort à hauteur du livet sous le plat-bord bâbord sans continuité avec les plus nombreuses lignes visibles à la poupe, ce qui constitue une preuve supplémentaire de l'existence de deux navires. Concentrons-nous maintenant sur ces lignes courbes visibles à la poupe du bloc de droite en les comparant à celles des deux galères sculptées (document 184) ou peintes sur l'*Isis Geminiana* (document 185). Espacés assez régulièrement, ces linéaments semblent correspondre un peu plus au bateau de la nécropole d'Ostie qu'aux galères du Palazzo Spada et de la Collection Ludovisi : l'arrondi d'une coque fluviomaritime se verrait donc un peu mieux dans ces lignes régulières que les préceintes étroites de *naves longae* dans leur meilleure plastique. Mais n'est-ce pas là trop penser sur tant d'usure ? La facture du bloc de droite du bastion Saint-François n'était-elle pas trop grossière pour vouloir qualifier un type de navire par un écartement de lignes défini ? N'avons-nous pas glissé subrepticement jusqu'au terrain absurde de l'hypercritique ? Si la recherche d'une image canonique distinctive de préceintes n'était rien d'autre qu'une ratiocination d'iconographe poussé à bout par l'usure du temps, elle échouerait finalement à éclairer la véritable intention d'un sculpteur à l'ouvrage deux millénaires plus tôt ...

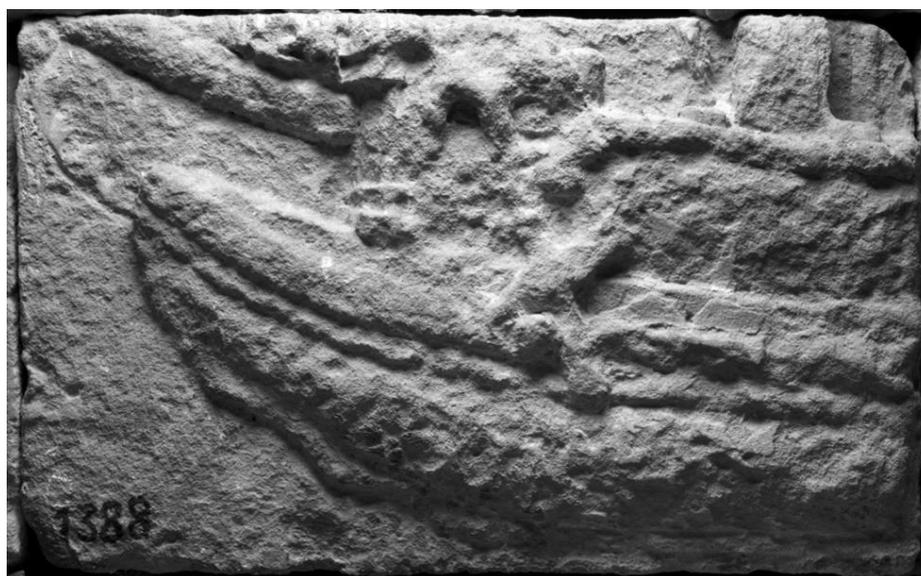
Il vaut donc mieux conclure sur le bateau du module de droite. L'argument de l'aplustre en faveur d'une galère ne peut être valablement renforcé ou affaibli par l'allure des préceintes, et il est balancé par la possibilité d'une très rare corne de poupe à décor annulaire d'un navire civil, tel l'*Isis Geminiana*, envisageable dans l'important port fluviomaritime qu'était Narbonne, mais sans doute moins probable qu'un emblème de navire de guerre. Au total, on ne tranchera pas entre un navire de commerce, tel une *navis caudicaria* à ornement particulier, et la vue d'une galère, pour laquelle l'analyse conserve une légère préférence dans l'incertitude.

⁴⁷² Site Musei vaticani, sous : Fresco depicting the boat *Isis Geminiana*

Le regard iconographique peut maintenant se porter sur le navire du module de gauche. Son image érodée est étonnamment riche en structures techniques, dont certaines apparaissent rarement dans la plastique navale. Ambroise Lassalle et Marie-Pierre Jézégou y voient notamment « une « ancre (...) fixée au flanc du navire, le jas vers le bas (...) [où] elle prend appui sur un bossoir particulièrement bien visible ⁴⁷³ ». Malgré l'usure, ils distinguent également à la proue « une partie creusée qui pouvait recevoir un élément rapporté, peut-être une plaque métallique sur laquelle on peut imaginer qu'un élément décoratif était sculpté. Cet élément saillant débordait de l'étrave et se termine en une petite volute ⁴⁷⁴ ». Tout comme sur le navire de Cucuron (voir document 47), un abri de pont d'où sort le mât apparaît lisiblement sur la droite du bloc : « Au centre sont figurés une sorte de rouf et, au-dessus, le mât principal ⁴⁷⁵ », relèvent judicieusement les deux archéologues. Semblant appuyée à une bigue au-dessus de l'étrave, une structure d'allure courbe - exceptionnelle dans l'iconographie navale - sur ou près de l'ancre est en revanche d'interprétation problématique. Comme le suggèrent Ambroise Lassalle et Marie-Pierre Jézégou, elle « pourrait être en relation avec le système d'accroche de l'ancre située en position verticale à sa droite ⁴⁷⁶ ».

A défaut de prétendre résoudre cette énigme, il est possible, ou plutôt nécessaire, de la structurer en tempérant de bon sens architectural l'incertitude de l'observation. Deux éléments sont importants de ce point de vue.

En premier lieu, un bout-dehors pointe vers l'avant en oblique au-dessus de l'étrave (voir document 186 ci-dessous) ; comme il n'est pas directement implanté au pont, à quelle structure est-il fixé ? Un court mât vertical de fixation serait envisageable. Semblables à des cordages, des lignes incurvées en relief à la base du bout-dehors accréditent l'idée d'une fixation d'une bigue – qui ne saurait être un *artemo* toujours fixé au pont – à un esparton à rôle de support. L'apparence d'un madrier de fixation légèrement *en oblique vers l'arrière* qui prend forme au premier regard naît plus du mirage d'une vieille érosion qu'il ne figurerait réellement une structure inconnue dans la construction et l'iconographie navales.



Document 186. Vue rapprochée du bas-relief du bloc gauche. Tiré de : LASSALLE 2018, p. 54.

En second lieu, le bloc de gauche n'offre pas un parfait profil mais une vue légèrement plongeante du navire qui suggère la profondeur. Courant sur toute la coque, une certaine intention perspective montre un espace du pont entre les lisses de plat-bord tribord et bâbord, qui s'effile logiquement à la proue où les deux flans se rejoignent. Cette interprétation visuelle s'accorde avec la saillie encore visible hors de l'étrave tout à gauche sous

⁴⁷³ LASSALLE 2018, p. 55.

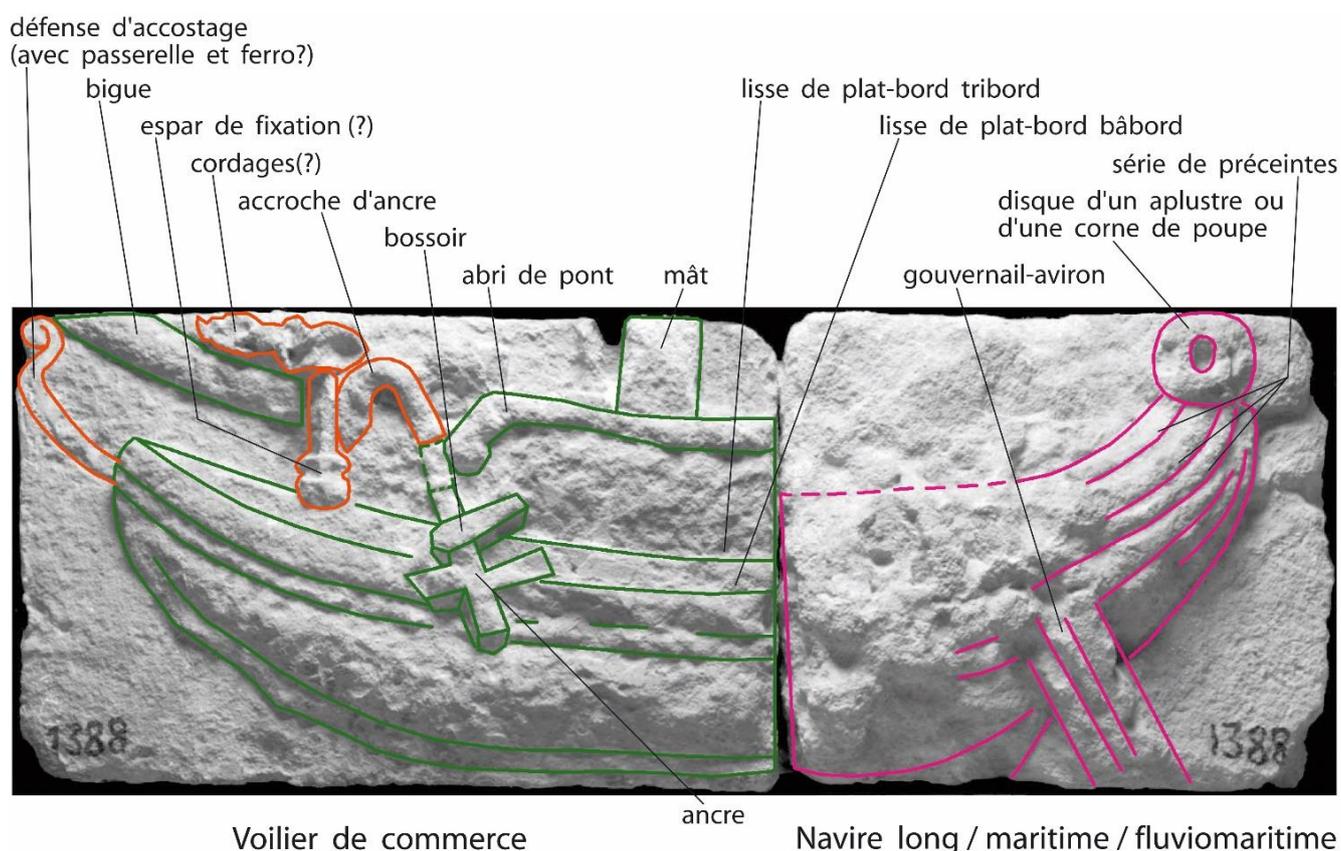
⁴⁷⁴ *Ibid*, p. 55.

⁴⁷⁵ *Ibid*, p. 55.

⁴⁷⁶ *Ibid*, p. 55.

la bigue, qui pourrait être plus volontiers une défense d'accostage légèrement incurvée (cf. documents 171, 172, 173 de Trieste et du *Portus Augusti*), éventuellement combinée à une passerelle, qu'un *ferro* à divinité. En d'autres termes, une profondeur de pont et des volumes – dont celui bien visible du bossoir - ont été restitués par le sculpteur. Plutôt qu'uniquement de profil, les structures du voilier peuvent aussi apparaître obliquement dans l'espace. De concert avec la nécessité d'un élément de fixation vertical pour la bigue, la proto-perspective de ce relief incite à voir en accord avec Ambroise Lassalle et Marie-France Jézégou un « système d'accroche de l'ancre ⁴⁷⁷ » dans le prolongement de sa verge, mais sous la forme d'une anse rattachée au même espar de fixation que la bigue.

Pour conclure sur ce relief du bloc gauche, encore relativement lisible malgré son érosion, il est historié dans un style robuste moins soucieux de reproduire l'apparence visible que de souligner la présence de structures techniques particulières, tels une bigue, un abri de pont, une ancre dans son bossoir avec son accroche, et sans doute une défense d'accostage, singularités matérielles qui marquent le voilier sous un angle technique. Cette primauté caractérise par exhibition des structures jugées signifiantes dont le rendu n'a ainsi pas besoin d'être fortement réaliste dans l'image d'ensemble, aboutissant à des gaucheries sans gravité au regard de l'intention profonde de la représentation, tel par exemple le contour de l'abri de pont qui paraît appuyé sur la haute verge de l'ancre. A l'œuvre ici dans une plastique de qualité moyenne, ce souci de citation ou d'illustration parfois indifférent au mimétisme se retrouve en Narbonnaise dans des œuvres aussi sophistiquées que le navire de Cucuron. Un schéma du voilier du bastion Saint-François avec son arrière mitoyen d'une galère ou d'un transport fluvio-maritime résume cette interprétation plausible, parfois proche du seuil de l'indécidable, dans le **document 187** ci-dessous.



Document 187. Dessin interprétatif des navires des deux blocs.

En violet : linéaments du navire de droite. Supposition en traitillé.

En vert : linéaments du navire de gauche. Supposition : en orange. Elaboré à partir de : LASSALLE 2018, p. 54.

⁴⁷⁷ *Ibid*, p. 55.

22 – La scène de quai du bastion Saint-François



Document 188. Scène de quai sur un bloc du bastion Saint-François. Photo collection Gaud Ville de Narbonne, tirée d'une notice interne des musées de Narbonne rédigée par M. Dominique Moulis.

Sujet : chargement d'une *actuaria* à quai.

Description technique : bas-relief sur bloc en calcaire local. H. 59 x L. 90 x Ép. 56 cm.

Localisation : Narbonne, en remploi dans le bastion Saint-François.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, prob. I^{er} s. apr. J.-C.

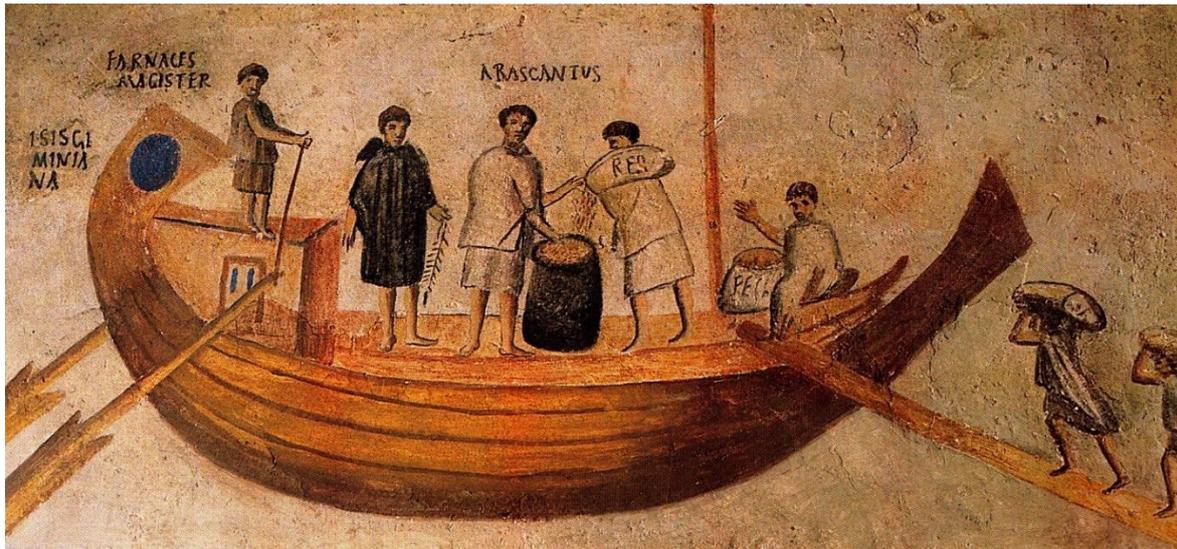
Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire en attente d'installation). Inv. n° 878.2.11 / 1310.

Références : DELLONG 2002, p. 228 (n) ; ESPÉRANDIEU 1907, p.420-421 ; LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 53-54 et 59 ; MUSÉES DE NARBONNE s.d. notice interne *Le bas-relief au bateau de commerce, de type « actuaria »* ; SOLIER 1990, p. 52, 85 et 86.

C'est une scène portuaire bien vivante qui apparaît sur ce bas-relief du bastion Saint-François. Montrés dans un style clair à la fois naïf et lisible, deux dockers montent la passerelle d'une galère de commerce pour y déposer leurs ballots que réceptionne un homme de bord aux bras ouverts. Si « l'intérêt principal de cette représentation est de montrer un accostage de trois-quarts avant et un chargement par l'avant ⁴⁷⁸ », comme l'indiquent Ambroise Lassalle et Marie-Pierre Jézégou, cette image illustre aussi une activité portuaire régionale et quelques aspects rarement figurés d'architecture et de manœuvre navale.

Montrée perpendiculaire au quai, l'*actuaria* donne au premier coup d'œil l'impression d'être chargée de face, dans une position rendue pourtant impossible par l'*akrostolion* à sa proue : le chargement a donc lieu par l'avant en oblique comme sur l'*Isis Geminiana* (document 189).

⁴⁷⁸ LASSALLE 2018, p. 53.



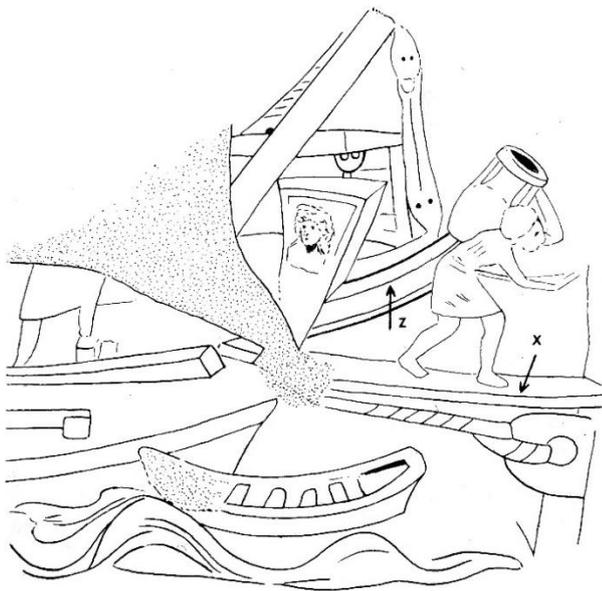
Document 189. Le navire *Isis Geminiana*. Fresque du columbarium 31 de la nécropole d'Ostie près de la via Laurentiana. Première moitié du III^e s. apr. J.-C. Musée du Vatican. Tiré de : BLANC 1998, p. 103.

L'imagerie navale d'époque romaine ne maîtrisant pas la perspective illusionniste - qui n'apparaîtra qu'à la Renaissance -, la position de la passerelle se déduit plus de la vue de structures du navire qu'elle ne se livre au regard immédiat. Ainsi, le cargo du bas-relief des *tabularii* en **document 190**, que son *artemo* montre désaxé, est lui aussi déchargé à l'aide d'une passerelle en oblique dont l'orientation par rapport au quai demeure néanmoins assez floue.



Document 190. Bas-relief des *tabularii* du Portus de Rome. III^e s. apr. J.-C. Tiré de : BASCH 1987, p. 464.

Par comparaison avec les scènes de l'*Isis Geminiana* et des *tabularii*, celle du bastion Saint-François indique à grands traits clairs le contexte où le navire charge : un quai s'interrompt sous la passerelle pour faire place à la mer, rendue par un ondolement de vagues. Tout comme sur le bas-relief des *tabularii* (document 190), la passerelle s'élève du sol jusqu'au bateau, ce qui semble indiquer un quai de faible hauteur, presque au niveau de l'eau. Il n'en va pas toujours ainsi : sur le relief du *Portus Augusti* du Musée Torlonia (dessin en document 191), par exemple, le navire de droite décharge sa cargaison de face sur une passerelle à l'horizontale d'un quai à la même hauteur que son pont, qui était bien au-dessus de l'eau, comme de raison pour un voilier de fort tonnage montré en train d'utiliser des infrastructures adaptées à sa capacité de charge.



Document 191. Dessin de la proue du navire de droite du bas-relief du *Portus Augusti*, au Musée Torlonia (Rome). Tiré de : BASCH 1987, p. 467.

Ainsi donc, le navire de la scène de quai du bastion Saint-François n'offre pas d'indices d'une jauge remarquable et paraît charger sur un quai adapté aux tonnages courants. La nature des marchandises transportées est en revanche inhabituelle dans l'iconographie : au lieu de sacs ou d'ordinaires amphores, ce sont des objets mal identifiés, « peut-être des poteries contenues dans un filet ⁴⁷⁹ », au dire d'Emile Espérandieu, que rejoignent Ambroise Lassalle et Marie-Pierre Jézégou pour lesquels il y a là probablement « de la céramique, même si ce conditionnement en ballots sphériques, sans doute dans des filets, n'apporte certainement pas une bonne protection à des objets tels que de la vaisselle en terre cuite ⁴⁸⁰ ». De fait, ce bas-relief pourrait illustrer une diffusion plutôt régionale de céramiques produites à proximité ou dans l'arrière-pays, qui n'auraient besoin que d'un conditionnement sommaire dès lors qu'elles ne voyageraient pas très loin. On verrait bien ainsi au I^{er} siècle des sigillées de la Graufesenque être chargées en vrac dans leur *emporion* habituel pour caboter en Tarraconaise ou gagner le delta du Rhône...

Si la nature de cette cargaison demeure incertaine, le navire est plus explicite : il s'agit d'un navire mixte à voile et à rames, autrement dit d'une galère marchande ou *actuaria* selon la typologie d'Althiburus (voir dans « modèles iconographiques » la rubrique C.1 « Types de bateaux de la mosaïque d'Althiburus »). « Le navire possède une rangée de rames. Elles sont relevées, cependant que la voile principale, portée par un mât central, est repliée. Il s'agit donc d'un bateau de type « *actuaria* » ⁴⁸¹ », décrit avec justesse Dominique Moulis. Il présente une étrave à taillemer et un abri d'arrière-pont sous une vergue inclinée. Par ailleurs, un cartouche à motif apotropaïque apparaît entre la première rame et la proue. Ces trois derniers éléments (taillemer, abri, cartouche) éloignent l'idée d'un bateau mixte de très faible tonnage, une *actuariola* qu'accréditeraient seulement dix avirons sortant de son tribord. Comme bien souvent dans la plastique navale, ce relief identifie un type de navire en montrant certains traits qui le distinguent, mais sans nulle intention d'exhaustivité : dix rames valent un nombre imprécisé de rames, ici certainement supérieur à une rangée de dix, une *actuaria* à taillemer et abri de pont figuré sur un monument funéraire du premier port des Gaules ne pouvant guère montrer le caboteur infime d'un tout petit patron, qui ne pourrait s'offrir ce mémorial.

Du point de vue du transport maritime, l'*actuaria* était un véhicule de jauge faible ou moyenne, non minuscule, peut-être légèrement plus rapide que les navires habituels grâce à la forme de son étrave à taillemer, mais de bien peu. C'est plutôt l'appoint de ses rames qui la rendait plus disponible à naviguer que les purs voiliers, qui étaient entièrement soumis aux caprices des vents et devaient redoubler de précaution à l'approche du *Mare*

⁴⁷⁹ ESPÉRANDIEU 1907, p. 420-421.

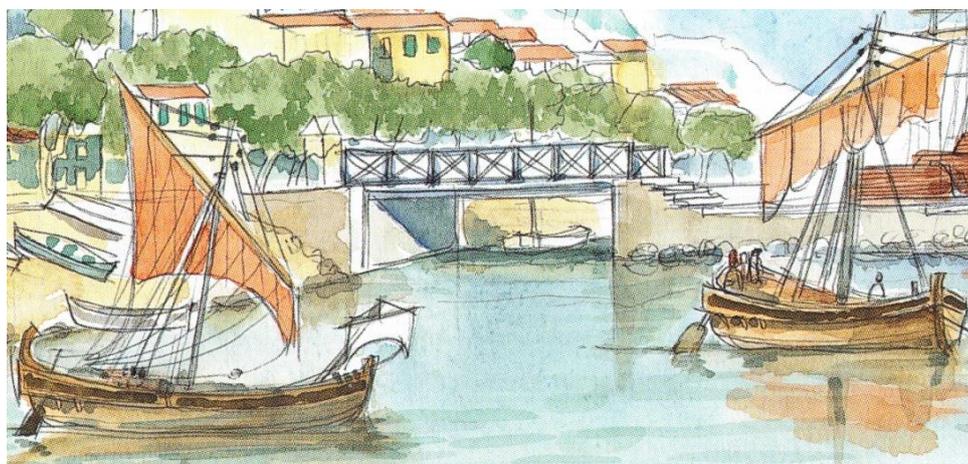
⁴⁸⁰ LASSALLE 2018, p. 53-54.

⁴⁸¹ MOULIS (Le bas-relief au bateau de commerce, de type « *actuaria* »), s.d., p. 1.

clausum. Inférieure à beaucoup de voiliers ronds sur le plan du tonnage, l'*actuaria* offrait l'avantage d'une plus flexibilité d'utilisation, pouvant continuer un temps dans une brise contraire ou sortir d'une bonace : elle était donc rapide aux regards des Anciens qui évaluaient la durée du transport en jours ou semaines de navigation toujours dépendantes de l'état de la mer, et non sur la base d'une vitesse théorique maximale du bateau qui n'était approchée qu'en de rares situations idéales, comme durant les vents étésiens pour les traversées NO-SE. Adaptée au cabotage et au tramping, l'*actuaria* en cours de chargement du bastion Saint-François illustre donc une activité commerciale d'envergure moyenne, probablement régionale, pour laquelle la disponibilité et la flexibilité étaient plus importantes que la masse transportée. Dans un ouvrage maintenant classique sur la Narbonne antique, Michel Gayraud a distingué un peu schématiquement « deux types de naviculaires ⁴⁸² » en fonction de leurs dimensions, autrement dit du volume et de l'étendue de leurs activités commerciales. A côté d'importantes entreprises familiales présentes dans les plus grands ports méditerranéens, par ailleurs engagées dans le transport de l'Annone, attestées surtout au II^e siècle ⁴⁸³, il y avait aussi des naviculaires « à la tête d'une petite entreprise individuelle, spécialisée dans le simple cabotage le long des côtes ⁴⁸⁴ », dont le *floruit* attesté par l'épigraphie précéda au I^{er} siècle le développement de grandes entreprises qui s'arrogèrent ultérieurement le premier rôle. Sur la base de recherches plus récentes, Maria-Luisa Bonsangue nuance l'analyse de Michel Gayraud dont elle confirme l'essentiel. Elle perçoit à Narbonne un lien intéressant entre un groupe professionnel et un type de navires : « les naviculaires attestés au I^{er} s. ap. J.-C (...), [elle] les verrait volontiers comme des spécialistes de la navigation maritime impliqués dans le commerce de redistribution qui requérait l'usage de bateaux de petit tonnage. Ce commerce s'exerçait à partir de Narbonne au cours du I^{er} s. ap. J.-C., soit en direction de la Catalogne (...), soit en direction d'Arles ⁴⁸⁵ », ajoute Maria-Luisa Bonsangue.

Certainement de jauge moyenne, l'*actuaria* du bastion Saint-François devait être paradoxalement d'un usage plus courant à Narbonne que bien des gros porteurs, le nombre des acteurs économiques étant d'autant plus important que les jauges étaient faibles : c'est donc une chance d'en voir une sur le bloc d'un monument funéraire consistant.

Un dernier détail mérite encore d'être noté : la voile ici quasi carguée sur sa vergue inclinée n'est sans doute pas seulement montrée telle pas pour laisser voir la tête de l'homme à bord. Elle témoigne des possibilités de manœuvre du gréement romain dont la voile pouvait être facilement inclinée sur la vergue par les balancines, orientée grâce à ses bras, raidie par les boulines ou tendues à l'aide des écoutes. Les *actuariae* tirèrent certainement le meilleur profit de ces bonnes capacités nautiques qu'illustre une aquarelle de Jean-Marie Gassend (document 192).



Document 192. Navires inclinant la vergue de leur mât. Détail d'une aquarelle de Jean-Marie GASSEND tirée de : DAMONTE 2002, p. 50.

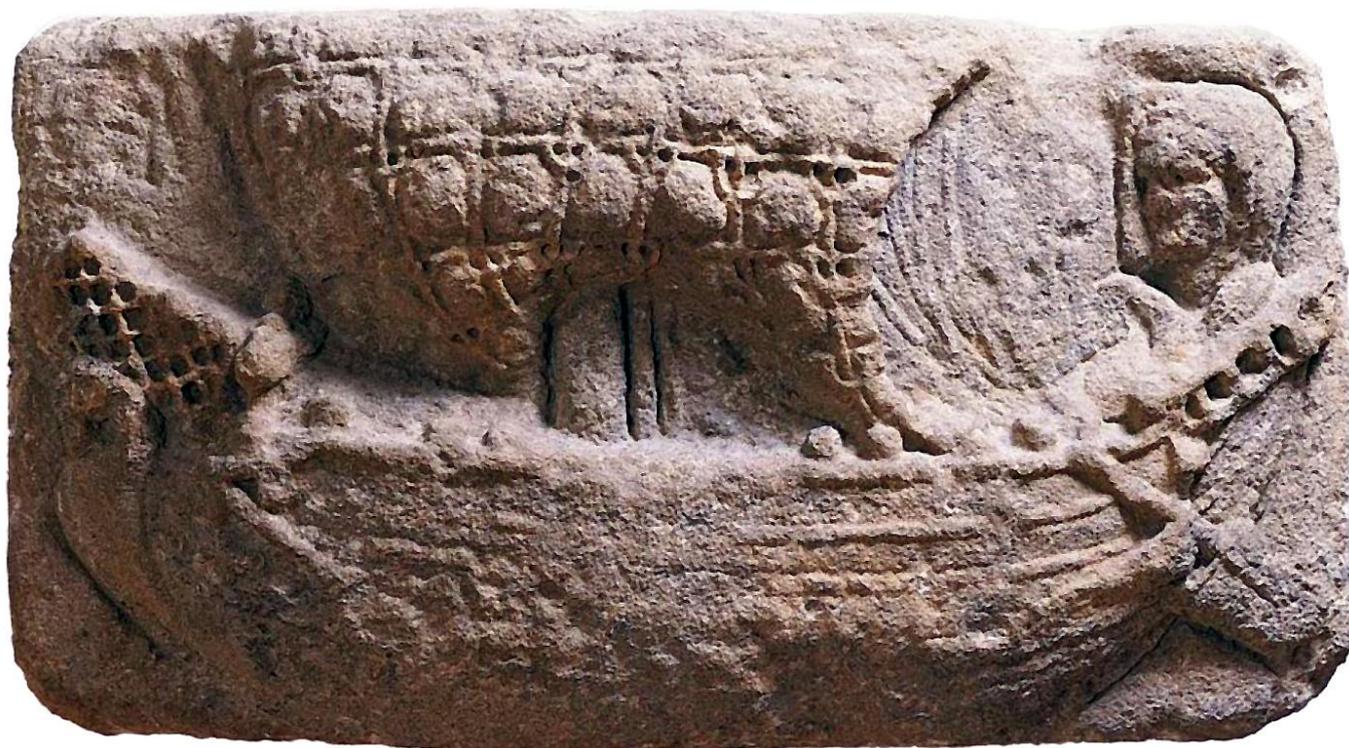
⁴⁸² GAYRAUD 1981, p. 534.

⁴⁸³ Cf. *Ibid.*, p. 534.

⁴⁸⁴ *Ibid.*, p. 534.

⁴⁸⁵ BONSANGUE 2016, p. 30.

23 – Le navire du bastion Saint-Cosme



Document 193. Voilier de commerce avec une divinité tutélaire sur un bloc du bastion Saint-Cosme. Tiré de : DUSSEAU 2018, p. 11.

Sujet : voilier de commerce maritime en cours de navigation sous la figure d'une divinité protectrice.

Description technique : bas-relief sur bloc calcaire légèrement convexe. H. 53 x L. 103 x Ép. 59 cm.

Localisation : Narbonne, en remploi secondaire dans le bastion Saint-Cosme.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, I^{er} - II^{es}. apr. J.-C.

Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire en attente d'installation). Inv. n° 877.3.6 / 298.

Références : DELLONG 2002, p. 252-253 (c) ; DUSSEAU 2018, p. 11 ; ESPÉRANDIEU 1907, p. 422 ; LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 52-53 et 59 ; MUSÉES DE NARBONNE s.d., notice interne *Le bas-relief au bateau de pêche, de type « corbita »*.

Sur un grand bloc calcaire, une divinité à la poupe d'un voilier en pleine navigation témoigne de la religiosité des marins, dont le métier est ici évoqué avec fraîcheur et vivacité. Remarquable par la variété de ses détails architecturaux, cette image l'est encore plus en tant que témoignage de dévotion à une divinité, dont l'identité demeure incertaine. L'exploration des blocs précédents de ce mémoire ayant donné lieu à des considérations techniques parfois fastidieuses, ce bas-relief va surtout être examiné sous l'angle de la croyance, une analyse technique poussée du navire courant le risque d'abonder en répétitions et de lasser le lecteur.

Un coup d'œil descriptif du voilier sur son bloc ne sera toutefois pas inutile en ce début d'analyse pour favoriser la compréhension de sa dimension religieuse.

Sur la douzaine d'unités lapidaires navales de Narbonne, ce module est le seul « sculpté dans un bloc rectangulaire légèrement convexe ⁴⁸⁶ » : il « devait [ainsi] décorer, à l'origine, un monument funéraire, arrondi dans son plan ou dans son élévation, qui s'élevait dans une des nécropoles de la Narbonne romaine ⁴⁸⁷ », indique Dominique Moulis pour le compte des Musées de cette cité. Plus qu'à un autel funéraire de bonne taille, c'est

⁴⁸⁶ LASSALLE 2018, p. 52.

⁴⁸⁷ MUSÉES DE NARBONNE s.d., notice interne : *Le bas-relief au bateau de pêche, de type « corbita »*, p. 1.

plutôt à un mémorial arrondi ou circulaire en grand appareil qu'aurait pu appartenir ce bloc large de plus d'un mètre, physiquement le plus important de tous les modules navals de l'*emporion*, comparable en dimensions (mais non de forme) à la scène d'ouvriers à l'ouvrage près d'amphores pour le compte d'un *negotiator* ou d'un naviculaire (document 116).

Pris pour un « bateau de pêche ⁴⁸⁸ » par Emile Espérandieu sans doute en raison de l'absence apparente de grosses superstructures, abri de pont ou cabine, qui suggère un voilier modeste, ce navire appartient au type générique des *corbitae* : il s'agit d'un voilier rond de commerce au tonnage imprécis dans l'image, qui n'indique par ailleurs aucun usage de pêche. Sélective comme à l'ordinaire, la plastique met ici moins l'accent sur les superstructures habitables du navire que sur ce qui en permet la manœuvre et le meut : directement aux mains de l'équipage, le gréement et l'accastillage sont ainsi figurés de manière convaincante à l'exemple d'une voile bien gonflée. « Ce navire de commerce possède un seul mât et une voile carrée. Les cargues, terminées chacune par un cabillot, sont regroupées vers l'arrière dans un probable râtelier ⁴⁸⁹ », note Diane Dusseaux parmi d'autres détails vivants. Au-dessus d'un chénisque à la proue, une apparente « plate-forme munie d'une rambarde à croisillons utilisée pour les sondes et/ou pour remonter les ancres ⁴⁹⁰ » est montrée avec une netteté inhabituelle. De manière significative, la hauteur quadrillée de son garde-fou est nettement plus haute que la balustrade de la plate-forme d'étambot, pourtant de même élévation, comme si l'artiste avait voulu souligner les parties du navire les plus animées par l'équipage, dont un membre à l'avant à moitié caché par la voile paraît d'ailleurs s'activer au-dessus d' « une ancre, dont la patte droite repose sur un bossoir ⁴⁹¹ ». En dépit de la sobriété du pont, la plate-forme d'étambot tout comme son homologue à la proue sont des structures inadaptées à un petit navire : ce cargo était donc au moins d'un déplacement moyen.

Complétant cette vue très humaine d'une *corbita*, le profil d'une femme voilée se dresse à la poupe, immense présence qui paraît couvrir le navire de son regard. D'une manière surprenante pour un moderne, cette apparition fait surgir d'un seul coup le surnaturel dans le quotidien. Pour tenter de bien comprendre cette singularité iconographique, il paraît judicieux à ce point d'écouter un conseil d'Henri Lavagne sur l'imagerie du symbolisme religieux. « Les deux extrêmes en ce domaine sont connus : ou bien une tendance à l'hypertrophie de la valeur symbolique que l'on confère à l'image, ou bien la négation sceptique de toute signification pour ne voir dans le détail de la représentation que de l'ornemental ⁴⁹² », résume le savant, qui « préconis[e] une distinction chère aux sémiologues, entre les « codes forts » et les « codes faibles », [pensant] que la différence est aussi opérante en iconographie et permet de faire la part entre les détails iconographiques signifiants et ceux qui relèvent simplement de l'ornementation ou qui sont la trace d'un héritage d'imagiers ⁴⁹³ ». Qu'en est-il de ce point de vue sur le navire du bastion Saint-Cosme ? L'imposant profil féminin à la poupe relève-t-il d'une reprise ordinaire de l'imagerie, voire d'une habitude d'ornement – code faible -, ou donne-t-il forme à un message symbolique profond – code fort - ?

Il faut comparer cette image à quelques autres analogues ou semblables pour juger de son code.

Doté lui aussi d'un col de cygne à la proue, ce qui est assez rare, un modèle de barque votive trouvé près des sources de la Seine montre un homme seul au milieu de la coque (document 194). Soulignée par le dénuement de la vue, la position du rameur ou *gubernator* à l'intérieur de cet ex-voto ⁴⁹⁴ paraît significative d'une implication religieuse personnelle.

⁴⁸⁸ ESPÉRANDIEU 1907, p. 422.

⁴⁸⁹ DUSSEAUX 2018, p. 11.

⁴⁹⁰ LASSALLE 2018, p. 53.

⁴⁹¹ *Ibid*, p. 53.

⁴⁹² Henri Lavagne dans : BURNAND 1999, p. 99.

⁴⁹³ *Ibid*, p. 99.

⁴⁹⁴ Cf. DUVAL 1989, p. 857-859, qui analyse en détail la position et la gestuelle du personnage pour définir son rôle à bord.



Document 194. Barque votive de Blessey (Côte-d'Or) trouvée près de Dijon à 2 km des sources de la Seine. Bronze. Epoque gallo-romaine. Tiré de : GÖTTLICHER 1978, tf. 43, fig. 549.

Dans un style beaucoup plus romain, l'enduit peint d'un cippe funéraire africain (document 195) montre une silhouette dans la même position : c'est ici l'âme du défunt qui est à bord d'un navire qui l'emporte vers l'autre monde ⁴⁹⁵.



Document 195. Un bestaire en bateau sur son cippe funéraire. *Thanae* – HENCHIR THINA (Tunisie). Prob. III^e s. apr. J.-C. Tiré de : BARBET 2013, p. 269.

A l'évidence, l'homme d'équipage dont le bras apparaît à l'avant de la voile du navire du bastion Saint-Cosme n'est pas dans cette situation, au même titre que le grand profil féminin tout à l'arrière du voilier. A Pompéi, le bas-relief du tombeau de *Naevolia Tyché* (document 196) offre une image bien plus semblable à son homologue narbonnais, mais en mode inversé : de part et d'autre d'un équipage joyeusement affairé, un chénisque orne la poupe comme d'ordinaire, tandis qu'à l'étrave, une plate-forme à croisillons - du même type qu'au bastion Saint-Cosme - est doublée d'un *ferro* à profil de divinité... Souvent orné d'un visage divin, le *ferro* « était très vraisemblablement une plaque de métal ouvragé dont la fonction était à la fois ornementale et apotropaïque ⁴⁹⁶ », écrit Lucien Basch.

⁴⁹⁵ Cf. BARBET 2013, p. 269.

⁴⁹⁶ BASCH 1987, p. 457.



Document 196. Bas-relief du tombeau de *Naevolia Tyché* à Pompéi (HGW 22).

I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : BASCH 1987, p. 459.

Ce *ferro* est l'élément clé, car malgré son fort relief, la tête voilée à l'arrière du voilier du bastion Saint-Cosme est délinéée par une telle structure, dont le contour né au sommet du chef descend verticalement devant la face avant de revenir sous le menton. Cette figure hiératique n'est ainsi qu'une image de *ferro* monumentalisée et transférée à la poupe du navire. Incarnant dans sa position ordinaire d'étrave le *numen* protecteur de la course marine, il répond à un vrai besoin d'aide divine, les navigateurs antiques ayant toujours redouté la mer et conjuré ses périls par force rites et redondance d'emblèmes divins : une divinité en image de proue tient ainsi du « code fort », que renforce encore son agrandissement à la poupe, où il est déplacé.

Couvert du voile sacré, le profil hiératique du bastion Saint-Cosme porte la raison d'être du navire tout entier, et cela d'une manière d'autant plus crédible qu'il ne fait que varier un emblème de piété connu de tous. De l'arrière du voilier où elle se tient, la divinité semble accorder une protection particulière à l'équipage qui navigue sous ses yeux.

Mais cette puissance divine, qui donc pouvait-elle être ? Aucun sistre d'isis, grande déesse protectrice des navigateurs, ni lion de Cybèle, *tympanon* de Mater Magna ou autre marque distinctive d'une grande divinité n'apparaît dans cette image dépourvue d'attributs spécifiques. On ne peut donc identifier une divinité majeure du panthéon gallo-romain ou d'origine orientale. Entre Nîmes et Narbonne, le recours à des *Junones* aux épicleses vairées « répondai[t] (...) aux besoins de protection surnaturelle qu'éprouvaient sous l'empire les individus isolés et les groupes constitués ⁴⁹⁷ », a toutefois constaté Jules Toutain dans l'épigraphie. L'hypothèse d'un prêtre ou d'une prêtresse s'accordant mal au pouvoir apotropaïque d'un visage sur *ferro*, c'est vraisemblablement le *genius* d'un collège professionnel qui patronnait le navire du bastion Saint-Cosme.

Il y plus d'un siècle, Jules Toutain avait déjà repéré dans l'épigraphie un *Genius naut(arum)* et des *genii* de l'Annone de Rome et du *portorium publicum* ⁴⁹⁸. Des *numina* bienveillants protégeaient également les corporations de naviculaires qui leur vouaient un culte et recherchaient leur image. « Certains groupements invoquaient un *Genius* (...), sorte de divinité impersonnelle qui veillait sur l'association ⁴⁹⁹ », rappelle François de Izarra à propos des nautés, dont les propos conviennent aussi bien aux naviculaires.

La féminité du patronage visible au bastion Saint-Cosme pourrait aussi éventuellement relever de *Tutelae*, populaires en Tarraconnaise et en Aquitaine ⁵⁰⁰, provinces avec lesquelles Narbonne était lié par d'intenses relations commerciales, mais non en Narbonnaise. Le navire du bastion Saint-Cosme pourrait aussi le cas échéant figurer le génie individuel d'un naviculaire assez prospère pour orner la mémoire de sa réussite d'un grand monument circulaire. L'hypothèse du *Genius* d'une corporation demeure cependant la meilleure.

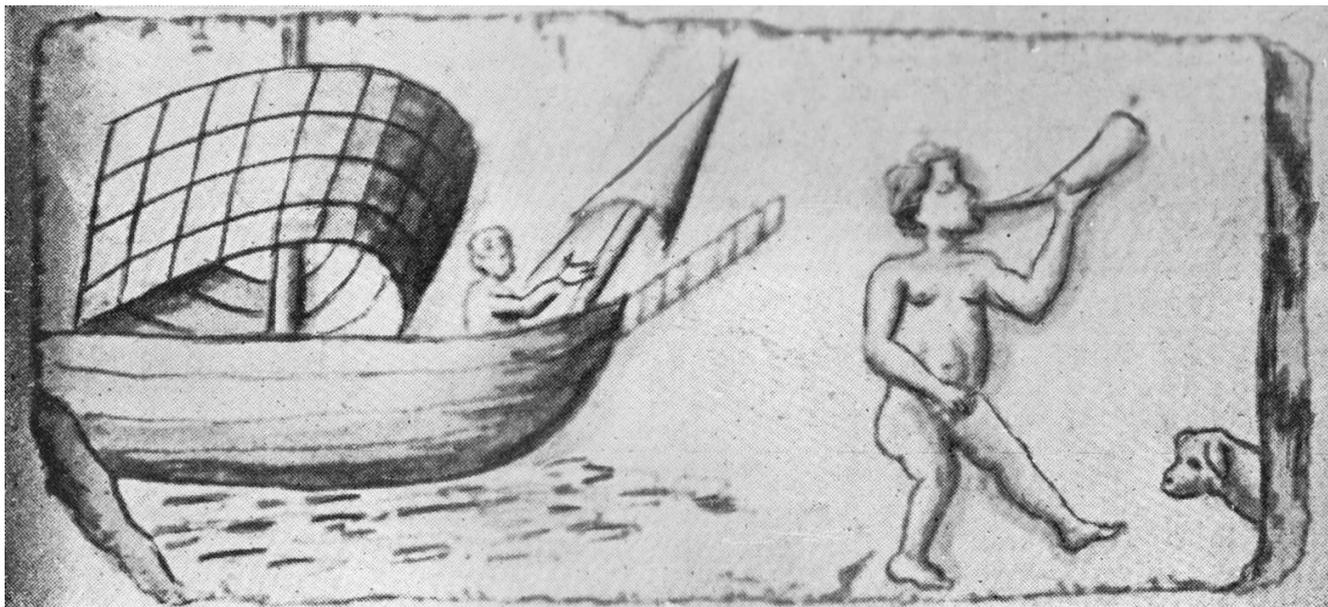
⁴⁹⁷ Cf. TOUTAIN 1907, p. 443.

⁴⁹⁸ Cf. *Ibid*, p. 462 – 463.

⁴⁹⁹ IZARRA 1993, p. 183.

⁵⁰⁰ Cf. TOUTAIN 1907, p. 444.

24– Le *bucinator* du bastion Saint-Cosme



Document 197. Dessin d'un bas-relief aujourd'hui disparu par l'abbé Bousquet, qui l'observa sur un bloc du bastion Saint-Cosme, près de l'angle au sud. Tiré de : ESPÉRANDIEU 1907, p. 467.

Sujet : atterrissage d'un voilier bien venté dont le seul homme à bord est annoncé par un *bucinator* accompagné d'un chien.

Description technique : bloc calcaire disparu.

Localisation : Narbonne, en remploi dans le bastion Saint-Cosme, près de l'angle au sud.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, prob. I^{er}- II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : Médiathèque du Grand Narbonne, ms. 24 (manuscrit de l'abbé Pierre Bousquet, Antiquités romaines de la ville de Narbonne, vol.1, s.d. précise (XVIII^e s.), p. 23.

Manuscrits : BOUSQUET (18^e s.), vol. 1, fol. 23 ; VIGUIER DE L'ESTAGNOL (18^e s.), vol. 1, fol. 218.

Références : ESPÉRANDIEU 1907, p.467 ; LASSALLE & JÉZÉGOU 2018, p. 55-56 et 59.

Caillassé par des générations d'écoliers près d'un angle du bastion Saint-Cosme, « ce bas-relief, depuis bien longtemps point de mire de pierres lancées par les enfants, est entièrement détruit, annotait en 1857 M.G. Bonnel dans un manuscrit de Viguiier de l'Estagnol : il ne reste que le bucinator⁵⁰¹ ». Disparue depuis lors, cette plastique était encore relativement bien conservée lorsqu'elle fut dessinée au XVIII^e siècle par l'abbé Bousquet. Scène unique en son genre parmi ses homologues narbonnaises, elle articule une symbolique funéraire complexe à l'image d'un navire relevée par un prêtre savant, mais guère marin, qui l'a parée d'une naïve fantaisie tout en conservant ses traits essentiels.

Cette scène léguée à notre connaissance, que montre-t-elle ? On y voit l'atterrissage d'un voilier par bon vent, à bord duquel un homme se tient seul à la proue. Une passerelle ostensiblement déployée à l'étrave indique l'imminence du débarquement sur un rivage imprécisé devant le navire. Tendue vers un asile, la main du passager désigne un personnage nu et potelé au visage juvénile qui y sonne de la trompe dans une attitude dansante près d'un chien.

Semblant flotter autour du mât telle une grande manche quadrillée qu'appuie une sorte de *dolon* en pointe à l'*artemo*, l'étrange voilure de ce bateau paraît à première vue entièrement erratique, alors même qu'elle essaie

⁵⁰¹ M. G. Bonnel cité par Emile ESPÉRANDIEU 1907, p. 467.

de rendre lisibles des linéaments certainement déjà bien effacés lorsqu'ils furent dessinés. La forme générale de la grand-voile, en particulier, évoque aussi bien celle sculptée au « navire du bastion Saint-Paul » (objet n° 16) que l'enflure double dessinée sur le « voilier de l'abbé Bousquet » (objet n° 17) par le même auteur, qui confond ici le gonflement du tissu avec ses cordages dans une incohérence différente. Généreux, le contour bien gonflé de la voile est celui d'un bateau vent sous vergue qui approche à vive allure du rivage. Imaginée plus que vraiment perçue par son dessinateur, la forme en flèche du *dolon* souligne la vitesse du navire. Sans surprise à l'avant d'une coque arrondie, la présence d'un *artemo* indique un voilier de commerce dont le caractère essentiel est pourtant moins ici d'être montré en tant que *corbita* – auquel cas il aurait présenté plus de détails structuraux – , que d'atterrir à vive allure sous l'effet d'un grand vent.

Puissance immatérielle de l'air ne pouvant apparaître que par la suggestion, l'allégorie et le symbole, un Vent est en effet le ressort sémantique principal de ce bas-relief, qui ne documente guère une forme de coque ou un type de navire réduits au minimum, mais donne image au passage d'un mort vers l'autre monde où il va toucher terre. Précédant le voilier dans son dos, le *bucinator* du bastion Saint-Cosme corne son arrivée en présence d'un chien, symbole funéraire bien connu dans l'art romain.

Mais ce vent par nature si insaisissable, comment le caractériser dans cette représentation ? A un premier niveau de lecture, on voit déjà qu'il est puissant à l'allure des voiles. A un second degré, moins direct, et symbolique, il sort également de la trompe, cette fois porteur d'annonce alors que dans les voiles il est moteur d'un véhicule marin. Il faut du souffle pour sonner de la conque : le vent a donc aussi la forme du souffleur, qui en est l'avatar visible.

Dans un ouvrage maintenant célèbre – et controversé –, Franz Cumont a retracé la figuration des Vents dans la sculpture funéraire d'époque romaine⁵⁰². Deux plastiques sépulcrales en offrent des illustrations remarquables, l'une provinciale de Pannonie, l'autre de Rome même.

Sur la stèle d'un légionnaire de Pannonie trouvée à *Aquincum* (Budapest), en **document 198** ci-dessous, « de chaque côté [du mort], un Vent lance vers lui son souffle tourbillonnant, figuré par des moulures en spirale. Plus haut, une tête de Méduse occupe le centre du fronton et sur ses rampants nagent des dauphins, avalant un poisson, tandis que deux pommes de pin, emblèmes d'immortalité, dont une seule est conservée, formaient les acrotères⁵⁰³ », observe Franz Cumont.

Loin du Danube où le culte des Vents semble avoir été diffusé par des troupes romaines venues d'Orient, dont la *Legio XV Apollinaris* fixée à *Carnutum* dès 71⁵⁰⁴, l'urne cinéraire en **document 199** d'un Romain mort à sept ans montre une symbolique éolienne assez proche. Encadré de cippes à masques de théâtre dans une coquille de Vénus, l'enfant est surmonté d'un « aigle, les ailes éployées, associé aux Vents : deux bustes imberbes, portant des ailettes dans leurs cheveux, soufflent vers le haut des deux côtés de l'oiseau, qu'ils paraissent vouloir aider à prendre son essor. Ils sont les véhicules de l'âme de l'enfant vers le ciel⁵⁰⁵ », conclut Franz Cumont. A bien les observer sur cette urne, les souffleurs ont ici des visages poupins d'allure très juvénile - au regard desquels celui de l'enfant mort paraît presque adulte – et possèdent une chevelure fournie bouclée de mèches sur le front : en phase avec l'accueil de Vénus, les Vents prennent ici des visages d'Amours.

⁵⁰² Cf. CUMONT 2015. Ces *Recherches sur le symbolisme funéraire des Romains* sont une réédition critique assortie d'une longue présentation de son ouvrage paru en pleine tourmente de la guerre (1942).

⁵⁰³ CUMONT 2015, p. 146.

⁵⁰⁴ Cf. *Ibid*, p. 144.

⁵⁰⁵ *Ibid*, p. 152.



Document 198. Stèle funéraire d'un légionnaire d'*Aquincum*, au Vent soufflant des écoinçons sur le buste du mort. I^{er} s. apr. J.-C. Musée de Budapest. Tiré de : CUMONT 2015, p. 145.



Document 199. Vents à visage d'Amour soufflant sur un oiseau à l'envol au-dessus du portrait d'un enfant mort à sept ans. Urne cinéraire en marbre provenant de Rome. Haut-Empire. Cabinet des Médailles à Paris. Tiré de : CUMONT 2015, p. 153.

Exorde plus que détour de la compréhension du « *bucinator* du bastion Saint-Cosme », deux sonneurs à allure de Tritons ornent des blocs quadrangulaires verticaux de grande taille du lapidaire de Narbonne (document 200).



Document 200.

A gauche : « buste à demi nu d'un Triton (...) sonnante de la conque ». H. 137 x L. 65 x Ép. 55 cm (image tronquée). En emploi à Narbonne dans la courtine entre les bastions Saint-Cosme et Saint-François.

A droite : Triton *bucinator* dans une autre attitude. H. 140 x L. 52 x Ép. 55 cm. En emploi à Narbonne au bastion Damville.

Pour Emile Espérandieu, ces deux blocs « paraissent avoir fait partie d'une même décoration, celle peut-être d'un tombeau ».

Images et citations tirées de : ESPÉRANDIEU 1907, p. 389-390.

De modules comparables à ceux d'un relief d'amphore également remployé (document 165) ou du navire du bastion Saint-Paul (**objet n° 16**), ces figures narbonnaises sont aussi des génies du Vent. « En Gaule, relève Franz Cumont, les Vents ont trouvé de nombreux adorateurs si l'on en juge par la quantité de monuments religieux où ils apparaissent ⁵⁰⁶ ». De manière inattendue, c'est en Gaule Belgique sur le mausolée d'Igel, mémorial lié à la navigation intérieure, que figure le plus riche parallèle (document 201) au *bucinator* du bastion Saint-Cosme.



Document 201. Quatre Vents soufflant sur l'apothéose d'Hercule dans l'anneau du zodiaque. Face postérieure de l'étage moyen du pilier d'Igel. Vers 220 apr. J.-C. Tiré de : CUMONT 2015, p. 166.

⁵⁰⁶ CUMONT 2015, p. 161.

« L'étage moyen de la quatrième face (face nord) ne contient qu'un seul tableau figurant l'apothéose d'Hercule, présente en guide confirmé Emile Espérandieu. Le dieu, monté sur un quadrigé, sa massue sur le bras gauche, arrive dans l'Olympe où il est reçu par Minerve, casquée et drapée. Les quatre angles du tableau sont occupés par les Vents : en haut, Notus et Borée ; en bas, Eurus et Zéphire ⁵⁰⁷ ». Franz Cumont voit dans cette scène « par un symbolisme transparent (...), l'héroïsation du personnage couché dans ce tombeau, ou, d'une façon plus générale, la destinée de l'âme, qui, avec l'aide des puissances célestes, atteint le séjour des bienheureux ⁵⁰⁸ ». Cette scène est remarquable à plusieurs titres, car en plus d'illustrer le passage vers l'au-delà d'un homme lié au transport naval, elle présente les quatre vents directionnels d'une manière qui les lie aux saisons, ce qui sur d'autres monuments en contexte naval créerait une résonance particulière entre le cycle de la vie humaine et celui des saisons de la navigation.

Difficiles à individualiser par des traits spécifiques, les vents du pilier d'Igel sont figurés de manière plus caractéristique sur d'autres monuments. Parmi eux, le génie de Borée interpelle particulièrement le *bucinator* du bastion Saint-Cosme. Personnifiant le Vent du Nord à l'haleine puissante, Borée barbu et ébouriffé vole ainsi sur l'Horloge d'Andronikos où il montre sa conque.



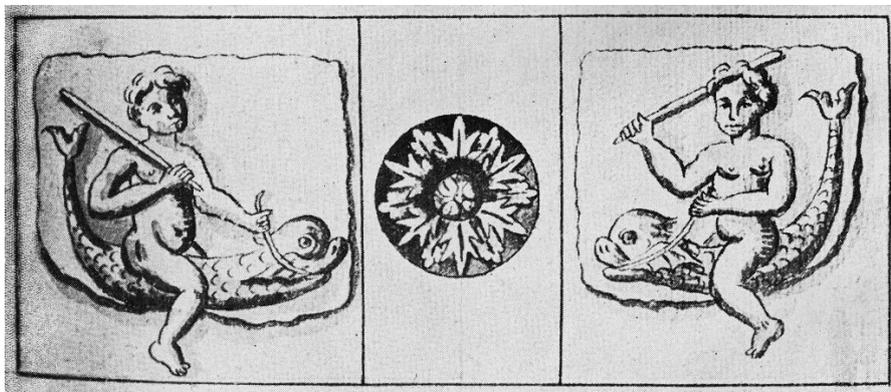
Document 202. Borée sur la face nord de l'Horloge d'Andronikos, ou Tour des Vents, à Athènes. Marbre pentélique. Vers 50 av. J.-C. Tiré de : Wikipedia Common.

⁵⁰⁷ ESPÉRANDIEU 1915, p. 459.

⁵⁰⁸ CUMONT 2015, p. 165.

La trompe marine est le trait le plus fréquent du divin Borée, qui tempête en hiver, et dont la présence est parfois suggérée par ce seul attribut dans l'iconographie.

Un dessin de l'abbé Bousquet de « trois pierres que l'on voyoit ainsi jointes au quai des barques de Cité ⁵⁰⁹ » nous ramène à présent à Narbonne au plus près du *bucinator* du bastion Saint-Cosme, avec lequel il fait le lien.



Document 203. Amours affrontés sur des dauphins de part et d'autre d'une rose des Vents sur trois blocs disparus. Dessin de l'abbé Bousquet. Tiré de : ESPÉRANDIEU 1907, p. 464.

Chevauchant des dauphins, deux Amours affrontés cernent une rose des Vents. Cet ensemble aujourd'hui disparu symbolise un passage eschatologique en présence des génies aériens, dont l'abstraction polarise l'échappée vers un monde supérieur bienheureux. Comme sur la stèle funéraire d'*Aquincum* (ci-avant en document 198), ces dauphins « représent[ent] des eaux supérieures ⁵¹⁰, explicite Franz Cumont, qui mentionne que « les Tritons et les dauphins (...) rappellent (...) sur certains sarcophages, la traversée des défunts vers les îles des Bienheureux (...) ⁵¹¹ ». Du point de vue de l'objet de cette notice, ce dessin montre surtout des Amours investis d'un rôle psychopompe, si l'on admet qu'ils ornaient un monument funéraire, ce qui était certainement le cas, puisqu'ils ornaient des blocs en contigu massif dans un programme qui ne pouvait être civique ou simplement décoratif.

La boucle achevée par ce parallèle permet maintenant de comprendre la scène du *bucinator* du bastion Saint-Cosme, dont le schème devient ainsi lisible dans son thème, pour exprimer l'articulation combinatoire de l'image à l'aide de termes chers à Claude Bérard ⁵¹². Le schème est le passage d'un défunt vers un au-delà bienheureux. L'origine du dessin et la présence du chien attestent une signification funéraire. Une attache réaliste avec la profession du mort apparaît dans la forme d'un navire de commerce, à la fois trop important pour n'être qu'une anecdote sans signification et trop dépourvu de structures architecturales pour incarner une quelconque intention documentaire. Composante essentielle du thème, le sonneur, qui pourrait être un Triton, montre ici la nudité juvénile d'un Amour dansant, dont la conque porte au loin la puissance d'un vent, les rafales de Borée du septentrion, au mugissement porteur d'hiver qui met un terme à la navigation. Le sculpteur aurait pu moduler son schème en usant de dauphins ou de Tritons, mais c'est Eros en costume d'hiver mugissant qui rend ici le mieux le dernier souffle d'un défunt naviculaire ou d'un collègue marin et l'annonce au-delà à l'enfance d'une vie joyeuse. La dernière navigation d'un cycle humain s'achève ; c'est l'hiver du *mare clausum*, et juste après une renaissance. A la fois maritime et céleste, une double symbolique anime ce feuillet de l'abbé Bousquet, si modeste et si profond, où survit une pieuse image des croyances des marins de la Narbonne antique.

⁵⁰⁹ Abbé Pierre Bousquet (Vol. I, p. 56), cité par : ESPÉRANDIEU 1907, p. 464.

⁵¹⁰ CUMONT 2015, p. 148.

⁵¹¹ *Ibid*, p. 147.

⁵¹² Cf. le chapitre « Modes de formation et modes de lecture des images divines : Aphrodite et Isis à la voile », in : BÉRARD 2018, p. 86 – 92.

25 – La barcasse du bastion Saint-Félix



Document 204. Dessin d'un bas-relief aujourd'hui disparu par l'abbé Bousquet, qui l'observa à Narbonne sur un bloc du bastion Saint-Félix. Tiré de : ESPÉRANDIEU 1907, p. 470.

Sujet : barcasse chargée de ballots en présence d'une divinité à allure d'enfant et d'un serpent.

Description technique : bloc calcaire disparu.

Localisation : Narbonne, en remploi dans le bastion Saint-Félix, sur la face Nord-Est.

Emplacement d'origine : nécropole proche inconnue.

Datation : Haut-Empire, prob. I^{er}- II^e s. apr. J.-C.

Dépôt : Médiathèque du Grand Narbonne, ms 24 (manuscrit de l'abbé Pierre Bousquet, Antiquités romaines de la ville de Narbonne, vol.3, s.d. précise (XVIII^e s.), fol. 275.

Manuscrits : BOUSQUET (18^e s.), vol. 3, fol. 275 ; LAFONT, fol. 245 ; VIGUIER DE L'ESTAGNOL (18^e s.), vol. 3, fol. 310.

Références : ESPÉRANDIEU 1907, p.470.

Sauvée une fois de plus par un dessin de l'abbé Bousquet, cette image d'un relief évanoui juxtapose un véhicule concret à un duo symbolique. Jamais présentée sur plus de trois lignes, elle porte toutefois l'unique témoignage d'une allège portuaire connu en Narbonnaise, comme on va le voir ci-dessous. La lecture iconique de l'embarcation n'est guère ardue mais il en va autrement du garçon au serpent, investi d'un message funéraire dont l'exactitude nous échappe.

Chargée de deux ou trois ballots cordés, une embarcation est montrée de profil hors d'eau. Sa coque presque parfaitement symétrique rend incertaine l'attribution d'un rôle de proue ou de poupe à ses extrémités, dont l'une s'élançe en pointe un peu moins haut que son vis-à-vis à méplat. Cette forme quasi bidirectionnelle devait faciliter l'usage de charge dans une darse encombrée ou près de gros navires, les quais des ports n'offrant souvent que peu d'espace de manoeuvre à leurs usagers⁵¹³. Sur toute la longueur de la coque, des lignes

⁵¹³ A Ostie par exemple, l'accès au port et son usage était strictement réglementé afin d'éviter l'engorgement. Un règlement de 224 interdit par exemple aux navires de délester en plein port. Cf. NANTET 2016, p. 224. Pour des informations plus complètes sur l'activité portuaire d'Ostie, voir : LE GALL 1953, p. 135 - 186.

parallèles évoquent des préceintes, mais elles sont trop étroites pour réellement en figurer, contrairement au renfort unique de la barcasse de Cabrières-d'Aigues (document 205).



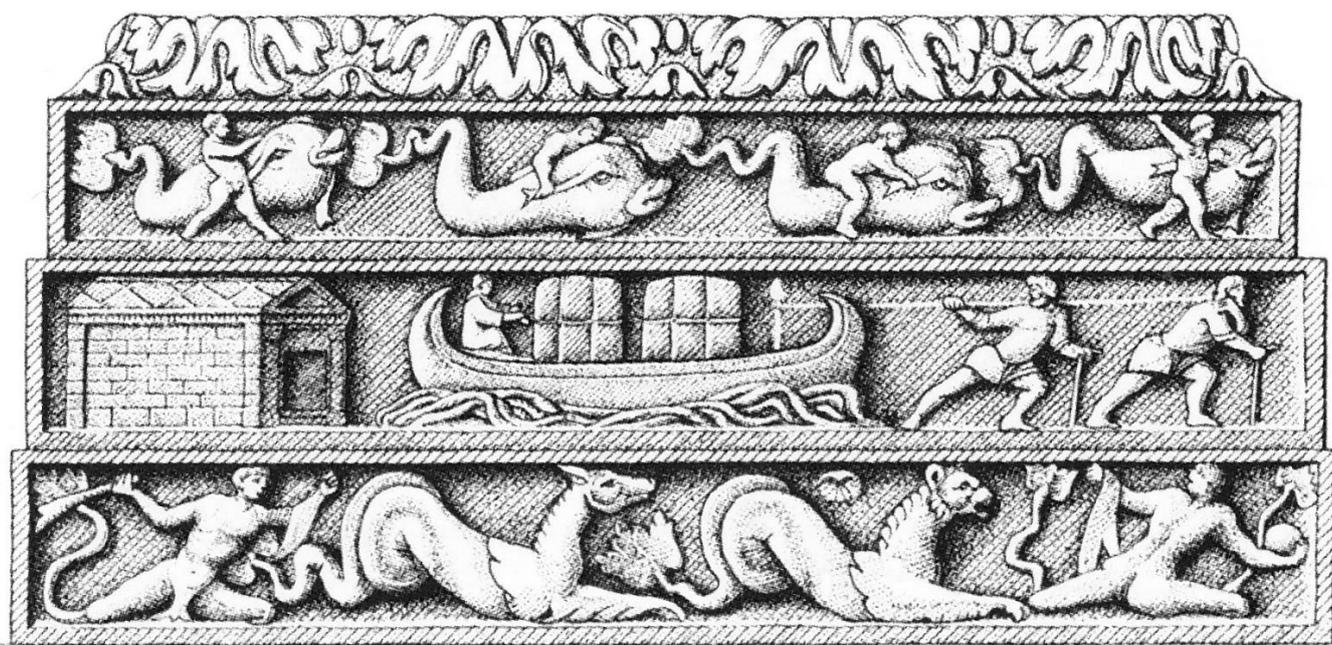
Document 205. Détail de la barcasse du halage de Cabrières-d'Aigues. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 15.

Les linéaments courant sur la coque du bastion Saint-Félix font penser à un bordé à clin, mais à l'époque romaine ce type d'assemblage était étranger à la construction navale méditerranéenne. Il s'agit donc certainement d'un rendu visuel de l'arrondi de la coque, la survivance d'une embarcation préromaine à clin ne pouvant toutefois être absolument exclu à Narbonne, bien qu'elle soit hautement improbable dans un port aussi profondément romain.

Emplie de ballots, la barque ne montre aucune superstructure, ni mât, ni gréement, ni gouverne ou abri et pas même une simple rame... Même si l'artiste avait voulu souligner la cargaison, l'omission d'autant d'éléments serait en désaccord avec l'expression plutôt nuancée de la coque : il s'agit donc bel et bien d'une barcasse toute simple qui travaillait dans un cadre organisé, sans quoi son image n'aurait pas atterri sur un bloc funéraire.

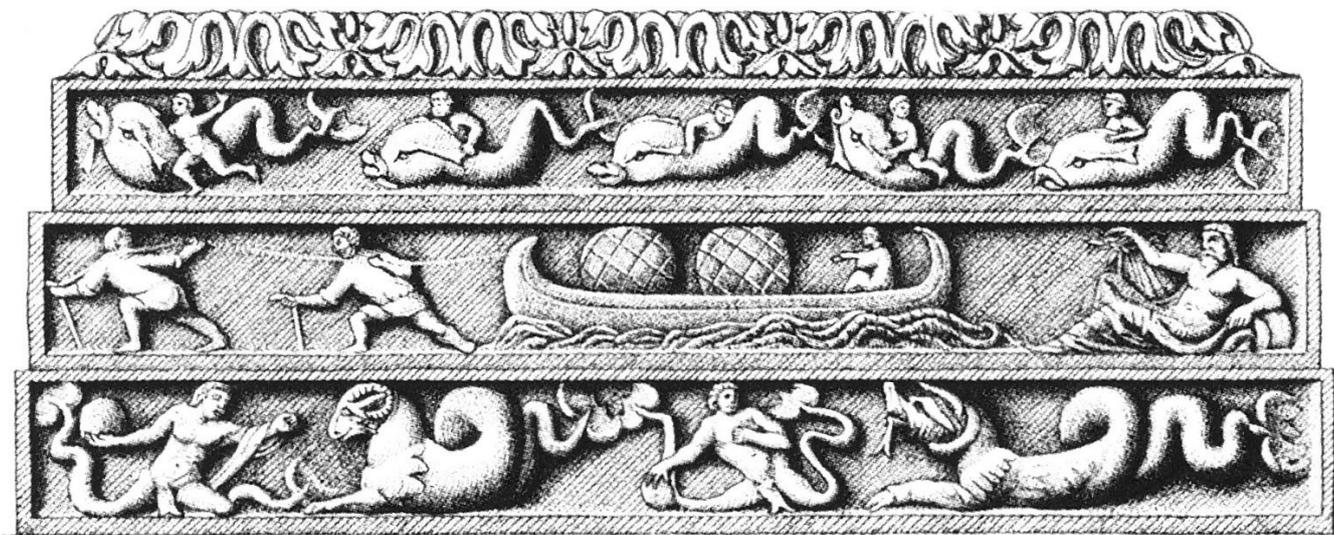
L'absence d'un mât de halage et la forme arrondie excluent à l'évidence un chaland à fond plat, tel celui du halage de Colonzelle (objet n° 9). Du fait toutefois d'une extrémité à méplat (à gauche sur l'image) permettant l'accrochage d'un câble de traction, cette barcasse devait pouvoir recourir occasionnellement au halage.

Deux scènes du monument d'Igel sont instructives à cet égard. Sur la face nord du registre inférieur, une grosse barque sans surprise à mât de halage est tractée par des *halciarii* (document 206).



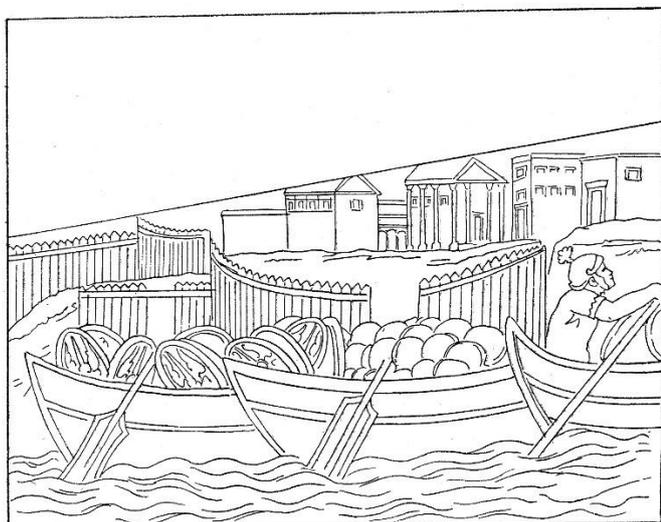
Document 206. Une embarcation fluviale à mât de halage sur le pilier d'Igel. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 49, fig. 15.

Sur la face ouest du même niveau (document 207), une embarcation utilise également la traction humaine, identique en tout point à sa voisine, sauf qu'elle est dépourvue du solide mâtereau : c'est cette fois à sa proue cornue qu'est fixée la haussière.

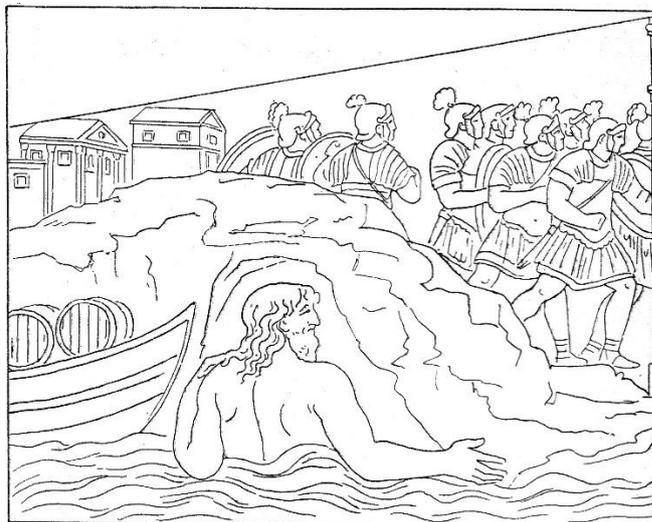


Document 207. Une embarcation fluviale tractée par la proue sur le pilier d'Igel. Tiré de : CAVALIER 2008, p. 49, fig. 16.

Sillonnant des lagunes et l'eau libre des ports, les embarcations de servitude n'avaient pas besoin à Narbonne d'être équipées d'un mât de halage spécifique comme l'étaient les chalands du Rhône ou du Rhin en glissement près des berges ; il leur suffisait de disposer d'une proue – ou d'une poupe – où un câble pouvait être accroché au besoin. Quasi symétrique et doté d'une éminence aplatie fonctionnelle logiquement à l'étrave, la barque du bastion Saint-Félix relève ainsi d'un type tout à fait adapté à un rôle d'allège.



3



4

Document 208. Barques de transport polyvalentes durant une campagne de Marc-Aurèle, vers 166 – 170. Colonne Aurélienne (Rome). Bas-reliefs selon une gravure de Bartoli (1779). Tiré de : REINACH 1909, p. 295.

Illustrant notamment des campagnes sur le Danube, la colonne de Marc-Aurèle montre des barques à tout faire de l'armée romaine (document 208) proches de celle du bastion Saint-Félix : aphyactes et sans superstructures, elles se meuvent à la rame ou à la perche, à en croire un légionnaire en action dans une chaloupe chargée de

barriques, alors que d'autres transportent des sacs et des boucliers. La taille réelle de ces embarcations n'est pas claire, mais elles dépassaient certainement les 2 ou 3 mètres donnés par l'échelle du soldat, qui est contredite par d'appareils gouvernails-avirons sur les deux autres bateaux. Etant donné l'amoncellement de nombreux objets et le poids des tonneaux, ces embarcations étaient certainement d'assez grosses barques, non des esquifs, et il en va certainement de même au bastion Saint-Félix : c'est une barcasse.

Contrairement aux petits navires fluvio-maritimes à faible tirant d'eau dont l'étrave pontée tenait la vague (cf. documents 23 et 24), la barque aphracte du bastion Saint-Félix ne pouvait naviguer sans risque qu'en eaux protégées. C'était donc à Narbonne une embarcation adaptée au transbordement et à la desserte des navires maritimes à l'arrêt dans les avant-ports lagunaires ou du port urbain sur l'Aude dans la ville même⁵¹⁴. Mis au jour au XXI^e siècle, le vaste site de Mandirac-Castélou comportait « les digues d'un immense chenal, large de 50 mètres⁵¹⁵ » qui servit de « port d'embouchure de l'Aude durant cinq siècles⁵¹⁶ », retracent Corinne Sanchez et Marie-Pierre Jézégou. Relié à la mer par des graus, le complexe portuaire du *lacus Rubresus* abritait une intense activité. « On a travaillé de tout temps dans les étangs dont l'inconstance était le souci des Narbonnais, car ils constituaient l'une des conditions primordiales de la prospérité de la ville⁵¹⁷ », rappelle Michel Gayraud.

L'activité d'allège dans les eaux saumâtres de Narbonne n'était bien sûr pas un métier de naviculaire mais relevait d'une autre corporation de transport, moins prestigieuse bien qu'indispensable, qui était probablement celle des utriculaires. L'existence d'un *Collegium Utriculariorum Narbonensium* est d'ailleurs attestée par une tessère⁵¹⁸. Toutefois, ce serait tomber dans un piège étymologique d'y voir un corps de « mariniers naviguant sur des radeaux à proximité des îles sur les étangs ou les rivières peu profondes⁵¹⁹ », comme l'a écrit Michel Gayraud, qui indique justement le milieu, mais non le véhicule. Tout comme à Ostie, les utriculaires de Narbonne travaillaient sur des barques commodes, de taille adaptée à la manœuvre près de quais encombrés et à de bonnes charges, telle la barcasse du bastion Saint-Félix.

Un regard sur les ballots de cette allège conclura cette approche réaliste. Similaires à ceux visibles sur le pilier d'Igel (documents 206 et 207) ou du chaland de Colonzelle (document 97), boursoufflés et imposants, ils ne ressemblent pas aux sacs de céréales portés dans l'*Isis Giminiana* (document 189), ni bien sûr à Narbonne aux filets de la scène de quai du bastion Saint-François (objet n° 22 ; document 188). Selon toute vraisemblance, la barcasse du bastion Saint-Félix est chargée de textiles, peut-être un lot de laine, ou bien de lin, indispensable à la fabrication des voiles et des cordages, à moins encore qu'il ne s'agisse de chanvre, qui était cultivé dans le Midi des Gaules à l'époque romaine.

Donnant une profondeur spirituelle à l'image d'une embarcation de service, un garçonnet au contact immédiat d'un serpent pourrait tenir d'*isis*, la grande déesse des marins vénérée dans toute la Méditerranée : il évoque en effet son fils *Harpocrates*. Diffusée à partir d'Alexandrie, son image le montre d'ordinaire enfant, parfois en très bas âge, tenant un serpent (document 209 ci-après). Ce parallèle n'est toutefois guère convainquant pour notre image au-delà d'une première impression, car *Harpocrates*, enfant-dieu du silence ferme d'ordinaire sa bouche d'un doigt en signe de mutisme, ce qui n'est nullement le cas au bastion Saint-Félix. Autre discordance, le charmant garçonnet de Narbonne n'arbore aucune couronne d'Égypte mais des mèches abondantes et bouclées sur son front, tout à fait dans l'image d'*Eros*.

⁵¹⁴ Sur ce port urbain fluvial, cf. : SANCHEZ, JÉZÉGOU 2014, p. 30.

⁵¹⁵ SANCHEZ, JÉZÉGOU 2014, p. 1.

⁵¹⁶ *Ibid*, p. 63.

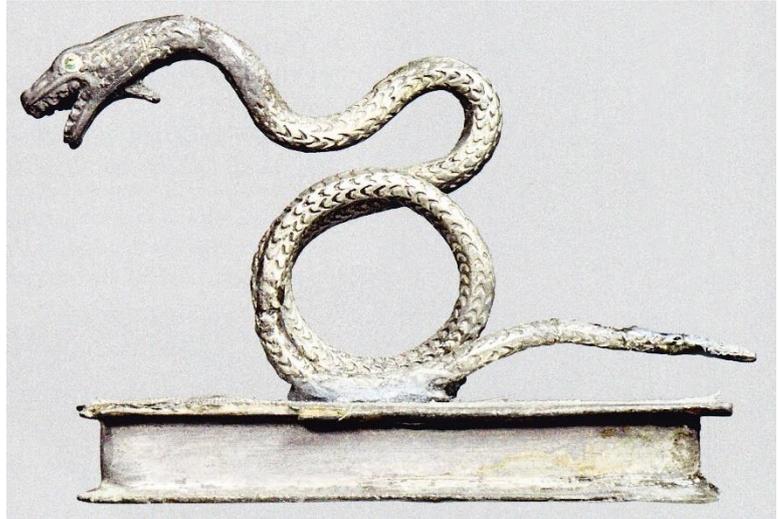
⁵¹⁷ GAYRAUD 1981, p. 528.

⁵¹⁸ *Ibid*, p. 532.

⁵¹⁹ *Ibid*, p. 531.



Document 209. *Harpocrates* et son serpent. Figurine en terre cuite. Epoque romaine. *Museum für Kunst und Gewerbe*, Hambourg. Tiré de : HÄTLER 2013, p. 190



Document 210. *Agathodaimon* d'un groupe de statuettes d'un laraire. Dans une *villa rustica* de l'ager Pompeianus à Herculaneum. Bronze et or. I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : HÄTLER 2013, p. 176

En admettant qu'il ne l'ait pas inventée lui-même, la beauté idéalisée de cet enfant saisie par l'abbé Bousquet pourrait toutefois éventuellement le rattacher à un jeune Bacchus plutôt qu'à Cupidon. La vue d'un corps potelé permettrait de lever le doute sur cette déité dont hormis la tête seules les épaules sont visibles. Or les Amours dessinés à Narbonne par l'abbé Bousquet ont une complexion reconnaissable surtout à partir du ventre vers les hanches et les jambes, qu'ils enfourchent des dauphins ([document 203](#)) ou esquissent un pas de danse aux portes de l'au-delà ([document 197](#)) : on ne saurait donc être parfaitement sûr de leur identité sur la base d'un portrait à mi-buste.

Lové en boucle mais prêt à mordre, le serpent est montré dans une attitude caractéristique toutefois impossible à réduire à une sens univoque. Ainsi dans un laraire d'Herculaneum, le bon génie porteur de chance et protecteur des foyers *Agathodaimon* associe son allure serpentine à des figurines d'Isis et de Vénus ([document 210](#)). C'est pourtant presque une même silhouette qui apparaît en contexte naval sur un *ex voto* aux Dioscures conservé à Vérone (déjà montré en [document 127](#)). *Agathodaimon* étant souvent associé aux banquets, une note dionysiaque ne peut donc être exclue de cette scène fragmentée, sans trace d'un thiasos mais peut être hybridée d'un jeune Bacchus porteur de joie dans l'autre monde.

Les traits univoques font défaut au bastion Saint-Félix pour savoir quelles divinités accompagnaient la barcasse. Plus qu'*Harpocrates* ou même *Dionysos*, la tête bouclée de l'enfant évoque encore toutefois plus fortement un *Cupidon* funèbre en compagnie du serpent chtonien que toutes autres déités. Du fait du rôle d'*isis* dans la navigation, qui fit naître *Harpocrates*, au même titre que du fréquent réconfort de Bacchus dans l'imagerie funéraire, une symbiose de plusieurs dieux demeure toutefois possible dans cette image qui pour nous garde une grande part d'énigme. Ne serait-ce pas d'ailleurs le mort lui-même auquel Amour sur le point d'être mordu prêterait son visage en route vers les îles Fortunées ... ?



Document 211. Le débarquement du bloc 1208. Tiré de : D'AMATO 2015, p. 36.

Sujet : légionnaires guidés par la Vaillance montrés dans l'eau en train de débarquer en Bretagne sur le pont d'une galère.

Description technique : H. 54 x L. 113 x Ép. 53 cm.

Localisation : Narbonne, en remploi au bastion Saint-Paul.

Emplacement d'origine : monument triomphal ou nécropole proche inconnue.

Datation : fin de la République / début du Haut-Empire (mi - I^{er} s. av./début du I^{er} s. apr. J.-C.).

Dépôt : MuRéNa (stockage provisoire en attente d'installation). N° 1208.

Références : D'AMATO 2015, p. 36 ; ESPÉRANDIEU 1907, p. 397 ; FORNASIER 2003, p. 83-85.

Semblant patauger sur le pont d'une galère, des légionnaires suivent dans l'eau une divinité qui leurs ouvre la voie. Cette scène curieuse a été bien décrite par Bruno Fornasier⁵²⁰ qui ne saisit toutefois pas clairement son caractère naval : « La partie inférieure de ce relief haute de 0,17 m présente une demi-mortaise centrale et des stries obliques parallèles, témoignage probable d'un bûchage effectué lors de son remploi dans le rempart tardif de Narbonne⁵²¹ », écrit-il en effet. Si la présence vers le milieu du lit de pose d'une cavité horizontale liée au remploi du bloc est indubitable, il l'est tout autant que les cannelures obliques à son niveau ne marquent pas un quelconque travail de carrier mais montrent les avirons d'une galère décalés sur deux rangs. Ce double rang de rames est à rapprocher de celui visible sur un bas-relief en style riche du temple de la Fortune à Palestrina (ci-dessous en document 212), où le rang inférieur des avirons est en partie caché par la proéminence de la caisse de rames, qui n'est pas figurée dans la plastique beaucoup plus simple de Narbonne.

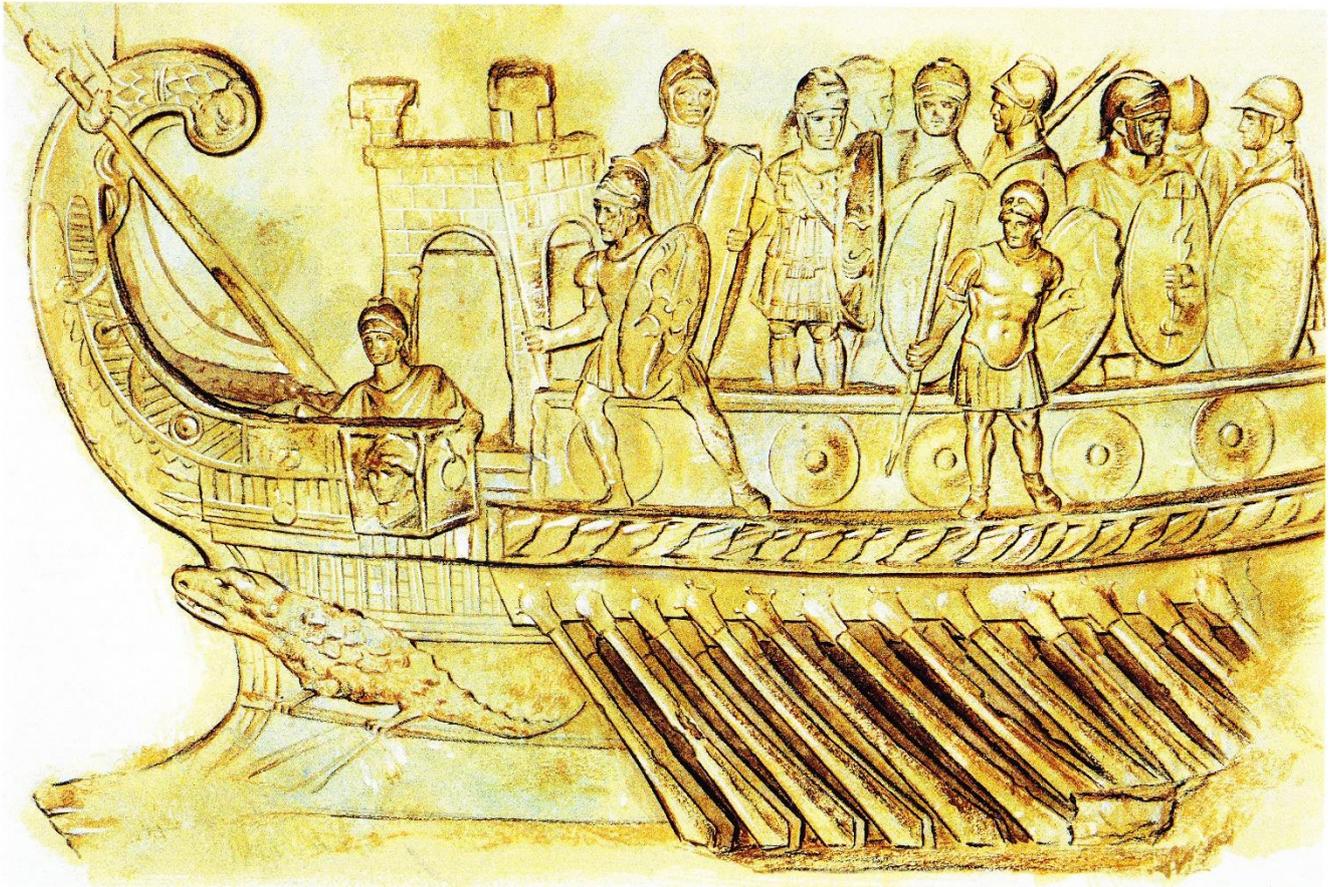
En dehors d'une comparaison avec l'iconographie navale, des obliques hors contexte sous des jambes immergées de soldats portent de fait à la confusion. Evoquant un « débarquement en pays ennemi ou passage à gué d'une rivière par des soldats casqués, armés d'un glaive court [et tenant] leur bouclier devant eux⁵²² », Emile Espérandieu a cru voir logiquement dans ces traits de « l'eau (...) indiquée par des cannelures d'inégales longueur⁵²³ ».

⁵²⁰ FORNASIER 2003, p. 83-85.

⁵²¹ *Ibid*, p. 83.

⁵²² ESPÉRANDIEU 1907, p. 397.

⁵²³ *Ibid*, p. 397.



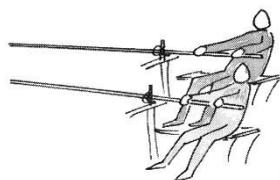
Document 212. Une galère lourde avec son infanterie de marine dans le sanctuaire de *Fortuna Primigenia* à Palestrina (Latium). Bas-relief de la fin du I^{er} s. av. J.-C. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 45.

A l'époque romaine, l'alternance d'avirons décalés sur deux rangs était pourtant caractéristique de profils de galères, comme le montre également un bas-relief conservé au *British Museum* en **document 213**.



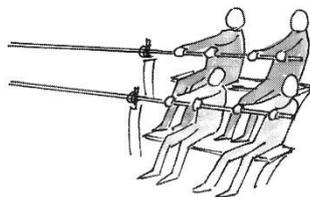
Document 213. Avant d'une birème sur un bas-relief conservé au *British Museum*. Probablement I^{er} s. av. J.-C. Photographie de Michael Pitassi. Tiré de : PITASSI 2011, p. 118, fig. 66.

S'il y a seulement deux rameurs par unité de nage, il s'agit d'une birème ; si en revanche y en a quatre, soit deux par aviron, il s'agit d'une quadrirème, comme le montre le **document 214** ci-dessous.



Bireme. By semi-superimposing another reme slightly outboard of the first, the ship's oarpower was doubled for little increase in length.

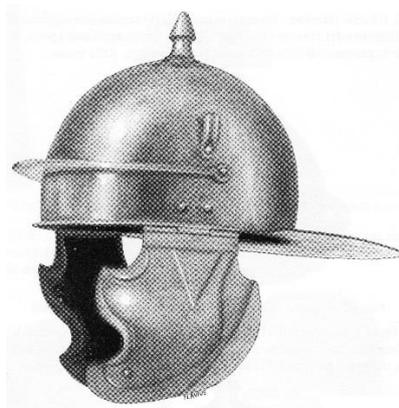
'Four' or quadrirème. Logical development of the bireme. By doubling the rowers at each oar in an enlarged hull.



Document 214. Les vogues possibles de galères romaines à deux rangs d'avirons : de birème (en haut) ou de quadrirème (en bas). Tiré d'un schéma de : PITASSI 2011, p. 25.

Faute d'éléments d'infrastructures navales pour éclairer le bloc 1208, l'essentiel du message est à voir dans les personnages qui l'animent. Montrés de trois-quarts dans une eau qui cache leurs jambes et arrase leurs boucliers vus de face, cinq soldats suivent une figure drapée aux épaules aussi hautes que leurs casques qui s'avance au combat. Différent des fantassins par la taille, les vêtements et l'armement, ce guerrier l'est aussi par la gestuelle, car malgré sa position vulnérable à la tête du peloton, il est le seul à s'avancer sans chercher à se protéger, ouvrant son grand bouclier rond dont on voit la poignée au revers, comme s'il n'avait cure du danger dont ses suiveurs se gardent. « Le personnage acéphale situé à l'extrémité droite est totalement différent : il est de beaucoup plus grande stature, il est vêtu d'une tunique serrée à la taille et agrafée sur l'épaule gauche, laissant ainsi à découvert le sein droit, et porte au bras gauche un grand bouclier circulaire ; de plus , écrit Bruno Fornasier, si l'on ajoute à ces remarques le fait qu'il entraîne visiblement les soldats à sa suite, il apparaît clairement que ce personnage est un être surhumain, divinité ou allégorie, dont le rôle est éminemment guerrier. Tous ces éléments (...) donnent donc à penser qu'il s'agit probablement de la personnification de *Virtus*, la Vaillance ⁵²⁴ », conclut lucidement Bruno Fornasier.

Malgré l'érosion de ce bas-relief, des casques à couvre-nuque et paragnathides s'entrevoient sur les quatrième et cinquième soldats depuis la gauche, ainsi que sur le deuxième, au relief le moins dégradé où apparaît également un cimier. Difficiles à évaluer, la dimension et l'évasement des couvre-nuques indiquent soit des casques *Coolus* de type C (dit également « Schaan ») en service de la fin du I^{er} s. av. J.-C. au début du I^{er} s. apr. J.-C., soit des casques *Coolus* de type G (plus connus sous le nom de « Haguenau ») ⁵²⁵, en usage dans l'armée romaine dès environ 15 av. J.-C. jusque vers 90 apr. J.-C. à la suite de leur progressif abandon ⁵²⁶.



Document 215. Casques romains, à gauche de type *Coolus C* (*Schaan*) ; à droite de type *Coolus G* (*Haguenau*). Dessins de Flavius tirés de : CASCARINO 2010, p. 112 et 114.

⁵²⁴ FORNASIER 2003, p. 83-84.

⁵²⁵ Cf. CASCARINO 2010, p. 112 et 114.

⁵²⁶ Cf. FEUGÈRE 1993, p. 118-123, et en particulier tableau chrono-typologique des casques romains en p. 118.

Les boucliers visibles sur cette scène sont plus parlants que les casques. Les légionnaires sont équipés du traditionnel *scutum* républicain, de forme ovale, à *spina* et *umbo* lenticulaire, qui était toujours en usage dans les armées césariennes avant d'être progressivement supplanté au I^{er} s. apr. J.-C par un bouclier quadrangulaire plus couvrant à *umbo* circulaire ⁵²⁷. La grande figure à droite porte en revanche un bouclier rond (*parma*) de bonne taille. Protections de cavaliers et d'auxiliaires sous la République, les *parmae* de petit diamètre ne faisaient pas partie de l'armement standard des fantassins des Légions de la République et du Haut-Empire, parmi lesquels elles se répandirent en plus grand format durant l'Antiquité tardive ⁵²⁸. En dépit d'un rôle marginal dans l'armée romaine avant le Bas-Empire, la *parma* cependant « continua à figurer au bras de divinités ⁵²⁹ », acquérant dans l'iconographie une force surnaturelle que ne lui prêtait pas le champ de bataille : son image est donc celle d'une valeur mythique.

Des *scuta* semblables à ceux des légionnaires du bloc 1208 apparaissent par exemple sur l'autel romain de *Domitius Ahenobarbus* daté de la fin du II^e s. av. J.-C (document 216).



Document 216. Partie droite d'une plaque de l'autel de *Domitius Ahenobarbus*, trouvé au Champ de Mars à Rome. Fin du II^e s. av. J.-C. Musée du Louvre. Tiré de : Wikipedia Common.

S'agissant du bouclier rond, l'un d'entre eux est brandi par une figure héroïque sur la galère du tombeau de *Cartilius Poplicola* (rappelée ci-dessous en document 217) dans une logique d'aide divine à des mortels valeureux analogue à celle à l'œuvre sur le bloc 1208. On notera sur ce relief d'Ostie l'encadrement du combattant réel, équipé d'un bouclier quadrangulaire incurvé standard, par deux *numina* qui l'appuient, la divinité casquée (Minerve ?) du *stolos* gardant le navire répondant à l'élan dans son dos d'une déité porteuse d'égide ; par ailleurs,

⁵²⁷ Cf. GILBERT 2012, p. 49-52 ; CASCARINO 2010, p. 133-136 ; FEUGÈRE 1993, p. 92-97 ; FISCHER 2012, p. 172-177.

⁵²⁸ Cf. GILBERT 2012, p. 50 ; FISCHER 2012, p. 174 ; CASCARINO 2010, p. 63-70 et p. 135.

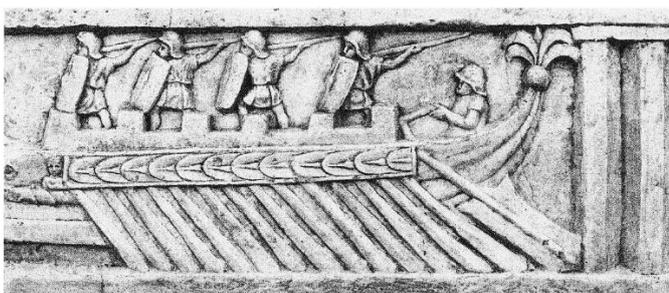
⁵²⁹ FORNASIER 2003, p. 83, note 615.

les avirons en triple rang d'une trirème, d'une quinquère ou d'une hexarème⁵³⁰ sont ici particulièrement bien visibles.



Document 217. Divinité porteuse d'un bouclier rond assistant un mortel à *scutum* ordinaire au combat sur une galère, dont la proue est gardée par un *stolos* à visage de déesse. Détail du tombeau de Gaius Cartilius Poplicola à Ostie (*Regio IV, Insula IX*). Vers 20 av. J.-C. Extrait de Wikipedia Common.

Alors que sur le relief du sanctuaire de la Fortune à Palestrina (ci-avant en document 212), les jambes des combattants sont bien visibles, et qu'elles ne sont que partiellement cachées par un crénelage sur la frise de la nécropole des *Giordani* (ci-dessous en document 218) ou par une vue en contre-haut sur le tombeau de *Cartilius Poplicola* (ci-dessus en document 217), leur occultation sur le pont pourtant dégagé de la galère de Narbonne est d'une singulière originalité, car elle montre leur immersion dans un irréalisme complet, en dépit du réalisme général des détails et de la scène. Quel évènement pourrait bien être la source d'une si étrange figuration ?



Document 218. Détail d'une frise la nécropole des *Giordani* à Rome. I^{er} s. av. J.-C. Copie du *Museum für Antike Schifffahrt* à Mayence. Tiré de : BOCKIUS 2007, p. 61.

⁵³⁰ Cf. Schéma des unités de nage des galères romaines in : PITASSI 2011, p. 25.

Pour en juger, on rappellera au préalable qu'une deuxième déduction eut lieu à Narbonne en 45 av. J.-C. au bénéfice de vétérans de la X^e Légion *Equestris* (également appelée *Veneria* et future légion *Gemina*) qui s'y installèrent avec leurs familles ⁵³¹. Créée au I^{er} s. av. J.-C., cette légion fut aux ordres de César durant toute sa conquête de la Celtique pour laquelle elle livra de nombreuses batailles.

Dans un épisode de la *Guerre des Gaules* qui eut lieu en 55 avant notre ère (**source 13**, dont proviennent toutes les citations de cette notice), César narre le courage du *signifer* principal de la X^e Légion qui d'un navire sauta dans l'eau, entraînant derrière lui ses camarades à l'assaut d'une plage bretonne fortement défendue, transformant une situation critique en une nette victoire.

Une nuit de l'été 55 av. J.-C., César ayant rassemblé à Boulogne « des navires tirés de toutes les contrées voisines [du pays des Morins] et la flotte qu'il avait construite l'été précédent pour la guerre des Vénètes (*Guerre des Gaules*, IV, XXI) », une armada appareille et franchit la Manche : en plus de galères, elle comporte environ quatre-vingt navires de transports indigènes réquisitionnés et pontés par les Romains, « nombre [que César] jugeait suffisant pour transporter deux légions (*Ibid*, IV, XXII) », auxquels s'ajoutaient « dix-huit transports (...) à huit mille de là [retenus par des vents contraires dans le port d'Ambleteuse pour] la cavalerie (*Ibid*, IV, XXII) ». Atteignant au matin la côte abrupte de Douvres où l'ennemi l'attend sur les hauteurs, la flotte césarienne remonte « environ sept milles [jusqu'à] une plage découverte où [elle peut] ranger ses vaisseaux (*Ibid*, IV, XXIII) ». Accourus avec leur cavalerie et des chars de combat, les guerriers bretons s'opposent efficacement à l'approche des Romains. Les légionnaires sont en effet obligés de débarquer de « vaisseaux [qui], en raison de leurs dimensions étaient forcés de s'arrêter en pleine eau, (...les) soldats [devant ainsi] en même temps sauter à bas des navires, lutter pour ne pas être renversés par les vagues, et se battre avec les ennemis, tandis que ceux-ci [restaient] à pied sec ou [n'avançaient] que peu dans l'eau (*Ibid*, IV, XXIV) ». Pour soulager ses troupes en situation périlleuse, César ordonne à ses « vaisseaux longs (...) [de s'éloigner] un peu des transports (...) [et de] se mettre en ligne sur le flanc droit de l'ennemi ; de là, mettant en action frondes, arcs, balistes, ils devaient refouler l'ennemi. Cette manœuvre nous fut d'une grande utilité (*Ibid*, IV, XXV) ». En dépit d'un léger recul des adversaires, « nos soldats hésitaient, poursuit César, surtout à cause de la profondeur de l'eau ; alors celui qui portait l'aigle de la dixième légion, après avoir demandé aux dieux que son initiative fût favorable à la légion : « Camarades, s'écria-t-il d'une voix forte, sautez à la mer, si vous ne voulez pas livrer votre aigle à l'ennemi : moi, du moins, j'aurais fait mon devoir envers Rome et envers notre général ». A ces mots, il s'élança du navire et se dirigea vers l'ennemi, l'aigle en mains. Alors les nôtres, s'exhortant mutuellement à ne pas souffrir un tel déshonneur, sautèrent ensemble hors du vaisseau. Et quand ceux des navires voisins les aperçurent, ils les suivirent et s'avancèrent vers l'ennemi (*Ibid*, IV, XXV) ». Au terme de violents combats, les Barbares furent vaincus et vinrent offrir leur soumission à César (*ibid*, IV, XXVI-XXVII).

C'est ainsi sur une plage entre Walmer Castle et Deal Castle ⁵³² que s'illustra l'*aquilifer* de la X^e Légion, un sous-officier membre de la I^{ère} centurie de la I^{ère} cohorte qui portait l'aigle de sa puissante unité, emblème inestimable aux yeux des Romains pour lequel marchait la troupe toute entière. « Au combat, précise François Gilbert, les porte-enseignes (*signiferi*) ont (...) un rôle d'une importance vitale. Très exposés, ils doivent donc montrer l'exemple en toutes circonstances ⁵³³ ». « Emblème unique et exclusif de la légion ⁵³⁴», qui au repos « oint[.] d'huiles précieuses, couronné[.] de lauriers et de fleurs [fait] l'objet d'un culte ⁵³⁵ », l'aigle quitte durant cet engagement sa place ordinaire au combat, où il est protégé par des soldats d'élite, en s'élançant à la tête des troupes à l'initiative individuelle de son *signifer* qui accomplit héroïquement son devoir de soldat pour la victoire de Rome. Les témoins ayant été trop nombreux pour permettre trop d'affabulation, cette action de bravoure fut

⁵³¹ Cf. SANCHEZ, JÉZÉGOU 2014, p. 25.

⁵³² Cf. CÉSAR, *Guerre des Gaules*, traduit et commenté par Léopold-Albert Constans 1967, p. 113, note 3.

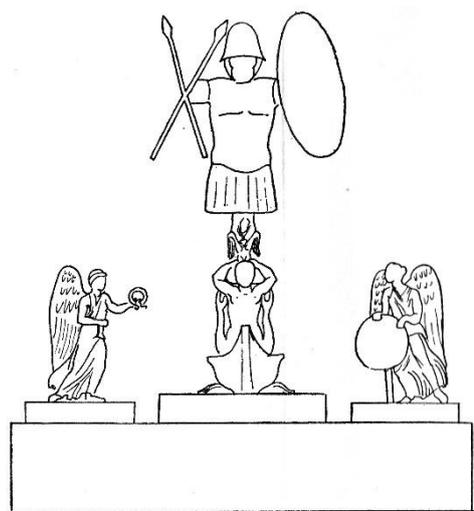
⁵³³ GILBERT 2012, p. 30.

⁵³⁴ *Ibid*, p. 30

⁵³⁵ *Ibid*, p. 32.

certainement réelle, en dépit de sa magnification par César à des fins de propagande. Elle illustre aussi bien les valeurs militaires quintessentielles de courage et de loyauté que le triomphe de Rome au-delà des terres déjà soumises, fournissant un motif à l'écriture comme à la plastique. Narbonne n'ayant jamais été un port militaire, la présence d'une scène militaire navale sur le bloc 1208 ne peut guère se rapporter qu'à la présence de la X^e Légion, montrant un *signifer* en une personification de la *Virtus*⁵³⁶ reconnaissable à ses attributs divins, comme l'explique Bruno Fornasier dans une analyse qu'aucune contre-proposition n'est à même d'ébranler.

Pour revenir à la symbolique des boucliers témoignant de soldats valeureux ou de divinités, leur message s'affichait par exemple sur des trophées, tel celui de Saint-Bertrand-de-Comminges, où le *scutum* d'un légionnaire est montré entre une couronne et une égide sacrée.



Document 219. Reconstitution du trophée naval de Saint-Bertrand-de-Comminges. Tiré de : PICARD 1957, p. 288.

Les considérations développées ci-avant sont maintenant suffisantes pour conclure que la scène du bloc 1208 évoque un épisode exemplaire de la X^e Légion dans une triple dimension iconique. Dans une veine réaliste, elle montre en premier lieu des légionnaires tout équipés progressant dans l'eau derrière un guide, qui est leur *aquilifer*. En second lieu, une intention allégorique transfigure ce mortel exemplaire en *Virtus* habillée d'attributs divins qui mène à la victoire. Plus déconcertant, un troisième ressort de l'image est un raccourci syntaxique qui juxtapose une signature de galère (les deux rangées d'avirons) à un débarquement héroïque en montrant celui-ci directement sur son pont, alors même que les soldats montrés dans l'eau provenaient sans doute d'un navire de transport, l'efficacité sémantique de cette association écartant délibérément toute recherche d'une figuration réaliste en contexte.

Bien que le développement de cette scène sur des modules voisins soit à jamais perdu, cette image est un témoignage extraordinaire de la soumission du véhicule technique qu'est un navire à un encodage symbolique qui en transforme la syntaxe et la forme, développant dans ce cas un schème de *Virtus* en un thème contre-intuitif : car plutôt que des légionnaires ennoyés et hésitants, c'est une apparition prodigieuse de la X^e Légion conquérant la Bretagne qui s'élance sur cette galère, donc aussi une épiphanie triomphante de Rome à l'image de sa valeur sacrée. A la suite d'Emile Espérandieu qui y voyait un « débris possible de la décoration d'un arc de triomphe ou d'une porte de la ville⁵³⁷ », Bruno Fornasier s'interroge sur la nature du monument qu'ornait le bloc 1208. Son appartenance à un édifice triomphal n'a en sa faveur que la profondeur de son relief, 7 cm⁵³⁸, analogue à celle relevée sur les restes de l'arc triomphal de Poitiers⁵³⁹, ce qui semble beaucoup pour la plastique d'un monument funéraire privé. Aucun reste d'arc de triomphe n'ayant été découvert à notre connaissance à Narbonne, ce n'est pourtant là qu'une pure hypothèse, l'appartenance à un autre monument public étant aussi possible, bien que moins probable à celle d'un tombeau. Imparfaitement déterminée, la période d'usage des casques (proches d'Auguste) et des boucliers (antérieurs) semble toutefois indiquer un hiatus entre l'événement narré en – 55 et la sculpture qui « a dû être exécutée au plus tôt à l'époque augustéenne⁵⁴⁰ ».

⁵³⁶ Cf. FORNASIER 2003, p. 82.

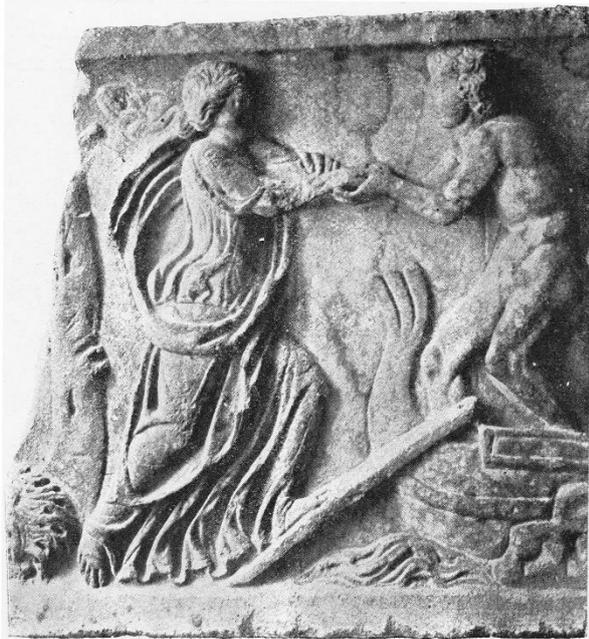
⁵³⁷ ESPÉRANDIEU 1907, p. 397.

⁵³⁸ Cf. FORNASIER 2003, p. 84.

⁵³⁹ Cf. *Ibid*, p. 89-93.

⁵⁴⁰ *Ibid* 2003, p. 84.

27 – L'embarquement d'Iphigénie



Sujet : Iphigénie fuyant la Tauride embarquant sur un penthécontore, aidée par son frère Oreste.

Description technique : fragment de sarcophage en marbre blanc avec quelques veines verdâtres. H. 44,7 x L. 45 (bas)/38 (haut) x Ép. 7,2/13,7 cm. Saillie du relief : 2 cm.

Localisation : à Martigues dans le quartier de Jonquières près du port dans l'étang de Berre, sous la maison disparue des Capucins.

Emplacement d'origine : inconnu (resté sur place ou amené d'ailleurs).

Datation stylistique : vers 160 apr. J.-C.

Dépôt : Académie des sciences, arts et lettres de Marseille. Dans la salle des séances. Inv. Dassy n° 34.

Références : ESPÉRANDIEU 1907, p. 101-102, n° 120 ; GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 1-19 et 2013, p. 209.

Document 220. Tiré de : ESPÉRANDIEU 1907, p. 101.

Un messager de *Thoas*, roi d'*Iphigénie en Tauride*, semble encore raconter cette libre illustration de la tragédie d'Euripide arrivée jusqu'en Narbonnaise sur un sarcophage d'Italie : « Et nous vîmes alors un navire hellénique, bien pourvu d'avirons dressés comme des ailes, et cinquante marins, tous la rame au tolet ; et ; les deux jeunes gens du côté de l'arrière, affranchis de liens. Et, tandis que les uns tentaient de maintenir la proue avec des gaffes, d'autres suspendaient l'ancre au bossoir, ou encor tiraient les amarres, ou bien se dépêchaient d'aller chercher l'échelle, et l'abaissaient en mer, vers les deux étrangers. Nous, perdant tout scrupule, dès que nous aperçûmes ces perfides apprêts, nous saisîmes soudain l'étrangère et les câbles, et nous nous efforçâmes d'arracher à la poupe élégante les deux rames du gouvernail, à travers l'ouverture. Et ces mots se croisaient : « Pourquoi voulez-vous fuir, en emportant d'ici l'image et la prêtresse ? Pourquoi ? Toi, qui es-tu, et de quelle origine pour enlever ainsi, en fraude, cette femme ? » Lui répondait : « Je suis Oreste, sache-le, le fils d'Agamemnon, frère d'Iphigénie. Je ramène ma sœur après l'avoir perdue (Euripide, *Iphigénie en Tauride*, 1345-1364) » **source 14**. Un combat s'ensuit entre les Taures qui lancent des pierres et les archers du penthécontore. « Là-dessus, poursuit le Tauride, un grand flot ayant porté la nef vers la côte, [Iphigénie] eut peur de s'avancer vers l'eau. Oreste la chargea sur son épaule gauche. Il descendit en mer, il bondit sur l'échelle, et déposa sa sœur dans la nef bien pontée, sa sœur, avec l'objet tombé du ciel, l'image de la fille de Zeus ! (*Ibid*, 1379 – 1384) **source 14**.

Sur ce fragment découvert à Martigues, l'artiste s'est affranchi du texte exact d'Euripide pour montrer des retrouvailles salvatrices voulues par les divinités : car au lieu de gravir la passerelle avec Iphigénie sur l'épaule telle un sac, Oreste déjà à bord accueille sa sœur en lui tendant les mains qui de la dextre les saisit, laissant derrière elle un Taure mort et l'horreur de devoir immoler son frère et son cousin pour servir Artémis dont elle ramène désormais la sculpture à Athènes. C'est un intense moment humain où le bateau en tant que véhicule de salut n'a pas à être figuré d'une manière précise, le modèle de navire chanté par Euripide n'existant d'ailleurs plus à l'époque où fut produit le sarcophage. Fort semblable au relief intact d'un sarcophage conservé à Weimar (voir plus loin), l'« embarquement d'Iphigénie » de Martigues a été étudié en profondeur, hormis pour son aspect naval, par Mme Vassiliki Gaggadis-Robin qui en a identifié irréfutablement la scène⁵⁴¹.

⁵⁴¹ Cf. GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 1-19.

En effet, la photographie de ce relief publiée en 1907 par Emile Espérandieu ⁵⁴² montre infortunément au-dessus des mains jointes une forme à allure de miroir - qui ne sont pourtant que de simples veines de marbre verdâtre où nulle beauté ne pourrait se mirer - qui a peut-être influencé le vieux Maître pour y voir l'enlèvement d'Hélène. « Hélène, notait Emile Espérandieu, drapée et portant sur son épaule gauche un dieu pénate emmaillotté donne la main droite à Pâris nu et se dispose à monter dans la barque qui doit la conduire chez les Troyens ⁵⁴³ ». Creusant l'autorité du savant, d'assez vagues parallèles pompéiens ⁵⁴⁴ ont répandu l'idée d'avoir affaire à l'enlèvement d'Hélène sur un navire ⁵⁴⁵.

Plus locale, car associée au lieu de la découverte du fragment par des érudits provençaux à travers un passage de Strabon sur la fondation de Marseille ⁵⁴⁶, une autre mésinterprétation a cru y voir une femme éminente de Phocée, « Aristarchè au moment où elle s'embarque sur le navire des Phocéens en emportant avec elle une copie de la statue du culte d'Artémis ⁵⁴⁷ », explique Vassiliki Gaggadis-Robin.

La grande ressemblance de l'embarquement rescapé de Martigues avec un sarcophage complet conservé au *Schlossmuseum* de Weimar (document 221) permet d'identifier à coup sûr Iphigénie quittant la Tauride, avec derrière son pied une demi-tête prise à tort pour « une tête de lion ⁵⁴⁸ » par Emile Espérandieu, qui est un détail déterminant, une tête identique de Taure apparaissant au même endroit sur le relief de Weimar.



Document 221. Sarcophage d'Iphigénie de Weimar. II^e s. apr. J.-C. *Klassik Stiftung; Schlossmuseum Weimar*; n° inv. G 1744. Courtoisie de Mme Dr Katharina Krügel.

La différence de qualité d'exécution est manifeste entre ces deux reliefs : alors que la plastique de Weimar enrichit l'équilibre de sa composition de détails sculptés avec netteté, à la fois très lisibles et achevés, qui lustrent la narration d'une certaine somptuosité, le fragment de Martigues est d'une facture et d'un style plus modestes et présente des maladresses, par exemple dans le rendu du drappé d'Iphigénie (plutôt schématique et aplati), les proportions de son sauveur (aux jambes lourdes et trop longues) ⁵⁴⁹, et bien sûr du navire à l'apluste avachi

⁵⁴² Cf. ESPÉRANDIEU 1907, p. 101. Malgré son âge, cette photographie montre toute la scène sans surexposition et ombres parasites comme sur des clichés plus récents.

⁵⁴³ ESPÉRANDIEU 1907, p. 101-102.

⁵⁴⁴ Il s'agit de deux peintures murales pompéiennes mentionnées par GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 11, note 43 : l'une dans la Maison du poète tragique (VI8, 3), l'autre dans une maison de Pompéi (V2, 14)

⁵⁴⁵ Cf. GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 11, note 41 qui mentionne Jean-Jacques Hatt et Guntram Koch comme partisans de cette lecture du fragment de Martigues.

⁵⁴⁶ Cf. STRABON, *Géographie*, IV, 1, 4.

⁵⁴⁷ GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 9.

⁵⁴⁸ ESPÉRANDIEU 1907, p. 102.

⁵⁴⁹ « Lourdeurs d'exécution » relevées parmi d'autres par GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 3.

et au type à peine esquissé. Combinant la fréquence des thèmes mythologiques taurides sur des sarcophages soit attiques du IV^e s. av. J.-C., soit romains - dont une vingtaine connue d'époque impériale provient des ateliers de Rome et alentours⁵⁵⁰ -, à des aspects techniques (présence de listels, faible auteur du relief, etc) qui excluent une fabrication grecque⁵⁵¹ et à une exécution lourde⁵⁵², l'analyse de Mme Gaggadis-Robin aboutit à la conclusion que le sarcophage de Martigues a été fabriqué dans « un atelier métropolitain de second rang⁵⁵³ », à Rome, Ostie ou aux alentours, « vers 160 (...) à la fin du règne d'Antonin le Pieux⁵⁵⁴ », en ayant « pour source principale d'inspiration (...) le récit d'Euripide⁵⁵⁵ ».

En dépit d'une grande ressemblance dont on ne peut toutefois juger que par la droite de la scène, il paraît excessif d'affirmer que la « [cuve de Martigues paraît] être une réplique de plus petit format (...) [du sarcophage de Weimar] produit suivant le même carton iconographique⁵⁵⁶ », comme l'écrit Mme Gaggadis-Robin dans une synthèse sur l'iconographie des sarcophages en Gaule narbonnaise.

Cette notion de ressemblance mérite en effet d'être précisée. Pour en juger, il suffit de mettre côte à côte ces deux embarquements imagés du récit d'Euripide : s'ils illustrent un même thème avec « la femme sur le point d'embarquer, le bateau, [et] l'homme qui l'aide⁵⁵⁷ » et présentent des coïncidences de détails qui attestent d'un modèle iconographique commun, comme l'emplacement de la tête du Taure, ils témoignent également du maintien d'une liberté de dessin et de conception. L'arbre sacré d'Artemis visible derrière la prêtresse à Martigues est par exemple absent de l'image de Weimar. Plus encore, l'attitude des fugitifs embarquant diffère : à Weimar (document 223), Iphigénie gravissant noblement la passerelle est reçue par son frère dans une image où l'émotion, en dépit de la vivacité des gestes, s'élève à la clarté d'une maîtrise intellectuelle, tandis qu'à Martigues (document 222), c'est un véritable sauvetage qu'expriment avec *pathos* les bras tendus et les mains retrouvées d'un retour à l'unité, à la famille et à la patrie, réunion essentielle qui évoque le geste du mariage, la femme semblant se donner à un mari qui l'accueillerait en lui prenant les mains.



Document 222. Embarquement d'Iphigénie.

Photographie en lumière rasante du fragment de sarcophage de Martigues tirée de : GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 5.



Document 223. Détail du sarcophage d'Iphigénie de Weimar. *Klassik Stiftung; Schlossmuseum Weimar*; n° inv. G 1744. Courtoisie de Mme Dr Katharina Krügel.

⁵⁵⁰ Cf. GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 13-14.

⁵⁵¹ Cf. *Ibid*, p. 3.

⁵⁵² Cf. *Ibid*, p. 18.

⁵⁵³ Cf. *Ibid*, p. 3.

⁵⁵⁴ Cf. *Ibid*, p. 18.

⁵⁵⁵ Cf. *Ibid*, p. 16.

⁵⁵⁶ GAGGADIS-ROBIN 2013, p. 209.

⁵⁵⁷ GAGGADIS-ROBIN 1996, p. 12.

Les deux sculpteurs ont ainsi exprimé un même thème d'origine littéraire dans des schèmes notablement différents, ce qui fait d'un « carton iconographique ⁵⁵⁸ » indiscutablement partagé, comme l'atteste la position du Taure mort, une source iconographique finalement assez peu contraignante qui proposait et inspirait plus qu'elle n'obligeait les sculpteurs. La notion de modèle doit ainsi être entendue dans un sens large de source peu contraignante, qui facilitait la tâche des talents moyens, en leur permettant la copie si cela répondait au besoin des commanditaires, sans pour autant limiter a priori le brio et la verve des grands créateurs. Si nos deux sarcophages dérivent d'un même « patron iconique », rien ne donne à penser que celui de Martigues serait une simple reprise de moindre qualité de celui de Weimar, une émotion plastique assez différente émanant de chacun d'eux.

La mutilation du sarcophage de Martigues limitant l'étendue du champ de la comparaison, on notera encore sur celui de Weimar l'usage d'une redondance visuelle dans une image qui pour le reste est séquentielle, puisqu'elle juxtapose des moments successifs du récit : en effet, sur l'autel à côté d'Iphigénie prêtresse où l'on amène les frères grecs prisonniers pour le sacrifice, Artémis est une statue ; malgré la claire indication d'Euripide qu'Iphigénie « a emporté la statue sacrée de la déesse » (*Iphigénie en Tauride*, vers 1315), Artémis est redoublée, son *numen* prenant la forme d'un petit être emmaillotté sur l'épaule de la fugitive qui embarque. De manière significative, cette redondance de la déesse est montrée aussi bien sur le relief de Weimar qu'à Martigues, ce format portatif permettant d'associer étroitement la déesse à Iphigénie sur le point de prendre la mer pour revenir au pays « avec l'objet tombé du ciel, l'image de la fille de Zeus ! (*Ibid*, vers 1383-1384) » **source 14**. Plus qu'une simple image d'Artémis, montrée une seule fois, c'est l'idée du retour vers la patrie avec la divinité qui est essentiel et doit être marquée dans cette scène d'embarquement, ce qui incite à l'affirmer en la répliquant.

Ces considérations nous amènent au bateau du fragment de Martigues. Concluant l'analyse de ce sarcophage, Vassiliki Gaggadis-Robin voit dans l'image d'un appareillage une « valeur symbolique ⁵⁵⁹ », car « le bateau sur lequel [Iphigénie] s'enfuit pouvait être assimilé à la barque qui transportait l'âme des défunts dans l'au-delà (...) ⁵⁶⁰ ». Un symbole, certes, mais Oreste n'est pas Charon, et la « nef argienne aux cinquante rameurs ⁵⁶¹ » **source 15** chantée par le Chœur d'Euripide, où se voient « cinquante marins ⁵⁶² » **source 14**, et d'où tirent « des archers placés sur la poupe ⁵⁶³ » **source 14** n'est en rien une barque, mais un penthécontore, navire long à cinquante marins non spécialisés, rameurs, fantassins ou archers selon les besoins. D'origine mycénienne, ce type de navire polyvalent servait aussi bien au transport et au commerce qu'à la piraterie et à la guerre ; traversant les Siècles obscurs (env. 1200 – 750 av. J.-C), son usage au sortir du Géométrique a progressivement donné lieu à des spécialisation, engendrant d'un côté des versions militaires à plusieurs rangs de rames permettant un éperon, telle la dière - et bientôt à la trière grecque de l'époque classique -, tandis que d'autre part, de gros penthécontores principalement civils restèrent en usage au moins jusqu'au VI^e s. av. J.-C ⁵⁶⁴.

⁵⁵⁸ Cf. GAGGAGGDIS-ROBIN 2013, p. 209.

⁵⁵⁹ GAGGADIS-ROBBIN 1996, p. 19.

⁵⁶⁰ *Ibid*, p. 19.

⁵⁶¹ EURIPIDE, *Iphigénie en Tauride*, 1123-1124.

⁵⁶² EURIPIDE, *Ibid*, 1346.

⁵⁶³ EURIPIDE, *Ibid*, 1377-1378.

⁵⁶⁴ Sur le penthécontore et son évolution, cf. GUTTANDIN 2011, p. 159 sq ; WEDDE 2000, p. 160 sq ; et de l'auteur à l'Université de Lausanne un dossier de séminaire de master écrit d'archéologie classique « Images de la navigation dans l'espace grec : autour des « Siècles obscurs » » présenté au Professeur Karl Reber en 2016, p. 23-24.

Un sarcophage mycénien découvert à Gazi (Crète), près d'Héraklion, montre la plus ancienne image connue de penthécontore sur support majeur, identifiable au nombre de ses couples indiquant autant d'unités de nage d'une monère ⁵⁶⁵.



Document 224. Penthécontore sur un sarcophage mycénien dans une figuration structurale « à rayons X ». XIII^e s. av. J.-C. Trouvé à Gazi (Crète). Tiré de : SPATHARI 2013, p. 53.

Ce navire pourrait illustrer le catalogue des navires de l'*Illiade*, où « les gens de Méthone et de Thaumacie » (...) [ont] pour chef de leur sept nefs (...) Philoctète expert à l'arc ; et, montés à bord de chacune, sont cinquante rameurs, également experts aux durs combats de l'arc (*HOMÈRE, Iliade, chant II, vers 716-720*) » **source 16**. En ces temps lointains, le penthécontore était donc un navire non spécialisé, mais commode pour guerroyer, dont les marins devaient savoir aussi bien ramer que tirer à l'arc ou manier l'épée. Le récit d'Euripide fait encore écho à cette polyvalence en montrant un équipage affairé tout à la fois à manoeuvrer le bateau pour reprendre la mer et à tirer à l'arc contre les Taures ⁵⁶⁶.

Lorsque le tragique athénien écrivit sa pièce vers 414-412 av. J.-C., des versions civiles du penthécontore étaient certainement encore en usage. Les *Histoires* d'Hérodote rédigées vers 445 av. J.-C. narrent ainsi dans leur premier livre la fuite en 546 des habitants de Phocée pour échapper au siège – et à l'esclavage – de Cyrus le Grand : « Dans le temps donc où Harpage [général perse] avait écarté ses troupes de la muraille, les Phocéens tirèrent à la mer leurs penthécontères, y chargèrent leurs femmes, leurs enfants, tous leurs effets mobiliers, ajoutèrent les statues des dieux provenant des sanctuaires et les autres offrandes, sauf les objets de bronze, de marbre et les peintures ; le reste chargé, ils s'embarquèrent eux-même et firent voile pour Chios ; Phocée, vide de ses habitants, fut occupée par les Perses (*HÉRODOTE, Histoire, Livre I, 163 et 164*) » **source 17**. Il est particulièrement intéressant dans cet épisode de voir toute une population quitter sa ville pour se sauver en emportant ses dieux, embarquant avec leurs statues sur des penthécontores, navires à tout faire alors providentiels.

Diffusé en Italie à partir de sa source grecque, le penthécontore fut abandonné à l'aube de l'expansion maritime romaine au cours du III^e s. av. J.-C. ⁵⁶⁷, de sorte que les sculpteurs qui figurèrent le navire du sarcophage de Martigues vers 160 apr. J.-C. ignoraient l'allure réelle du vaisseau chanté par Euripide, des navires de guerre ou marchands plus spécifiques les ayant remplacés depuis longtemps : en matière navale, ainsi, seule l'idée d'une *navis longa* semble avoir survécu de l'embarquement d'Iphigénie.

Il n'est donc pas étonnant de constater que les sarcophages de Weimar et de Martigues figurent le bateau où monte la fille d'Agamemnon, au mieux proche d'une galère du Haut-Empire, avec le plus grand vague (voir

⁵⁶⁵ Cf. BASCH 1987, p. 144-146. Bien 27 couples soient visibles sur le *larnax* de Gazi, c'est bien par approximation 25 rangs qui étaient indiqués, en accord avec les sources littéraires, qui ne mentionnent jamais d'inexistants navires à 54 rameurs.

⁵⁶⁶ Cf. EURIPIDE, *Ibid*, 1350-1378.

⁵⁶⁷ Une chronologie des durées de service des navires militaires romains forme l'appendice I de : PITASSI 2011, p. 177.

documents 223 et 222) : montrant encore une caisse de rames avec quelques sabords, le bateau de Weimar est piqueté d'un curieux éventail d'avirons, qui ont entièrement disparus à Martigues. Leurs aplustres à la poupe sont également éraflées ; alors que celui de Weimar ressemble à un *stolos* ordinaire d'étrave (et non d'arrière), les trois doigts boudinés à la poupe du bateau de Martigues, sans disque et orientés vers l'arrière semblent être unique dans l'iconographie navale ⁵⁶⁸, cet aspect ne résultant certainement pas d'un choix délibéré mais d'une indifférence à ce qui n'est que détail sans signification dans la scène montrée. Les deux passerelles à traverses sont la seule figuration convaincante de ces vues navales, mais elles n'ont pas d'âge, ayant toujours été utilisées en Grèce comme à Rome et continuant à l'être.

Arrivant à son terme, cette analyse pourrait sembler stérile du point de vue naval : indispensable à l'heureux dénouement du drame tauride, le penthécontore chanté par Euripide n'est plus sur le sarcophage de Martigues – ou de Weimar – qu'un véhicule sans véritable identité ni cohérence. Partie d'une scène trop éloignée de sa source, son image d'origine s'est presque totalement évanouie dans la dérive du temps. Cette rupture du fil iconique n'est pourtant pas totale. Bien que la statue d'Artémis soit concrètement embarquée dans le récit d'Euripide (vers 1314 – 1316), on remarque en effet que le détail redondant de la déesse sur la nuque d'Iphigénie, *numen* « tombé du ciel (Euripide, 1384) », est montré sur les deux sarcophages qui oublient en revanche jusqu'au type général du penthécontore au profit d'un navire vague : une figure sacrée invisible hors littérature ainsi donc se maintient près d'un bateau qui s'irréalise. En d'autres termes, la figuration plastique du récit d'Euripide conserve la précision d'une image surnaturelle mais délaisse le concret d'un navire ancien, certes disparu au temps de la production de l'image mais que la tradition iconique aurait pu conserver au même titre qu'une petite silhouette sur une épaule ou une tête hirsute d'un Taure gisant. Pourquoi donc une telle différence de traitement ?

Ces reliefs manifestent une érosion *différentielle* du codage en fonction du caractère central ou périphérique d'unités formelles d'une scène complexe, retenues ou oubliées selon leur valeur pour le sens général. Tant dans l'imagerie de Martigues qu'à Weimar, c'est de revenir au pays *avec sa déesse* qui est fondamental, tout comme en 546 av. J.-C. les Phocéens obligés de quitter leur cité devant Cyrus parvinrent à conserver leurs dieux en embarquant leurs idoles ⁵⁶⁹ : c'est un épisode exemplaire.

Ce qui compte dans cette scène est donc l'embarquement lui-même avec Artémis, non son véhicule qui n'est qu'en périphérie du foyer sémantique de l'image. L'accent étant mis sur l'embarquement d'Iphigénie, il importait donc de maintenir tous les éléments nécessaires à identifier la scène – la réunion fraternelle après une longue séparation, le Taure gisant attestant d'un combat –, et plus encore de porter sa symbolique mythologique d'un retour bienheureux qu'accomplira la navigation, un mouvement associé sur ce sarcophage au voyage vers l'au-delà.

Laissant le navire à la fantaisie du sculpteur, le sarcophage de Martigues s'indiffère de son type et de sa forme - qui n'ont ici aucune valeur documentaire - car il doit augurer d'un passage vers un monde harmonieux, à l'image du royaume retrouvé d'une fratrie réunie sous la protection d'Athéna ⁵⁷⁰, comme il sied à l'orde divin des choses. Apportant un bénéfice symbolique à un mort, ce relief naval est un témoignage étonnant de la manière dont le temps et l'intention peuvent moduler l'image d'un bateau, ici effacé d'une bonne figuration pour mieux porter du sens.

⁵⁶⁸ Sans impossible prétention à l'exhaustivité, notre recherche d'un aplustre identique dans l'iconographie n'a rien donné, la numismatique montrant seule des cornes de poupe s'en approchant sans s'y confondre, notamment au Bas-Empire.

⁵⁶⁹ Cf. HÉRODOTE, *Histoire*, Livre I, 163 et 164 (source 10).

⁵⁷⁰ Dans les derniers vers de sa tragédie, Euripide fait apparaître Athéna qui dit sa volonté au roi Thoas, qui bien sûr l'accepte. Cf. EURIPIDE, *Iphigénie en Tauride*, vers 1435 - 1489.

28 – Le navire de Jonas d'Arles



Document 225. Navire du sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles. Vers 340/350 apr. J.-C. Tiré du site : « carto.net » sous « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles ».

Sujet : navire de Jonas associé à deux épisodes de son histoire, entouré d'autres « images-signes » chrétiennes sous le portrait en couple d'un clarissime.

Description technique. Moyen relief en marbre de Carrare. Fabriqué dans un atelier de Rome ou environs. Dimensions du sarcophage : L. 229 x H. 74,5 x Larg. (conservée) 19,5 cm.

Lieu de découverte : Arles, connu au 18^e siècle en remploi dans l'accès à la crypte de l'église Saint-Honorat-des-Alyscamps.

Emplacement d'origine : Arles, nécropole des Alyscamps.

Datation stylistique : 2^e quart du IV^e s, vers 340/350.

Dépôt : Musée de l'Arles antique. N° d'inventaire : FAN.1992.2505.

Références : BENOIT 1954, p. 46-47 et pl. XVI -3 ; CHRISTERN-BRIESENICK 2003, p. 26-27 ; KOCH 2000, p. 473 ; LE BLANT 1878, p. 10-12 ; MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE, s.d. : FAN.1992.2505. ; MOLL 1929, C I 47 ; PEKÁRY 1999, p. 70-71 ; ROTHÉ 2008, p. 552-553 ; WILPERT 1930, vol. 2, p. 122-123.



Document 226. Sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles. Vers 340/350 apr. J.-C. Tiré de : www.carto.net sous « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles ».

Entourée de scènes terrestres, pourquoi donc une navigation sur cet antique sarcophage chrétien ? Elle vient animer le récit de Jonas pris comme symbole de la Résurrection et de valeurs essentielles du christianisme.

Un résumé des *Écritures* du cycle de Jonas constitue un préalable utile à la compréhension du navire de ce sarcophage.

Récit de l'Ancien Testament, le *Livre de Jonas* raconte une histoire exemplaire pour la spiritualité chrétienne qui peut être imagée de vignettes largement stéréotypées en trois épisodes autour d'un bateau. C'est le périple en partie maritime d'un serviteur désobéissant qui finit bien pour tous. Voulant se dérober à la mission confiée par Dieu d'aller sanctionner les idolâtres de Ninive, Jonas embarque à Jaffa en direction d'une ville lointaine. Pour punir sa désobéissance, le Seigneur soulève une tempête. Désigné comme coupable par tirage au sort, Jonas est

jeté à la mer qui s'apaise aussitôt mais où il est englouti par une baleine. Après trois jours et trois nuits dans les entrailles du monstre, il est recraché sur un rivage d'où il gagne Ninive pour accomplir sa mission. Entretemps, les habitants de la ville assyrienne ont décidé de se repentir, ce qui suscite la miséricorde du Seigneur. Contrarié par cette clémence, Jonas affligé se retire à proximité de la ville d'où il observe quel sort Dieu lui réservera. Durant cette observation, Jonas profite de l'ombre d'une plante de ricin (ou de courge) que l'Éternel fait ensuite mourir pour le mettre à l'épreuve. Le prophète se plaignant de ce dessèchement alors qu'il bénéficiait d'un ombrage sans aucun mérite, Dieu justifie par analogie le pardon qu'il accorde aux Assyriens repentis qui ainsi méritent sa justice ⁵⁷¹. Jouant sur plusieurs plans moraux et spirituels, l'histoire de Jonas a acquis très tôt une valeur exemplaire pour le christianisme. En plus d'y voir des vertus cardinales de justice, de repentir et de pardon, l'interprétation chrétienne tire aussi de ce cycle juif une parabole de la Résurrection du Christ, commode à faire passer du Verbe à une image de pierre pour appeler la survie bienheureuse du fidèle méritant après sa mort. « De même en effet que Jonas fut dans le ventre du monstre marin durant trois jours et trois nuits, de même le Fils de l'homme sera dans le sein de la terre durant trois jours et trois nuits (Mathieu, 12, 40) ⁵⁷² » avant de renaître, prophétise l'*Évangile selon Saint Matthieu*.

L'Ancien et le Nouveau Testament constituant potentiellement une source inépuisable d'images, on peut se demander pourquoi assez peu de scènes ont été finalement choisies pour orner les sarcophages des premiers siècles. Avec le Bon Pasteur et l'Orante peints très précocement dans les catacombes ⁵⁷³, Jonas sauvé par la baleine apparaît fréquemment dans la plastique des sarcophages du III^e au V^e siècle aux côtés d'autres « paradigmes du salut accordé par Dieu à ses fidèles serviteurs ⁵⁷⁴, tels Daniel dans la fosse aux lions, le sacrifice d'Abraham, la guérison du paralytique, la résurrection de Lazare, la multiplication des pains et des poissons, pour citer un échantillon d'épisodes d'un « répertoire très restreint ⁵⁷⁵ » diffusés par l'Église aux fidèles lors des homélies. Parallèlement à ces « paradigmes du salut d'outre-tombe ⁵⁷⁶ », selon l'expression d'André Grabar, d'autres thèmes chrétiens des sacrements (Baptême du Christ...) ou des épisodes marquants des Écritures (la traversée de la mer Rouge...) furent retenus par les arts pour illustrer la foi.

Plus spécifiquement, une partie des sujets des sarcophages paléochrétiens accompagnait la liturgie des morts et des agonisants en usage au début du christianisme ⁵⁷⁷. Il existait de fait une partielle « concordance entre les représentations funéraires des premiers chrétiens et les anciennes prières de l'église ⁵⁷⁸ », telle l'antique *Ordo de agonizantibus* qui implorait l'assistance miraculeuse de Dieu au profit des pêcheurs au seuil de l'Au-delà ⁵⁷⁹. Illustrant des rituels (liturgie et prières funéraires) familiers aux croyants, les « images-signes » (dixit André Grabar) des sarcophages ne cherchaient pas à être originales mais explicites pour la foi, à laquelle elles prêtaient leur psalmodie plastique. « Nulle originalité dans ces œuvres qui relèvent d'ailleurs non d'un art officiel mais bien de l'art (c'est-à-dire de l'artisanat) funéraire, remarque Jean Guyon ; elles sont au contraire marquées par d'inlassables répétitions de scènes stéréotypées et réduites à l'essentiels (deux ou trois personnages en général), ce qui les rendaient immédiatement reconnaissables pour les spectateurs, un peu à la façon des pictogrammes qui ponctuent aujourd'hui le décor de notre vie quotidienne ⁵⁸⁰ ».

⁵⁷¹ Cf. *Livre de Jonas, Bible – Ancien Testament*.

⁵⁷² *Évangile selon Saint Matthieu (12, 40)*, tiré de : *La Bible du peuple de Dieux, tome 4. Le Nouveau Testament*, Le Centurion / Le Cerf, Paris, 1973, p. 80.

⁵⁷³ Cf. GRABAR 1966, p. 102. Le Bon Pasteur et l'Orante furent peints dans les catacombes dès le début du III^es.

⁵⁷⁴ GRABAR 1966, p. 103.

⁵⁷⁵ Cf. GRABAR 1966, p. 133.

⁵⁷⁶ GRABAR 1966, p. 68.

⁵⁷⁷ Cf. LE BLANT 1878, p. XXX.

⁵⁷⁸ LE BLANT 1878, p. XXX.

⁵⁷⁹ Cf. LE BLANT 1878, p. XXVIII et XXX.

⁵⁸⁰ Jean Guyon, dans : GUYON, HEIJMANS 2001, p. 51-52.

Bien qu'elle soit associée à un état mental d'oraison et d'adoration, l'imagerie paléochrétienne des sarcophages à histoire de Jonas ne doit pas faire l'objet d'une interprétation mystique dans la lignée des Pères de l'Église ⁵⁸¹, au risque de n'engendrer qu'absconde et creuse spéculation. La conscience d'une continuité d'héritage avec l'iconographie païenne de l'Empire, qui fut la source unique d'images alors infléchies et adaptées à de nouveaux thèmes, est seule valable, car les chrétiens du commencement, marginaux, plutôt pauvres, à l'occasion persécutés, n'eurent pas de culture visuelle propre jusqu'à la fin du II^e siècle ⁵⁸². Ce n'est qu'alors que ce christianisme d'abord aniconique ⁵⁸³ des catacombes va se mettre progressivement à créer des œuvres d'art en récupérant les formes, la grammaire et les styles disponibles pour les adapter à ses nouveaux thèmes. A partir de la Paix de l'Église en 313, les élites de l'Empire romain se rallièrent - malgré des résistances - en quelques décennies au christianisme, ce processus s'achevant durant le règne de Théodose I^{er} (379-395) : donnant à l'art chrétien une ampleur et un raffinement nouveaux, ces élites lui amenèrent également en tant que commanditaires leur culture artistique païenne. Ce paradoxe a marqué fortement la plastique sépulcrale jusqu'à la fin de l'Empire en Occident.

Si la présence du navire de Jonas sur des sarcophages résulte d'une nécessité spirituelle d'ordre symbolique, sa plastique n'est ainsi qu'un héritage, et son entourage historié une adaptation d'anciennes manières à de nouveaux sujets. Cette situation était de règle dans l'art chrétien d'alors. Comme le rappelle André Grabar, « les théologiens de haute époque ne manifest[ai]ent aucun intérêt pour l'iconographie ⁵⁸⁴ ». Ainsi, « le premier art chrétien (...) [vécut] une expérience qu'on n'observe que rarement : celle d'une religion nouvelle qui fait son apprentissage dans un domaine où son inspiration ne s'était pas exercée jusque-là ⁵⁸⁵ », complète le savant.

Processus d'au moins deux siècles, cet apprentissage de l'art chrétien eut lieu pour l'essentiel dans des ateliers qui produisaient aussi bien des images païennes que chrétiennes. Jusqu'au règne de Théodose, des artisans païens pouvaient produire des œuvres chrétiennes, et des mains chrétiennes, de l'art païen. La maîtrise d'un savoir-faire artistique et l'intelligence des formes comptaient beaucoup plus que les sujets choisis par des clients à la religion desquels les producteurs d'images n'avaient nul besoin de croire. Dans son traité sur l'idolâtrie rédigé entre 203 et 206 à l'aube du développement de l'art chrétien, Tertullien dénonce avec virulence la situation des ateliers, qui devait être la même à Carthage, Rome ou Arles : « Quand même aucune loi formelle de Dieu ne nous eût interdit de forger des idoles, quand même l'Esprit saint n'eût pas menacé de ses anathèmes et ceux qui font des idoles et ceux qui les honorent, il suffirait de notre sacrement lui-même pour nous convaincre que ces industries sont contraires à la foi (*De Idolatria, VI, 1*) » **Source 18** (dont proviennent aussi les citations suivantes). Tertullien s'émeut en particulier du péché des artisans chrétiens qui ouvragent des images païennes : « Un homme zélé pour la foi parlerait toute une journée sur cette matière, en gémissant de voir un chrétien quitter les idoles pour venir à l'église ; sortir des ateliers du démon pour entrer dans la maison de Dieu ; lever vers le Dieu créateur des mains qui viennent de créer des idoles ; adorer le Seigneur avec ces mêmes mains qui au dehors se font adorer elles-mêmes dans leurs œuvres ; approcher du corps de notre Seigneur des mains qui donnent des corps aux démons (*De Idolatria, VII, 1*) ». Pour lutter contre ce dévoiement ordinaire des artistes chrétiens au service de la fausse religion, le théologien de Carthage se fait pratique et imagine une méthode de décontamination : « Si on allègue pour prétexte la nécessité des arts de luxe, ils ont une multitude d'applications qui fourniront des moyens d'existence sans déroger à la loi, c'est-à-dire sans fabriquer des idoles. Le travailleur en stuc peut enduire des murailles, raccommoder des toitures, terrasser des citernes, tracer des cymaises, et incruster dans les murs des ornements qui ne ressemblent en rien à des simulacres. Le peintre, le statuaire, le

⁵⁸¹ A l'exemple de Saint Augustin, une lecture mystique de l'image conduit à voir dans les moindres éléments visuels, y compris accessoires, les signes définis d'un discours codé, le sensible ne pouvant exister qu'à travers l'exégèse du Verbe ou de la foi : une absurdité au regard de la manière dont l'art paléochrétien a réellement été produit. Cf. LE BLANT 1878, p. XV.

⁵⁸² Cf. CANTINO WATAGHIN 2011, p. 20.

⁵⁸³ Cf. GRABAR 1966, p. 67.

⁵⁸⁴ GRABAR 1966, p. 26.

⁵⁸⁵ GRABAR 1966, p. 279.

sculpteur en airain, le ciseleur, savent exécuter des choses qui tiennent à leur art, beaucoup plus faciles que des images. A plus forte raison, celui qui dessine une figure saura-t-il ajuster un échiquier. Pour la main qui a fait sortir le dieu Mars d'un tilleul, la fabrication d'une armoire ne sera qu'un jeu (*De Idolatria, VIII, 2-3*) ».

	270-300	300-330	330-400
Achille-Amazones (Grassinger 1999)	6	1	-
Apollo-Grâces (Sichtermann 1992)	3	-	-
Scènes bucoliques (Provoost 1976)	92	82	7
Dionysos-scènes dionysiaques (Matz 1968-1975)	10	-	-
Vendange (Bielefeld 1997)	55	17	2
Amours et putti (Kranz 1999)	26	5	-
Chasse (Andreae 1981)	101	69	3
Saisons (Kranz 1984)	161	53	-
Lions (Stroszeck 1998)	120	19	-
Scènes maritimes (Rumpf 1938, Sichtermann 1970)	10	31	?
Muse (Wegner 1966, Fittschen 1972)	32	13	-
Philosophes (Ewald 1999)	45	2	-
Vie privée (Amedick 1991)	119	23	-
Cirque (Schauenburg 1995)	8	2	-
Total	788	317	12
Sarcophages chrétiens	71	463	325

Document 227. Evolution quantitative des sarcophages païens - avec indication des thèmes historiés – ou chrétiens produits à Rome entre 270 et 400 apr. J.-C. Tiré de : DRESQUEN-WEILAND 2003, p. 310.

Le contexte social, idéologique et religieux de la production des sarcophages paléochrétiens étant maintenant posé, un tableau statistique des ateliers de Rome (document 227) résume la coexistence des imageries païenne et chrétienne sur sarcophage et leur évolution durant l'Antiquité tardive. Alors qu'en 270-300, moins d'un dixième des sarcophages portaient des thèmes chrétiens, ceux-ci vers la Paix de l'Eglise (313) en 300-330 étaient déjà légèrement plus nombreux que les sujets païens, dont la production en 330-400 s'effondra jusqu'à la fin du règne de Théodose (395).

L'analyse peut maintenant se rapprocher de l'image du navire du « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles », dont les autres scènes ont été clairement identifiées et décrites dans la littérature d'iconographie archéologique⁵⁸⁶. Articulant le périple de Jonas à un bateau, l'imagerie a retenu trois moments de son cycle : l'avalement du prophète jeté à la mer par la baleine, son vomissement par le monstre, qui sont deux épisodes marins, et un épisode terrestre, son attente au repos sous une plante de courge.

L'art antique a montré ces moments-types de l'histoire de Jonas sur divers supports (fresque, ivoirerie, arts du pavement ou du sarcophage...), séparément ou simultanément, partiellement ou complètement. Un parcours de quelques images permet de comparer les navires qui s'y montrent et d'autres corollaires de Jonas, en particulier les baleines, et le cas échéant une attitude de prière.

Sur deux fresques des catacombes de Rome, dont l'une très précoce de 200 à 250 et l'autre du IV^e siècle, Jonas est jeté à la mer de navires de commerce sommairement figurés, mais reconnaissables : la rondeur caractéristique d'une *corbita* à plate-forme d'étambot se voit à San Callisto (ci-dessous en document 228), proche de l'image plus réaliste de l'hypogée des *Aurelii* où un voilier marchand doté d'un *artemo*, d'un *stolos* élancé et d'une corne de poupe incurvée type un cargo qui n'aurait pas détonné à un quai d'Ostie, d'Arles, Carthage ou Alexandrie (document 229). Bien que ces fresques n'aient pas d'espace contraint comme sur des sarcophages à scènes multiples, les équipages se limitent à trois ou quatre personnes, Jonas compris, ce qui sert la lisibilité de la scène. Quant aux étranges cétacés sur le point d'engloutir le prophète, ils n'ont rien de semblable au réalisme

⁵⁸⁶ La description la plus complète de ce sarcophage se trouve dans : CHRISTERN-BRIESENICK 2003, p. 26-27. Voir également : BENOIT 1954, p. 46-47 ; LE BLANT 1878, p. 10-11 ; ROTHÉ, HEIJMANS 2003, p. 552.

stylisé des dauphins familier à l'art romain, mais l'aspect menaçant de *ketoi*, monstres marins des profondeurs repris tels quels de la tradition iconographique païenne.

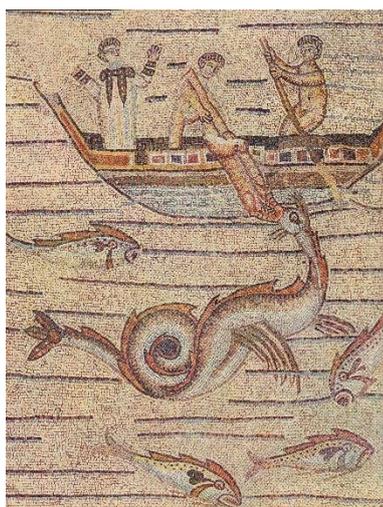


Document 228. Jonas jeté à la baleine d'une *corbita*. Rome, catacombe de S. Callisto, détail *in situ* dans la chapelle des sacrements. Première moitié du III^e siècle. Tiré de : GRABAR 1966, p. 103.



Document 229. Jonas jeté à la baleine d'un navire de commerce. Rome, hypogée des *Aurelii*, *in situ*. IV^e siècle. Tiré de : GRABAR 1966, p. 33.

Réalisée durant le règne de Constantin, une mosaïque de la cathédrale de l'évêque Théodore à Aquilée montre également Jonas jeté d'une *corbita* dans la gueule d'un effrayant *ketos*. Les mains ouvertes vers le ciel, un passager à la proue est rendu en train d'implorer Dieu de calmer la tempête (document 230). Sur cette œuvre officielle née de la Paix de l'Eglise, on notera la géométrisation des formes du navire et le brio d'espaces chromatiques tranchés dans une manière qui annonce déjà celle visible au début du IV^e siècle sur les nefs de la « mosaïque de la Grande Chasse » de la « Villa del Casale » à Piazza Armerina (Sicile)⁵⁸⁷. En dépit d'une évolution perceptible du style de la mosaïque d'Aquilée vers une esthétique du Bas-Empire, sa baleine demeure toutefois un traditionnel *ketos*, reptilien et vorace.



Document 230. Jonas jeté à la baleine. Détail d'une mosaïque de la cathédrale de l'évêque Théodore. Aquilée. Début du IV^e siècle. Tiré de : GRABAR 1966, p. 22.

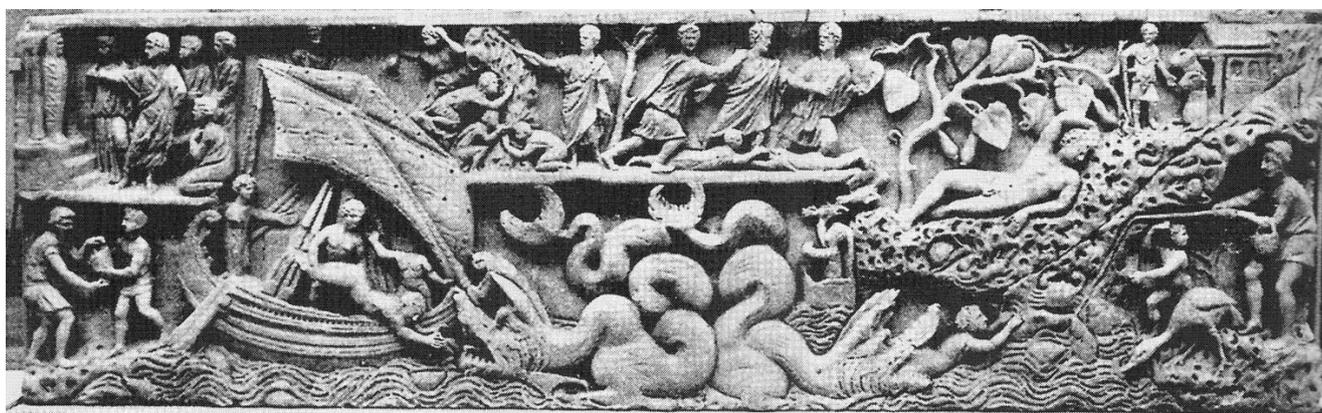


Document 231. Jonas englouti et vomit par la baleine. Détail d'un coffret à reliques (lipsanothèque) en ivoire. Brescia. Deuxième tiers du IV^e siècle. Brescia. Tiré de : GRABAR 1966, p. 272.

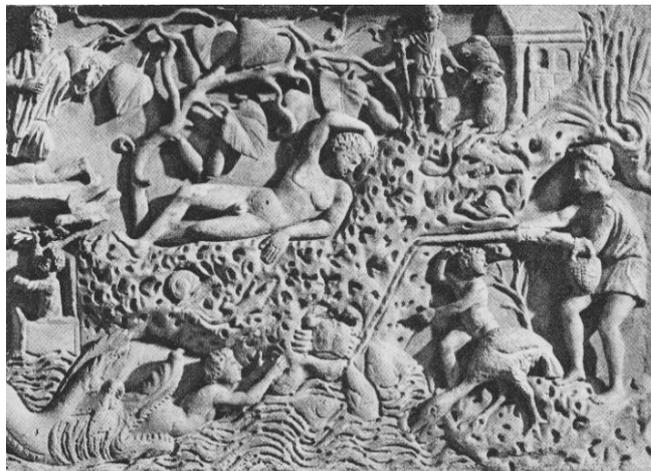
⁵⁸⁷ Des images et un commentaire de cette mosaïque sicilienne se trouvent dans : FRIEDMAN 2011, p. 149-150.

Sur un délicat coffret à reliques en ivoire (document 231) à peine plus tardif (ca. 330-360) que le pavement d'Aquilée, l'avalement et le vomissement du prophète apparaissent au sein d'un programme assez semblable à celui du « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles ». Fine et naïve à la fois, la manière de ce relief montre cette fois-ci des personnages en train de ramer sur un navire de haute mer travesti en barcasse, avec une poupe bien creuse et un *stolos* à l'étrave d'où est précipité l'infortuné prophète. Toujours effroyable, la « baleine » à droite de la serrure déploie son corps en d'épaisses volutes dont l'abondance anatomique élude tout réalisme au profit d'une logique de la forme : en effet, la masse vivante de la queue à droite de la ferrure fait pendant à la masse technique du bateau de Jonas à sa gauche, conformément à l'usage d'équilibrer les scènes complexes telles les faces de sarcophages par des masques corniers ou des figures hautes et massives aux extrémités d'images ainsi closes et achevées.

Le plus proche parallèle naval du « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles » se trouve sur une cuve du III^e siècle découverte dans l'ancien cimetière du Vatican, aujourd'hui au Musée du Latran (documents 232 et 233).



Document 232. Sarcophage de Jonas du Vatican. III^e s. Musée du Latran. Tiré de : KOCH 2000, pl. 12.



Document 233. Les épisodes du cycle de Jonas sur un sarcophage de l'ancien cimetière du Vatican (détails). Rome, Musée du Latran. III^e siècle. Tiré de : GRABAR 1966, p. 143.

Une image de rappel de la plastique d'Arles (ci-dessous en document 234) objet de cette notice facilitera leur rapprochement.



Document 234. Sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles. Vers 340-350 apr. J.-C. Tiré de : www.carto.net sous « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles ».

Les trois séquences du cycle de Jonas – avalé, recraché, au repos – apparaissent sur le sarcophage du cimetière du Vatican au côté d'un voilier de commerce figuré de manière convaincante avec son gréement, l'omission attendue de certaines superstructures donnant à voir l'équipage dans son rôle de jeteur. Tandis que sur le sarcophage d'Arles, le *ketos* est montré en deux temps du récit de part et d'autre du navire, le dédoublement de son corps tordu mis en masse polarise le relief du Vatican, dramatisant son centre dont le navire est une annexe. Cette disposition montre que même bien représenté dans un ouvrage de grande qualité artistique, le bateau de l'histoire de Jonas n'est rien d'autre qu'un accessoire.

Le navire du sarcophage d'Arles est une preuve manifeste du caractère subalterne de la figuration navale dans cette symbolique de la foi chrétienne : en effet, bien que son architecture ait la forme évidente d'un navire marchand, que confirment des superstructures reconnaissables, notamment un mât central – doté d'une voile minuscule pour ne pas mordre sur l'*imago clipeata* – et une aile ou une plate-forme d'étambot, leur agencement est incohérent jusqu'à l'absurde. Qu'il figure une aile de gouverne ou une plate-forme d'étambot à rambarde, le rectangle ajouré de deux petits carrés visible derrière le gouvernail-aviron n'a en effet aucun sens naval : il devrait être *devant* cette rame de gouverne s'il était une aile, ou *au-dessus* de l'arrière du pont s'il figurait une plate-forme d'étambot. Connaissant suffisamment les bateaux pour figurer un type général adapté à l'histoire de Jonas, le sculpteur n'a pas jugé utile d'en respecter la cohérence figurative, un réalisme technique étant à ses yeux sans valeur dans une symbolique du Verbe. Cette indifférence est d'autant plus remarquable que la plastique de ce sarcophage destiné à un dignitaire de l'Empire est de belle facture. La maîtrise du langage artistique traditionnel apparaît en effet de manière éclatante dans « le médaillon, en forme de coquille, finement godronnée, [qui] encadre les deux époux, représentés jusqu'aux genoux, le défunt en habit de *clarissime*, avec le *laticlave*, tenant le *volumen*, selon un type « romain »⁵⁸⁸ », comme le décrit Fernand Benoit. Plus discrètement, elle se voit également dans un dauphin sous la vague en avant-plan du bateau qu'il semble accompagner. Très semblable au dauphin visible également au côté d'un *ketos* dans la « scène de pêche d'Aix » présentée ci-avant dans ce mémoire (voir document 75), cet animal provient directement du bestiaire figuratif romain païen, de même que le monstre marin : il transpose ici une marque traditionnelle des eaux supérieures à celle chrétienne d'une renaissance après la mort. Ni le navire, ni la baleine, ni le dauphin ne subissent de christianisation de la forme, si ce n'est par défaut, celle du bateau de Jonas étant affectée de négligence par écart envers la substance du récit qui décline des vignettes de la foi.

Cette coexistence de formes anciennes et d'un sens nouveau pour illustrer des « paradigmes du salut »⁵⁸⁹ semble aussi résulter de la migration d'un *topos* du thème païen d'Andromède vers celui de Jonas, dont deux schèmes

⁵⁸⁸ Cf. BENOIT 1954, p. 46.

⁵⁸⁹ GRABAR 1966, p. 68.

sur trois – l’avalément et le vomissement – qui dépendent d’un monstre marin, sont émotionnellement proches de celui d’Andromède prisonnière exposée au péril d’un *ketos* jusqu’à sa délivrance par Persée ⁵⁹⁰, ceci pour formuler une évolution figurative à l’aide de concepts élaborés par Claude Bérard ⁵⁹¹.

Une stèle funéraire de Briançon du I^{er} s. apr. J.-C. (document 235) « où l’on voit Andromède entre le monstre et son libérateur ⁵⁹² » témoigne de la comptabilité de l’imagerie d’Andromède avec celle de Jonas.



Document 235. Le mythe d’Andromède (au-dessus d’une course d’Eros en char) sur une stèle de Briançon. I^{er} s. apr. J.-C. Tiré de : BIANCHI BANDINELLI 1970, p. 171

Sans aller jusqu’à dire que l’imagerie navale de Jonas dériverait pour l’essentiel d’une scène d’Andromède où le navire est précisément absent, l’importance du *ketos* dans le type iconique du sauvetage d’Andromède, qui était familier aux sculpteurs, a dû faciliter sa reprise par un légendaire adapté à la nouvelle foi.

De même, le parallèle entre l’image de Jonas au repos sous une plante de ricin et le sommeil éternel du berger Endymion ⁵⁹³ semble trop remarquable sous l’angle du symbole pour ne pas suggérer une reprise iconographique. Obtenu par un vœu que réalise Jupiter, le sommeil éternel d’Endymion qui préserve sa jeunesse n’est-il pas en effet un euphémisme de la mort que le Bon Pasteur – souvent présent sur les sarcophages – va transformer en Pâques célestes de la vie éternelle pour ceux qui croient en Lui et méritent du Seigneur ?

Tentant de retracer une filiation iconographique autour du bateau de Jonas, l’analyse à ce point s’approche toutefois d’une glose dans laquelle il convient de ne pas tomber. C’est ainsi grâce à des éléments plus positifs que s’achèvera la présentation de cette scène navale d’Arles.

Représenté auprès de son épouse dans l’attitude traditionnelle d’un lettré *volumen* à la main, le commanditaire du « sarcophage de l’histoire de Jonas d’Arles » était un aristocrate romain de rang sénatorial, comme l’indique son *laticlave*. Un parallèle peut être fait avec un médaillon plus simple d’un sarcophage inhumé à proximité, ci-dessous en **document 236**. L’inhumation du sarcophage chrétien de ce *clarissime* dans une nécropole d’Arles témoigne au sein d’un vaste échantillon de marbres analogues, souvent moins riches et ornés d’autres programmes funéraires, « de la conversion des élites locales dès les lendemains de la Paix de l’Eglise, car les plus anciennes cuves sont du premier quart du IV^e siècle ⁵⁹⁴ », écrit Jean Guyon.

⁵⁹⁰ Sur le mythe d’Andromède délivrée par Persée d’un monstre, cf. : GRIMAL 2015, p. 36 (notice « Andromède » de son dictionnaire).

⁵⁹¹ Cf. BÉRARD 2018, p. 87.

⁵⁹² BIANCHI-BANDINELLI 1970, p. 169.

⁵⁹³ Sur le mythe d’Endymion, cf. GRIMAL 2015, p. 137 (notice « Endymion » de son dictionnaire).

⁵⁹⁴ GUYON, HEIJMANS 2001, p. 50.



Document 236. Exemple d'un portrait de lettré *volumen* à la main. Sarcophage de la Piété et du Bon Pasteur. Culture classique ou chrétienne ? Arles. Vers 300. Tiré de : GUYON 2001, p. 22.

Deuxième collection de sarcophages historiés au monde après celle du Vatican, celle d'Arles comprend de nombreux sépulcres chrétiens « à la fois parce que Arles était l'une des villes les plus riches – sinon la plus importante et la plus riche – de la province et que la mission y était assez ancienne (deux à trois générations au moins [avant les édits de tolérance de 313]) pour avoir pu porter de tels fruits⁵⁹⁵ », contextualise Jean Guyon.

Dans une étude consacrée aux « sarcophages chrétiens en Provence » du III^e au V^e siècle, Jean-Pierre Caillet a souligné la « facture exclusivement « romaine » [des] sarcophages de marbre au IV^e s.⁵⁹⁶ » dans cette région, surtout en Arles, où des ateliers produisaient pour l'exportation⁵⁹⁷, mais où de nombreux sarcophages furent aussi assurément importés de Rome, aux dires d'études plus récentes⁵⁹⁸. Si cette question demeure ouverte pour l'archéologie, il est sans grande importance du point de vue de l'iconographie navale que la dépouille d'un magistrat romain ait été inhumée dans un sarcophage produit à Rome ou dans la Préfecture des Gaules qu'était Arles. Cette ville qui fut aussi une résidence impériale en 307-310 et 353 (séjours de Constantin et de Maximien, puis de Constance II) et accueillit deux conciles (en 314 et 353)⁵⁹⁹ partageait en effet une même culture religieuse et iconographique que la Métropole : internationaux, son navire et ses symboles relevaient d'une zone de production d'images presque homogène, la Provence étant alors encore profondément romaine.

Le navire du « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles » fait ainsi partie d'une scène usuelle aux yeux des premières générations chrétiennes de l'Empire. L'incohérence de sa structure ne provient pas d'une mauvaise facture, la qualité de son relief s'accordant aux critères de la haute élite, mais d'un transfert de l'accent du sens investi dans des images-signes où Jonas valait comme parabole. Extraite d'une matrice classique pour servir le Verbe, l'image du bateau s'effiloche et se contredit car son aspect technique ne symbolise rien d'utile au salut. Périphérique, son codage est trop faible pour maintenir une image sans type, le navire de Jonas imprécisé dans l'Écriture ayant glané des formes variées dans l'imagerie antique sans jamais donner lieu à un canon iconographique, comme le montrent les divers exemples navals de cette notice.

Mais bien plus que le bateau, objet technique, c'est le *ketos* qui importe dans l'Océan des âmes : il engloutit et redonne à la vie un prophète exemplaire du salut des détourneurs d'images du monde ancien.

⁵⁹⁵ *Ibid*, p. 50.

⁵⁹⁶ CAILLET 1993, p. 129.

⁵⁹⁷ *Ibid*, p. 129.

⁵⁹⁸ Cf. GUYON, HEIJMANS 2001, p. 51.

⁵⁹⁹ Dates tirées de la chronologie de : GUYON 2001, p. 16.

29 – La demi-nef de Pascasia



OPTATINE RETICIA
AE SIVE PASCIAE CONI
VGI AMANTISSIMAE EN
NIVS FILTERIVS SIVE
POMPEIVS MARITVS
POSVIT SEPVLCRV
M CVM QVA VIXIT
ANNIS OCTO MEN
SIBVS NOVEM ET
DIEBVS DVOBVS

À Optatina Reticia, également appelée Pascasia, son épouse très aimante. Ennius Filterius, également appelé Pompeius, son mari, a élevé cette sépulture, avec qui il a vécu 8 ans, 9 mois et deux jours.

Document 237. Couvercle du sarcophage d'Optatina Reticia Pascasia. Arles. Milieu du IV^e siècle. Photo tirée de : GUYON 2001, p. 59. Diplomatique et traduction de CIL XII, 956 : MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE, s.d. : FAN.1992.2485

Sujet : fragment naval d'une scène de Jonas flanquant une inscription, Daniel dans la fosse aux lions et Adam et Ève.

Description technique : rebord mutilé d'un couvercle de sarcophage en quatre fragments collés. Arrière buché. Marbre de Carrare. H. 35,5 x L. 164 x Ép. 19 cm.

Lieu de découverte : Arles, en remploi en tant que balustrade du maître autel de l'église de Saint-Honorat-des-Alyscamps.

Emplacement d'origine : certainement nécropole des Alyscamps.

Datation stylistique et épigraphique : 375-400 apr. J.-C.

Dépôt : Musée départemental Arles antique, n° d'inventaire : FAN.1992.2485

Référence : GUYON 2001, p. 59 et 205 ; MOLL 1929, C I 46 ; MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE, s.d. : FAN.1992.2485 ; PEKÁRY 1999, p. 70-71.

L'explication du navire visible sur ce sarcophage pourrait être presque identique à celle du « sarcophage de l'histoire de Jonas d'Arles » juste présenté, n'était la cassure de la nef qui empêche de voir toute la scène. Afin d'éviter une pesante répétition, le regard va ainsi se concentrer sur la dimension archéologique de ce couvercle mutilé dans l'espoir d'enrichir sa compréhension d'autres perspectives.

Avec Daniel dans la fosse aux lions, la présence du bateau de Jonas - identifiable au *ketos* passant gueule ouverte sous l'aviron de gouverne – « semble[] avoir été inspiré[e] par la prière de saint Cyprien (II^e siècle) : « Délivre son âme, comme tu as délivré Jonas du monstre marin, les jeunes hébreux de la fournaise, Daniel de la fosse aux lions, Suzanne des mains des vieillards »⁶⁰⁰ », comme le remarque Fernand Benoit à propos de diverses scènes sépulcrales paléochrétiennes.

L'épithaphe de la défunte figure dans un cartouche carré au centre du rebord du sarcophage : elle nomme Optatina Reticia, surnommée Pascasia. L'usage de *duo nomina* (Optatina Reticia), « qui n'étaient plus guère usités que dans l'élite sociale⁶⁰¹ » ne suffit pas toutefois à garantir une qualité de « grande dame⁶⁰² » mais pourrait résulter d'un attachement conservateur à la tradition, cette « épithaphe [étant] très neutre d'allure, sans allusion aucune au christianisme⁶⁰³ », comme le remarque Jean Guyon. La foi de l'Arlésienne apparaît en revanche explicitement dans son *cognomen*, « son surnom, Pascasia, qui fait référence à la fête de Pâques au cours de laquelle elle avait probablement, selon l'usage du temps, reçu le baptême⁶⁰⁴ ».

⁶⁰⁰ BENOIT 1936, p. 20.

⁶⁰¹ GUYON 2001, p. 60.

⁶⁰² *Ibid*, p. 60.

⁶⁰³ *Ibid*, p. 59.

⁶⁰⁴ *Ibid*, p. 59.

La comparaison avec le couvercle dit du Bon Pasteur ⁶⁰⁵ (document 238) également découvert en Arles dans l'église Saint-Honorat, et donc issu de la même nécropole des Alyscamps, rend plus parlant le cartouche d'Optatina Reticia. En effet, le cartouche du Bon Pasteur est également flanqué d'anges aux airs d'Amours encore marqués, mais il est anépigraphé. Avec leurs anges affrontés se retournant vers les extrémités, ces deux cartouches relèvent du même *topos* - à défaut d'être issus du même atelier, leurs styles différant -, ce qui donne à penser que les sarcophages complets avaient été préfabriqués bien avant la mort des défunts dont les proches n'avaient plus eu qu'à faire graver – ou non – l'épithaphe dans l'espace vierge prévu à cet effet. Au même titre que l'origine certainement romaine du sarcophage de Pascasia, celle romaine attestée ⁶⁰⁶ du couvercle du Bon Pasteur fait entrevoir un commerce d'importation de sarcophages de l'*Urbs* jusqu'au port majeur d'Arles, où des ateliers de finition bien fournis en sépulcres n'avaient plus qu'à ciseler une épithaphe pour répondre au goût des familles et permettre de rapides funérailles.



Document 238. Couvercle de sarcophage dit du Bon Pasteur. Arles. 375-400. Tiré de : CRISTERN-BRIESENICK 2003, pl. 32-8.

Bien que l'étude des « inscriptions [ait] montré que les personnes qui choisissaient pour leur sépulture un sarcophage occupaient en général des postes élevés et gagnaient bien leur vie (...), toutes les personnes inhumées en sarcophage n'appart[enaient] pas (...) aux classes supérieures de la société romaine ⁶⁰⁷ », écrit Jutta Dresken-Weiland. Procédé de finition de sarcophages d'importation romaine le plus immédiat, la ciselure d'une simple épithaphe était encore plus facile que l'achèvement de portraits semi-finis, attesté par exemple sur le « sarcophage aux deux époux ⁶⁰⁸ » pourtant de belle facture retrouvé dans la nécropole arlésienne des Alyscamps. « (...) L'interruption du processus de taille avant l'achèvement « normal », procédé bien attesté sur des sarcophages de marbre, visait à toucher une clientèle plus large ⁶⁰⁹ », remarque Jean-Pierre Caillet à propos des chrétiens de la Provence antique. « (...) S'il s'avère (...) assuré que les ateliers romains ont satisfait l'essentiel de la demande provençale en tombeaux de marbre sculpté au IV^e s. ⁶¹⁰ », une telle manufacture à grande échelle a dû veiller à produire notamment des sarcophages préfabriqués aisément personnalisables de manière à répondre « aux moyens mesurés d'un nombre croissant de convertis, non issus forcément de la haute aristocratie, [ce qui amène] par ailleurs à supposer que le style ou la valeur proprement esthétique des représentations figurées importait moins à beaucoup d'acquéreurs que leur contenu chrétien ⁶¹¹ », élargit Jean-Pierre Caillet.

En dépit de ce commerce d'importation à partir de la métropole, une production autochtone de sarcophages païens puis paléochrétiens exista en Provence jusqu'à la fin de l'Antiquité ⁶¹², où Arles en tant que premier centre régional produisait et (re)distribuait des sépulcres - en général de marbre, parfois en pierre régionale - d'un type

⁶⁰⁵ Cf. ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 559.

⁶⁰⁶ Cf. CRISTERN-BRIESENICK 2003, p. 69 ; GAGGADIS-ROBIN 2005, p. 136.

⁶⁰⁷ DRESKEN-WEILAND 2003, p. 307.

⁶⁰⁸ Sarcophage au Musée Départemental Arles Antique, n° inv. FAN.92.00.2480. Cf. CRISTERN-BRIESENICK 2003, p. 28, pl. 15, 1-2; ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 553, n° 21.

⁶⁰⁹ CAILLET 1993, p. 127.

⁶¹⁰ *Ibid*, p. 129.

⁶¹¹ *Ibid*, p. 128.

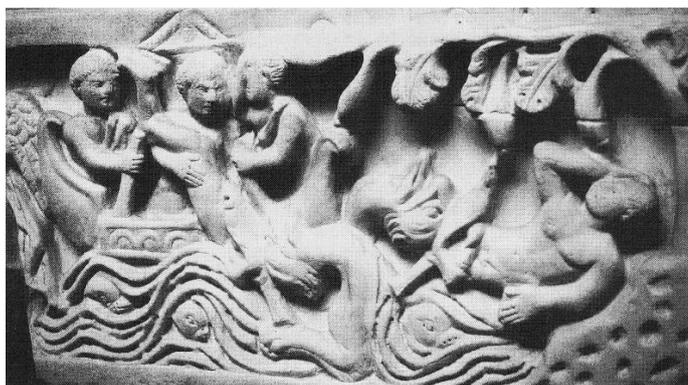
⁶¹² Cf. *Ibid*, p. 130.

toujours « romain », bien distinct du modèle tardo-antique du sud-ouest de la Gaule (Bordeaux, Toulouse, Rodez)⁶¹³.

L'importance du contenu des reliefs de sarcophage nous ramènent à la scène de Jonas du sarcophage d'Optatina Reticia Pascasia, dont on ne voit plus à droite qu'une demi-nef avec son pilote côtoyée d'une baleine à allure de monstre marin. Plastique d'un sarcophage, cette scène n'avait pas vocation à être exposée mais enterrée lors des funérailles, probablement dans un enclos funéraire⁶¹⁴. Il est ainsi d'autant plus intéressant de remarquer que l'ange à la poupe de la demi-nef de Pascasia se retrouve en même position sur un autre couvercle de sarcophage conservé au Musée des Termes à Rome, comme le montre ci-dessous le parallèle des **documents 239 et 240** : une aile d'ange se voit également en effet à la corne de poupe du marbre des Termes.



Document 239. Détail du couvercle du sarcophage d'Optatina Reticia Pascasia. Tiré de : GUYON 2001, p. 59



Document 240. Scènes de Jonas en deux épisodes sur un couvercle de sarcophage. IV^e siècle. Rome, Museo Nazionale Romano (Terme). Tiré de : PRIGENT 1995, p. 166.

En dépit d'un style différent, la schématisation des formes est manifeste sur ces deux sarcophages, en particulier dans la figuration du franc-bord du bateau de Pascasia, très épais au même titre que les grosses mains de Daniel aux lions à gauche du cartouche (cf. document 237), alors qu'elle marque surtout le *ketos* dans la plastique des Termes. Bien dans le goût du IV^e siècle, une commune expressivité un peu frustrée pourrait passer pour du provincialisme n'était l'origine romaine de ces marbres, qui semblent surtout avoir été fabriqués si ce n'est en série, du moins sur la base de scènes modèles stéréotypées connues de tous les sculpteurs qui pouvaient les adapter et les combiner à leur guise.

Le savoir-faire artisanal des sarcophages recourait donc à des vignettes précises et constituées de scènes largement diffusées, qui aidaient les ateliers à produire efficacement des tombeaux financièrement accessibles à une clientèle de plus en plus large, tout en gardant intacte la liberté d'agencer, composer, styliser et finir en fonction de leur manière propre et des besoins du marché.

Qui avait-il à droite de la cassure de la demi-nef de Pascasia ? On ne peut que le supputer. « A côté des cycles à trois scènes, on trouve dès la fin du III^e siècle des couvercles de sarcophages qui présentent Jonas sur deux scènes⁶¹⁵ », écrit Pierre Prigent, qui retrace plusieurs variantes constituées dès l'origine de cette image-signe chrétienne⁶¹⁶, séquencée en deux ou trois moments visibles, parfois même condensée en un seul.

⁶¹³ Cf. BENOIT 1936, p. 17. Le type « romain », à cuve parallélépipédique en relief coiffée par un couvercle plat à rebords en équerre, diffère au premier coup d'œil du type tardif du sud-ouest à cuve évasée vers le haut et couvercle en dos d'âne, souvent orné d'un décor à feuillage en méplat.

⁶¹⁴ Cf. ROTHÉ, HEIJMANS 2008, p. 503-506 et 530-539.

⁶¹⁵ PRIGENT 1995, p. 165.

⁶¹⁶ *Ibid*, p. 164-176.

Avant d'examiner « la demi-nef de Pascasia », ce mémoire a déjà rencontré d'autres images de bateau sur des couvercles de sarcophages, dont l'un païen à Martigues antérieur de deux siècles attestant d'un même procédé de partage d'une image-type établie interprétable, « l'embarquement d'Iphigénie », repérable à la tête d'un Taure mort derrière un pied de la fugitive qui figure également sur un autre marbre conservé à Weimar.

C'est ainsi dans la mise en parallèle de trois objets archéologiques comparables, des fragments de couvercles de sarcophage historiés de navires découverts en Narbonnaise, que s'achèvera cette notice.



Document 241 (en haut à gauche) : L'embarquement d'Iphigénie (objet 27). Marbre romain. Vers 160 apr. J.-C. Découvert à Martigues. Tiré de : ESPÉRANDIEU 1907, p. 101.

Document 242 (en haut à droite) : Le chargement de Fayence (objet 7). Marbre blanc, de Narbonnaise ou d'Italie. Prob. 250-300 apr. J.-C. Découvert à Fayence. Tiré de : LEMOINE 2013, fig. 185.

Document 243 (ci-contre) : La demi-nef de Pascasia. Marbre romain trouvé en Arles. Milieu du IV^e s. Tiré de : GUYON 2001, p. 59

Parmi les trois navires de ces couvercles, seul celui d'un homme actif dans le transport maritime découvert à Fayence est essentiellement réaliste, en présence d'Amours en charge du dernier voyage. Dans « l'embarquement d'Iphigénie », la transmission littéraire du mythe narré par Euripide a effacé la nature militaire du penthécontore d'origine au profit d'un composite méconnaissable. Quant au bateau du marbre d'Arles, il n'est guère plus qu'une coque nécessaire à la figuration d'une parabole biblique. « Dans l'art funéraire chrétien, rares sont les représentations de la vie terrestre des défunts (en particulier des métiers) »⁶¹⁷, atteste Pierre Prigent conscient des exigences de l'au-delà. Format privé des convictions du mort, l'imagerie des sarcophages n'est ainsi que rarement fidèle à l'immanence d'existences concrètes, dont le bateau est un outil : pour une fois, l'ambition culturelle de la mythologie tient compagnie à l'ambition spirituelle du christianisme pour diverger d'une scène de métier sereinement en partance vers les îles fortunées.

⁶¹⁷ *Ibid*, p. 72.

VI - Conclusion et perspectives

Au terme de cette enquête, qu'avons-nous vu, quelle ombre nous échappe, que pourrions-nous voir encore ?

Géographie et culture.

Erratiques, les images « majeures » de bateaux en « Rhône-Narbonnaise » sont réparties en faible coïncidence avec les ports et les cours d'eau les plus importants. Leur présence attendue dans le premier *emporion* des Gaules qu'était Narbonne souligne d'autant plus leur absence à Chalon, Vienne, Avignon, Fréjus, Antibes ou Lattes, où pourtant l'on navigua durant des siècles. De même, des pôles incontournables de la navigation antique comme Lyon, Arles et Marseille ont transmis à notre époque ni plus ni moins de mosaïques, de stèles, d'autels et de sarcophages que ne l'ont fait des villes sans port (Nîmes, Aix-en-Provence), d'humbles villages (Gassin, Colonzelle) et des villas rurales (Cucuron, Anse, Fayence). En remontant le bassin du Rhône, la figure majeure du bateau se raréfie, Anse-sur-Saône marquant à ce jour sa limite Nord. Venue plus tardivement à la culture visuelle romaine, la Gaule intérieure n'a historié que rarement des barques et des navires, des zones de passages importantes vers le Rhin et les cours d'eaux océaniques amenant parfois des exceptions, à l'exemple du pilier d'Igel près de la Moselle. Mais plus encore que la géographie, c'est en Gaule le substrat celtique qui semble avoir le plus freiné l'expression du bateau dans l'image au profit d'autres composantes. Au début du I^{er} siècle, le pilier des nautes parisiens illustre l'écart qui existait dans les arts visuels entre un monde gaulois encore peu romanisé et la sensibilité méditerranéenne (document 244).



Document 244. Cernunnos sur un bloc du pilier des nautes des *Parisii*. Règne de Tibère (14-37 apr. J.-C.). Au Musée de Cluny (Paris). Tiré de : FERDIÈRE 2011, p. 30.

L'étonnante rareté de l'imagerie navale dans le Midi des Gaules au regard de l'Italie et de l'Afrique romaine, pour ne jauger qu'à ces voisins, témoigne peut-être aussi d'une spécificité culturelle dont l'originalité ne pourrait être évaluée que par comparaison avec d'autres provinces romaines. Une telle perspective excède largement les

possibilités d'un mémoire mais pourrait inspirer le cas échéant d'ultérieures recherches. Il se pourrait aussi inversement que le faible nombre d'images navales en « Rhône-Narbonnaise » soit ordinaire aux autres espaces de l'Etat romain, où l'Italie et la Proconsulaire – pour ne voir qu'elles – tiendraient lieu d'exceptions culturelles.

Faiblesses et pouvoirs des éclairages.

Au début de cette enquête, un état des lieux géographique, historique, social et économique de la navigation en « Rhône-Narbonnaise » a été effectué de manière à pouvoir éclairer les images du corpus à présenter. Ces « contextes » ont aussi été étoffés par des « modèles » archéologiques et iconographiques. Au terme de l'étude, il apparaît que ces « contextes » n'ont guère constitué une référence forte, leur valeur d'éclairage étant modeste : ils n'ont ainsi pas permis d'identifier avec certitude les commanditaires des antiquités présentées, dont les identités sociales (naviculaire, naute, petit patron, propriétaire terrien, ancien officier de la flotte, nouveau chrétien...) n'ont pu au mieux qu'être dégrossies, mais jamais précisées de manière fine et sûre. En dehors du cas de Narbonne, l'éparpillement géographique des images étudiées n'a de même guère profité des lumières trop diffuses d'une contextualisation générale pour devenir intelligible.

Le pouvoir explicatif des « modèles archéologiques et iconographiques » est quant à lui plus contrasté. Les nomenclatures tirées des mosaïques d'Althiburus et de Palestrina n'ont de leur côté pas permis de préciser les noms des embarcations et des navires figurés au-delà de quelques types généraux (*corbita, actuaria, navis longa...*), des architectures plus spécifiques ou régionales (*ponto, linter, ratis, phaselus...*) n'entrant au mieux dans l'analyse qu'en tant qu'ingrédients hypothétiques.

Cette impuissance à dénommer des « modèles iconographiques » est heureusement compensée par la force de « modèles archéologiques » répartis en trois groupes - navires maritimes, navires fluviomaritimes et chalands fluviaux -, auxquels s'ajoute encore de facto celui des « navires longs » (*naves longae*) bien documenté dans la littérature secondaire. Utilisées dans quasi toutes les notices de ce mémoire, ces références archéologiques constituent un outil efficace pour regarder les bateaux figurés, qualifier leur degré de réalisme, appréhender leur hybridation ou percevoir l'abandon d'un type hérité. Ces modèles archéologiques ont permis une lecture assez fine de l'architecture et des décors de bateaux dont l'image fut sans eux demeurée offerte à la seule naïveté du regard. Renforcés par l'histoire de l'art et de la navigation, les travaux d'archéologues et d'architectes navals⁶¹⁸ tendent ainsi à l'iconographe un sésame éprouvé pour entrer dans l'image et la faire parler. Interrogeant des formes de coques, des voilures, des gréements, des étraves, des poupes, des ornements et d'autres superstructures, les modèles archéologiques élaborés au cours des cinquante dernières années constituent sans nul doute l'outil le plus puissant qu'a utilisé ce mémoire pour tenter d'améliorer la connaissance de l'iconographie navale.

Quelques acquis de cette enquête.

Dès les prolégomènes, cette recherche a eu l'intuition qu'expliquer les images de bateaux imposait d'affronter dans chacune d'elles une part irréductible d'indétermination pour essayer d'en triompher au mieux. Partiellement aboutie, cette ligne d'intention permet toutefois de dégager quelques acquis.

En « Rhône-Narbonnaise », la mosaïque déporte en général le bateau du centre du motif en annexe où il est un ornement parmi d'autres. Au terme de cahiers de modèles, l'héritage de « pseudo-barques » nilotiques témoigne de la diffusion jusqu'en Gaule d'une tradition alexandrine à travers l'Italie. Si le respect d'un type nilotique d'origine est possible (objet 5 : barque de la montée Saint-Bartélémy), ces embarcations sont plutôt des

⁶¹⁸ Marco Bonino a donné une liste déjà citée des chercheurs qui lui ont permis d'établir des modèles archéologiques directement utilisables dont s'est servi ce mémoire. Cf. BONINO 2015, p. 7-9.

miniatures de navires maritimes métissés d'esquifs. Un semblable travestissement iconographique peut se retrouver hors mosaïque dans le décor d'*otium*, comme le montre une « barque-galère » d'un *pinax* de jardin (objet 6 : scène de pêche d'Aix).

Stylisant des galères héroïques en logotypes, la captation d'emblèmes civiques est une autre possibilité d'héritage du bateau pratiqué par la mosaïque : la distinction qu'en tire le propriétaire de la villa d'Anse (objet n° 2) est une bonne illustration de cette filière iconographique repérable tant dans la numismatique que dans l'art du pavement.

Œuvre murale unique en Narbonnaise et dans le monde romain, le graffiti technico-artistique de Cucuron invente délibérément des formes à partir d'une réalité qu'il connaît assez bien, à rebours des réductions conventionnelles visibles dans les mosaïques. Oeuvre excentrique, cette exception souligne par contraste qu'en « Rhône-Narbonnaise », le bateau n'offrait guère sa vue profane dans l'espace domestique qu'à travers l'héritage de conventions conservatrices.

Plus présente en Narbonnaise que tout autre art visuel, la plastique montre des traitements plus variés de l'image navale. A l'instar de mosaïques, les reliefs funéraires païens privés de petite taille (cippe, stèle, autel : objets n° 10, 11, 12) portent des vues très simplifiées de bateaux dont ils s'efforcent malgré tout d'indiquer les traits essentiels : même réduits à de simples vignettes, ils conservent un lien fort avec la réalité au service de l'identification du défunt, ce rôle ici rempli de manière sommaire ne pouvant guère soutenir une finalité ornementale concurrente.

Du civil au militaire, la stylisation identificatoire peut servir un discours plutôt simple comme sur la stèle funéraire de Gassin (objet n° 13) à motif de galère sous une épitaphe. Elle peut aussi entourer la présence du navire de plusieurs *numina* récipiendaires d'une intention votive dans un programme visuel syncrétique complexe, à l'exemple du probable autel de la place de Lenche (objet n° 14).

Présent aussi sur les sarcophages, le bateau n'y est guère plus qu'une citation indifférenciée dans les scènes de Jonas des premiers chrétiens, où il véhicule un prophète (objets n° 28, 29). En contexte païen, il peut aussi bien perdre son type dans la longue transmission d'un récit mythique (objet n° 27) que le conserver de manière réaliste en souvenir du métier du défunt (objet n° 7).

Amenant l'échelle de ce réalisme à de puissants modules, la batellerie illustre les programmes décoratifs de grands monuments funéraires d'une barcasse bien reconnaissable (objet n° 8) et d'un chaland tout à fait réaliste (objet n° 9).

C'est à Narbonne en bonne logique qu'une concentration d'artefacts fait revivre la navigation d'un grand port maritime. Des monuments privés, collectifs ou publics impossibles à préciser, mais de de taille moyenne, si ce n'est imposante, étant donnée la taille de leurs constituants, portaient essentiellement une imagerie réaliste de cargos symétriques (*corbitae*). D'autres types navals complétaient raisonnablement les sujets du décor, telles une galère marchande (*actuaria* : objet n° 22), une allège (objet n° 25), un possible navire fluviomaritime (objet n° 21) et même une improbable galère césarienne (objet n° 26). Autant que par les types des bateaux figurés, le lapidaire de Narbonne est remarquable par la diversité d'accents de leur usage : car en plus d'évidents rôles mémoriels et identificatoires de professionnels du transport marin, il fait aussi du navire un véhicule vers l'Au-delà (objet n° 24), appelle sur lui des protections divines (objet n° 23), englobe de religiosité une humble barcasse (objet n° 25) et arrase une galère dans la citation d'un haut fait exemplaire pour la cité (objet n° 26). C'est donc la vie de toute une société et comme l'onde d'une époque que nous livre Narbonne, premier témoin des rivages et des fleuves disparus de Narbonnaise.

Et coiffant seul ces souvenirs délités, l'arc d'Orange (objet n° 15) conserve encore le triomphe de Rome mis en scène dans une rhétorique de fragments précis, inaccessibles images d'une grandeur alors vivante et désormais perdue.

Entre valeur documentaire et valeur culturelle : axes de progression de la réflexion iconographique.

Au cours de son mouvement de recherche, ce mémoire a découvert en découvrant les limites de sa méthode et de son esprit. Une trop faible capacité à décrypter le bateau et à en tirer du sens est ainsi perceptible dans la présentation du relief de la place de Lenche (objet n°14), dont la remarquable complexité mériterait un éclairage plus profond. En dehors de l'aspect symbolique ou religieux, la compréhension d'éléments d'architectures navales apparents dans les arts visuels demeure parfois trop faible ou incertaine, qu'il s'agisse de superstructures rarement figurées dans une plastique usée (objet n° 21) ou d'appareils de manutention peu présents dans l'image, comme une bigue de galère sur l'arc d'Orange (objet n° 15) ou encore la passerelle et son relevage apparents sur la *corbita* de Cucuron (objet n° 1).

Aiguillon immédiat de l'étude iconographique, la valeur documentaire du bateau dans l'image coexiste avec une valeur culturelle qui souvent la dépasse. Pour comprendre en profondeur l'imagerie navale, les ressources à posséder tiennent autant à une bonne connaissance générale de l'Antiquité (iconographie du monde gréco-romain, mythologie, histoire, littérature...) qu'elles s'aiguisent de savoirs plus spécialisés (épigraphie, pratiques, symbolisme et architecture funéraires ...), parmi lesquels l'architecture et l'archéologie navales occupent une place de choix.

Cet énoncé suffit à délimiter une large marge de progression possible pour l'auteur. Mais le cours de ce mémoire a également mis le doigt sur trois concepts qui pourraient être aussi pour d'autres des axes de progression privilégiés de l'iconographie navale.

Théorisée par Claude Bérard, la distinction du thème et du schème ⁶¹⁹ devrait aider une fois bien maîtrisée à voir comment l'invention s'articule à l'héritage dans les figures navales.

Deuxième concept, la force du codage évoquée par Henri Lavagne ⁶²⁰, qui distingue le « code fort » porteur de signification, du « code faible » de la convention d'habitude, mériterait d'être étudiée et acquise dans la littérature sémiologique en vue de mieux saisir les accents significatifs présents dans la stratification de l'image. Un troisième concept enfin, dégagé de l'histoire de l'art par le regard archéologique, contraste les images en celles d'un « art d'élite » ou d'un « art populaire », autrement dit les socialise : cet outil conceptuel pourrait être du plus grand intérêt pour approcher les hommes derrière des œuvres d'ordinaire anonymes et sans contexte. Ranuccio Bianchi Bandinelli ⁶²¹ a été le précurseur de cette approche à retrouver jusqu'à nos jours chez d'autres auteurs.

Les absences du navire antique au seuil d'un nouvel horizon archéologique.

Répondant à une frustration concrète, l'intérêt d'archéologues pour l'imagerie navale s'est nourri du désir d'approcher ce que la nature retranche presque toujours des épaves. Plus ou moins préservées par l'enfouissement, les parties des navires méditerranéens hors du sédiment sont rongées par le sel, la macrofaune et les bactéries, dévoreurs d'ordinaire plus rapides des matières organiques que l'érosion et les tempêtes. Ainsi dès ses débuts, l'archéologie sous-marine a recouru à l'iconographie pour tenter de suppléer à des lacunes objectives, cette intention documentaire amenant alors à interroger la valeur culturelle des navires et de leurs images. En sens inverse, des structures invisibles dans les épaves peuvent être amenées à l'étude archéologique à partir de l'iconographie où elles se repèrent, ouvrant ainsi de nouvelles pistes à l'interrogation concrète du passé. Les ornements de proue, d'étrave et de poupe, le gréement et les appareils mobiles (passerelles, palans ...) visibles dans certaines images de ce mémoire contiennent certainement de tels stimuli.

⁶¹⁹ Cf. en première piste : BÉRARD 2018, p. 86- 91.

⁶²⁰ Pour un premier contact avec ce concept sémiologique, cf. Henri Lavagne dans : BURNAND 1999, p. 99.

⁶²¹ Cf. BIANCHI-BANDINELLI 1969 et 1970.

La pratique archéologique a montré que les épaves se conservent le mieux dans des fonds meubles ou sableux, peu agités, à basse température et surtout peu salés. Présentes en certains lieux de la Baltique, ces conditions ne sont jamais toutes réunies dans la sphère culturelle méditerranéenne. Les eaux très douces et peu profondes de la mer d'Azov pourraient toutefois s'en approcher, cette annexe du monde classique promettant à l'archéologie sous-marine des découvertes d'épaves bien conservées, notamment à proximité de l'antique Tanais (Taganrog) et du détroit de Kertch.

Au-delà de ces perspectives accessibles aux moyens usuels de l'archéologie sous-marine, on peut se demander s'il existe sur terre un milieu aux conditions parfaites pour garder presque intacts les navires naufragés. Miracle connecté à la Méditerranée, ce milieu existe dans les grands fonds anoxiques de la mer Noire ! Cette mer où naviguaient jadis des Grecs, ensuite romaine, byzantine, génoise et ottomane, présente en effet une particularité environnementale extraordinaire pour l'archéologie : à partir de 200 mètres de profondeur, ses eaux deviennent anoxiques, elles ne contiennent plus d'oxygène dissout et sont donc mortes pour tous les êtres qui tirent de lui leur énergie, éponges, vers, mollusques, cnidaires et autres vies mangeuses d'épaves. Habités par des microorganismes peu actifs qui métabolisent du sulfure d'hydrogène, les grands fonds de la mer Noire sont un musée sans lumière presque hors du temps : la dégradation des chairs navales y est si lente que des nefs millénaires y reposent presque comme si elles y avaient sombré de notre vivant. Nécessitant un matériel et des finances hors norme, l'exploration de ces fonds anoxiques livre déjà de premières découvertes (document 245). Il s'agit là d'un nouvel horizon qui renouvellera certainement les paradigmes de l'archéologie et la compréhension de l'iconographie navales au XXI^e siècle.



Document 245. Navire de commerce grec de 23 mètres à près de 3 km de fond dans la mer Noire. Vers 400 av. J.-C. (datation au radiocarbone). Découvert en 2018 au large de la Bulgarie par le *Black Sea Maritime Archaeology Projet*. Photo tirée du site internet du journal *The Guardian*, 23 octobre 2018.

Un coup d'œil sur une carte marine dans une perspective historique rend évident l'intérêt tout particulier de deux régions de la mer Noire pour l'archéologie euxinique : les abords du Bosphore en Turquie d'une part, et la côte orientale de la Crimée russe d'autre part, la première parce que tout le trafic de la mer Noire avec la Méditerranée s'y concentrait, la seconde du fait du rapide enfoncement du plancher continental près de plusieurs ports actifs durant l'Antiquité, notamment Kertch, Kimmerikon et Théodosie.

Magnifiques pour l'archéologie, ces développements de longue haleine ne ternissent pas les perspectives rapidement accessibles à ce mémoire. La plus simple et la plus substantielle d'entre elles serait de pouvoir publier ce texte d'un seul tenant une fois amélioré par de saines critiques, légèrement mis à jour⁶²² et adapté à la forme d'une publication. Il serait bien entendu aussi possible d'élaborer des articles monographiques à partir de certaines notices, mais séparer ce qui est uni, n'est-ce pas faire là œuvre diabolique ? Espérant apporter une certaine nourriture à la discussion iconographique tout en ayant conscience de ses limites, cette enquête aspire donc en premier lieu à la diffusion d'un écrit sans césures, ni portions, ni mutilations, laissant des chercheurs et des curieux être ses juges.

Parallèlement à cette aspiration unitaire, l'auteur pourrait effectuer des recherches d'approfondissement sur des antiquités navales particulièrement intéressantes. Bien qu'étudié de manière convaincante par Ambroise Lassalle et Marie-Pierre Jézégou⁶²³, l'ensemble des blocs navals de Narbonne pourrait encore être interrogé à l'aide d'appareils électro-optiques et d'analyses tracéologiques, ceci dans le cadre d'une équipe dotée des compétences et du matériel nécessaire. Une telle enquête complémentaire pourrait de même porter sur le probable autel de la place de Lenche conservé au Musée d'histoire de Marseille. Dans un registre plus documentaire qu'iconographique, les plombs navals de la collection Récamier mériteraient une étude à la Bibliothèque nationale de France.

Notre périple touche à sa fin. Êtres vivants aux yeux des Anciens, les navires regardés dans des œuvres nous ont fait voyager dans l'étoffe de Rome. Faudrait-il censurer ce pouvoir propre à l'art d'affranchir du temps en liant par l'émotion ? A rebours d'une conception desséchée de la connaissance fréquente aussi en sciences humaines, pour laquelle l'accumulation de données et d'informations constituerait l'objectif principal du savoir, nous croyons qu'il faut parier sur son excellence sensible. Réduit à une seule dimension épistémologique, le travail de la connaissance est muet sur sa raison d'être, qui procède d'une impulsion extrascientifique. Quel chercheur pourrait bien convaincre un quidam de l'intérêt de sa discipline si celui-ci ne partageait avec lui une certaine ouverture intérieure à des sujets jugés dignes d'enquête ? Plus accessible que le trop-plein silencieux du vide cosmique, moins aseptique qu'un laboratoire de souches microbiennes, l'iconographie navale antique parallèle à d'autres mondes interrogeables est un accès ouvert aux provisions sentimentales de l'Antiquité et à ses plaisirs. Comme tout autre contact avec l'art, elle immerge dans une sphère d'émotion qu'il engendre en épanchement de sa raison d'être : l'archéologie du visible n'a donc pas à effacer les traces du sujet ou à purger les images de leurs affects en croyant s'affermir. Mieux encore, l'enquête iconographique n'est jamais aussi juste que lorsqu'elle réussit à susciter un état émotionnel en accord avec l'œuvre. Cette intention scientifique et sensible à la fois présente toutefois un risque épistémologique constant qui doit être équilibré par une grande vigilance de l'esprit, car il est bien facile de croire voir et comprendre ce qui n'est pas mais nourrit l'exaltation de la sensibilité. En iconographie, le regard doit toujours chercher à être tranchant pour espérer être fécond. Cela requiert beaucoup d'informations mais autant d'empathie pour les hommes et l'époque dont procèdent les œuvres, où l'on peut se perdre.

Voguant dans l'iconographie de cette enquête, la connaissance et l'imaginaire des bateaux sont des protégés des Dioscures. Et le flux du grand Rhône, qui a donné beaucoup de choses, qui a porté tellement de gens, est uni à la mère des mers. Ô Méditerranée, vous qui avez nourri, vous qui avez sacrifié, vous qui enfantez, enlevez, choyez et oubliez encore, des profondeurs apportez-nous d'arriver depuis notre temps au bon port que vous êtes, et sur le vin de vos images, un rayon d'une parfaite lumière.

⁶²² Des publications récentes qu'il n'a pas été possible d'obtenir, par exemple sur les éperons de galère, et quelques autres, devraient y être intégrées.

⁶²³ Cf. LASSALLE, JÉZÉGOU 2018, p. 51-61.

VII – Sources littéraires

Source 1. STRABON, *Géographie*, IV, I, 14. Tiré de : STRABON, *Géographie, livre I-VI*, traduit et présenté par Amédée TARDIEU, *Géographie de Strabon*, tome 1, Hachette, Paris, 1909, p. 144.

Le Rhône, par exemple, peut être remonté très haut, même avec des cargaisons considérables, et permet d'atteindre de nombreuses régions du pays par le fait que ses affluents se trouvent être non seulement navigables, mais aussi aptes à recevoir les plus forts tonnages. Du Rhône, les marchandises passent dans l'Arar, puis dans le Doubs, son affluent³.

‘Ο μὲν γὰρ Ῥοδανὸς πολὺν τε ἔχει τὸν ἀνάπλουον
καὶ μεγάλοις φορτίοις καὶ ἐπὶ πολλὰ μέρη τῆς χώρας διὰ
τὸ τοὺς ἐμπύπτοντας εἰς αὐτὸν ποταμοὺς ὑπάρχειν πλωτοῦς
καὶ διαδέχεσθαι τὸν φόρτον πλείστον. ‘Ο δ’ Ἄραρ ἐκδέχεται
15 καὶ ὁ Δοῦβις ὁ εἰς τοῦτον ἐμβάλλων,

Source 2. AUSONE, *Ordo urbium nobilium*, X, 73-80. Tiré de: AUSONE, *Œuvres en vers et en prose*, tome premier, trad. par Max JASINSKI, Librairie Garnier Frères, Paris, 1934, p. 204.

Pande, duplex Arelate, tuos blanda hospita portus,
Gallula Roma, Arelas, quam Narbo Martius et quam

⁷⁵ Accolit Alpinis opulenta Vienna colonis,
Praecipitis Rhodani sic intercisa fluentis
Ut mediam facias navali ponte plateam,
Per quem Romani commercia suscipis orbis
Nec cohibes, populosque alios et moenia ditas,

⁸⁰ Gallia quis fruitur gremioque Aquitania lato.

Ouvre, Arles, douce hôtesse, ton double port ¹⁶¹, Arles, petite Rome gauloise, voisine de Narbonne et de cette Vienne ¹⁶² qu'enrichissent les colons des Alpes; tu es coupée par le cours impétueux du Rhône au milieu duquel ⁷⁵ un pont de bateaux forme une place où tu reçois les marchandises du monde romain; tu ne les retiens pas et tu enrichis les autres peuples et les autres villes que possèdent la Gaule et le vaste sein de l'Aquitaine. ⁸⁰

Source 3. STRABON, *Géographie*, IV, I, 6. Tiré de : STRABON, *Géographie*, livre I-VI, traduit et présenté par Amédée TARDIEU, *Géographie de Strabon*, tome 1, Hachette, Paris, 1909, p. 131.

Narbonne est située en arrière de l'embouchure de l'Atax et de l'étang dit narbonnais. C'est le plus grand port de commerce de cette région.

‘Η μὲν οὖν Νάρβων ὑπέρκειται τῶν τοῦ Ἄτακος ἐκβολῶν
καὶ τῆς λίμνης τῆς Ναρβωνίτιδος, μέγιστον ἐμπόριον τῶν
ταύτη,

Source 4. STRABON, *Géographie*, IV, I, 12. Tiré de : STRABON, *Géographie*, livre I-VI, traduit et présenté par Amédée TARDIEU, *Géographie de Strabon*, tome 1, Hachette, Paris, 1909, p. 139.

12. La plus grande partie du territoire situé de l'autre côté du fleuve est occupée par les Volques dits Arécomisques. Leur port est Narbonne, dont il serait d'ailleurs plus juste de dire qu'il est le port de la Celtique entière, tant il surpasse les autres par le nombre des entreprises auxquelles il sert de place de commerce.

12. Τὴν δ' ἐπὶ θάτερα μέρη τοῦ ποταμοῦ Οὐόλκαι
νέμονται τὴν πλείστην, οὓς Ἀρηκομί(σ)κοὺς προσαγο-
ρεύουσι. Τούτων δ' ἐπίνειον ἢ Νάρβων λέγεται, δικαιοτέρον
δ' ἂν καὶ τῆς ἄλλης Κελτικῆς λέγοιτο · τοσοῦτον ὑπερβέ-
βληται τῷ πλήθει τῶν χρωμένων τῷ ἐμπορείῳ.

« Telle est ... l'heureuse situation de cette cité, telle est l'étendue de ses relations commerciales, tel est en cet endroit le nombre de voyageurs, que c'est là qu'on peut se procurer le plus facilement les produits de tout l'univers. Aucune province ne peut vanter l'excellence de sa production, qu'on ne croie entendre louer la fécondité particulière du terroir arlésien. Car tout [...] y croît spontanément. [...] Comme tout ce que la terre a d'excellent est destiné à cette cité, c'est vers elle que la voile, la rame, la voiture, la terre, la mer, le fleuve, transportent tout ce qui naît en chaque pays. Aussi comment ne pas croire que nous accordons un grand bienfait à nos Gaules en décidant que le Conseil se tiendra en cette ville qu'une faveur divine spéciale a dotée de tant d'avantages et de liaisons faciles » (traduction A. Chastagnol, *La fin du monde antique*, 1976, p.158)

Tanta enim loci opportunitas, tanta est copia commerciorum, tanta illic frequentia commeantium, ut quidquid usquam nascitur, illic commodius distrahatur; neque enim ulla provincia ita peculiari fructus sui felicitate laetatur, ut non haec propria Arelatensis soli credatur esse fecunditas. Quidquid enim dives Oriens, quidquid odoratus Arabs, quidquid delicatus Assyrius, quod Africa fertilis, quod speciosa Hispania, quod fortes Gallia potest habere praeclarum, ita illic adfatim exuberat, quasi ibi nascantur omnia, quae ubique constat esse magnifica...

Source 5. Empereur HONORIUS, Lettre *Saluberrima Magnificentiae* du 17 avril 418 au préfet des Gaules Agricola, dans : ROTHÉ Pierre et HEIJMANS Marc, *Carte archéologique de la Gaule, 13/5 : Arles, Crau, Camargue*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2008, p. 92.

Source 6. PLUTARQUE, Vie de Marius, 15, 3-4, dans : PLUTARQUE, *Vies, tome VI, Pyrrhos – Marius – Lysandre – Sylla* (établi et traduit par Robert Placelière et Emile Chambry), Les Belles Lettres, Paris, 1971, p. 112.

3 comme les bouches du Rhône, où la mer refoule une grande quantité de limon et de sable que le flot agglomère en une vase épaisse, rendaient l'accès lent, difficile et pénible aux vaisseaux qui apportaient le ravitaillement, 4 Marius amena là son armée inoccupée et lui fit creuser un grand canal, où il dériva une bonne partie des eaux du fleuve et les détourna vers une anse commode, profonde, accessible aux grands vaisseaux et ouverte sur la mer dans un endroit calme, à l'abri des vagues. Ce canal garde aujourd'hui encore le nom de son auteur¹.

3 Τὰ γὰρ στόματα τοῦ Ῥοδανοῦ, πρὸς τὰς ἀνακοπὰς τῆς θαλάττης ἰλύν τε πολλὴν λαμβάνοντα καὶ θίνα πηλῶ βαθεῖ συμπεπιλημένην ὑπὸ τοῦ κλύδωνος, χαλεπὸν καὶ ἐπίπονον καὶ βραδύπορον τοῖς σιταγωγοῖς ἐποίει τὸν εἴσπλον. 4 Ὁ δὲ τρέψας ἐνταῦθα τὸν στρατὸν σχολάζοντα, τάφρον μεγάλην ἐνέβαλε, καὶ ταύτῃ πολὺ μέρος τοῦ ποταμοῦ μεταστήσας περιήγαγεν εἰς ἐπιτήδειον, βαθὺ μὲν καὶ ναυσὶ μεγάλαις ἔποχον, λείον δὲ καὶ ἄκλυστον στόμα λαβοῦσαν πρὸς τὴν θάλασσαν. Αὕτη μὲν οὖν ἔτι τὴν ἐπωνυμίαν ἀπ' ἐκείνου φυλάττει.

Source 7. DIODORE DE SICILE, *Bibliothèque historique*, V, 25, 4. (trad. Henri Tréziny), dans : Pierre Rothé et Marc Heijmans (dir.), *Carte archéologique de la Gaule, 13/5 : Arles, Crau, Camargue*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2008, p. 221.

« Le plus grand des fleuves qui coulent vers nos eaux est le Rhône, qui prend sa source dans les Alpes et se déverse dans la mer par cinq bouches. » (H. Tréziny) Μέγιστος δ' ἐστὶ τῶν εἰς τὸ καθ' ἡμᾶς πέλαγος ρέοντων ὁ Ῥοδανός, τὰς μὲν πηγὰς ἔχων ἐν τοῖς ΔΑλπειοῖς ὄρεσι, πέντε δὲ στόμασιν ἐξερευγόμενος εἰς τὴν θάλατταν. (éd. Oldfather, coll. Loeb, 1952).

Sources 8 et 9. AMMIEN MARCELIN, *Histoires, tome 1, Livres XV, 16-18*, dans : AMMIEN MARCELIN, *Histoires, tome I, livres XIV – XVI* (établi et traduit par Edouard Galletier), Les Belles Lettres, Paris, 2002, p. 142-143.

Le Rhône coule des Alpes Pennines, d'une abondante quantité de sources, et, d'une course impétueuse, descend vers des régions plus planes, roulant à pleins bords ses propres eaux ; il débouche dans un lac nommé Léman, le traverse sans se mêler nulle part à des eaux étrangères, mais, glissant à la surface, d'une eau plus nonchalante, il cherche une issue et se fraie un passage par la rapidité de son cours. 17 De là, sans diminuer de volume, il coule entre la Savoie et le pays des Séquanes et, après une longue distance, il baigne sur sa gauche la Viennoise, la Lyonnaise sur sa droite ; après avoir décrit des méandres, il reçoit l'Arar, appelé aussi la Saône, dont le cours traverse la Germanie première ²⁶², et il lui donne son nom. Ce point marque le début de la Gaule et, à partir de là, les distances sont mesurées non point en milles, mais en lieues. 18 Par la suite, le Rhône, enrichi des eaux étrangères de l'Isère, porte les plus grands navires, assez souvent habitués à être ballottés par des vents contraires, et au terme de la carrière que la nature lui a prescrite, ses eaux écumantes s'unissent à la mer gauloise, dans le large golfe que l'on appelle des Graus ²⁶³ et qui est distant d'Arles d'environ dix-huit milles.

A Poeninis Alpibus effusiore copia fontium Rhodanus fluens, et proclui impetu, ad planiora degrediens, proprio agmine ripas occultat, et paludi sese ingurgitat, nomine Lemanno, eamque intermeans nusquam aquis miscetur externis, sed altrinsecus summitates undae praeterlabens segnioris, quaeritans exitus uiam sibi impetu ueloci molitur. 17 Vnde sine iactura rerum per Sapaudiam fertur et Sequanos, longeque progressus Viennensem latere sinistro praestringit, dextero Lugdunensem, et emensus spatia flexuosa, Ararim quem Sauconnam appellant, inter Germaniam primam fluentem, suum in nomen adsciscit, qui locus exordium est Galliarum. Exindeque non millenis passibus, sed leugis itinera metiuntur. 18 Dein Isarae Rhodanus aquis aduenis locupletior, uehit grandissimas naues uentorum difflatu iactari saepius aduetas, finitisque interuallis quae ei natura praescripsit, spumeus Gallico mari incorporatur, per patulum sinum quem uocant Ad gradus, ab Arelate octauo decimo ferme lapide disparatum.

Source 10. AULU-GELLE, *Les nuits attiques, livre X, chap. XXV*, dans : AULU-GELLE, *Nuits Attiques, tome 2*, établi et traduit par R. Marache, Les Belles Lettres, Paris, 1978, p. 186-187.

5. Quant aux noms de navires²⁰ que nous pûmes nous rappeler alors les voici : *gauli*²¹, *corbitae*²², *caudicae*²³, *longae*²⁴, *hippagines*²⁵, *cercuri*²⁶, *celoces*²⁷ ou comme disent les Grecs κέλητες, *lembi*²⁸, *oriae*²⁹, *lenunculi*³⁰, *actuariae*³¹ que les Grecs appellent ἰστιοκόποι ou ἐπακτρίδες, *prosumiae*¹, ou *geseoretae*, ou *horiolae*, *sllattae*², *scaphae pontones*³, *uecloriae*⁴, *mydia*⁵, *phaseli*⁶ (transports), *parones*⁷, *myoparones*⁸, *lintres* (esquifs), *caupuli*⁹, *camarae*¹⁰, *placidiae*¹¹, *cydarum*¹², *ratariae*¹³, *catascopium*¹⁴ (bateau éclairer).

5. Nauium autem, quas reminisci tunc potuimus, appellationes hae sunt : *gauli*, *corbitae*, *caudicae*, *longae*, *hippagines*, *cercuri*, *celoces* uel, ut Graeci dicunt, κέλητες, *lembi*, *oriae*, *lenunculi*, *actuariae*, quas Graeci ἰστιοκόπους uocant uel ἐπακτρίδας, *prosumiae* uel *geseoretae* uel *oriolae*, *sllattae*, *scaphae*, *pontones*, *uecloriae*, *mydia*, *phaseli*, *parones*, *myoparones*, *lintres*, *caupuli*, *camarae*, *placidiae*, *cydarum*, *ratariae*, *catascopium*.

Source 11. PROPERCE, *Elégies (IV, VI, 47-50)*, établie, traduit et commenté par Simone VIARRE, Les Belles Lettres, Paris, 2005, p. p. 147.

Et ne t'effraie pas que leur flotte rame avec des ailes par centaines : c'est sur une mer qui le regrette qu'elle glisse ; ce que les navires menaçants portent de rochers brandis par des Centaures, tu feras l'expérience que ce sont des poutres creuses et des craintes peintes.

Nec te, quod classis centenis remigat alis,
terreat : inuito labitur illa mari :
quodque uehant prorae Centaurica saxa minantis,
tigna caua et pictos experiere metus.

Source 12. CICÉRON, *Les devoirs (De Officiis, XLII, 151)*, Livre I, établi et traduit par Maurice TESTARD, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1974, p. 184-185.

Le commerce, s'il est réduit, est à considérer comme vil, mais s'il est étendu et abondant, important de partout beaucoup de choses, approvisionnant sans fraude beaucoup de gens, il n'est pas à blâmer absolument, et même si ce commerce, rassasié de gain ou plutôt satisfait, s'est transféré, comme souvent, de la haute mer au port, du port lui-même en des possessions en terres, il semble que l'on peut à très juste titre le louer. Mais de toutes les entreprises dont on retire quelque bénéfice, rien n'est meilleur que l'agriculture, rien n'est plus productif, rien n'est plus agréable, rien n'est plus digne d'un homme et d'un homme libre ¹.

Mercatura autem, si tenuis est, sordida putanda est; sin magna et copiosa, multa undique apportans multisque sine uanitate impertiens, non est admodum uituperanda, atque etiam, si satiata quaestu uel contenta potius, ut saepe ex alto in portum, ex ipso portu se in agros possessionesque contulit, uidetur iure optimo posse laudari. Omnium autem rerum ex quibus aliquid acquiritur, nihil est agricultura melius, nihil uberius, nihil dulcius, nihil homine, nihil libero dignius

Source 13. CÉSAR, *Guerre des Gaules (Livre IV, XXI – XXVI)*, établi et traduit par Léopold-Albert CONSTANS : CÉSAR, *Guerre des Gaules, tome I (Livres I-IV)*, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1967, p. 111 – 116.

XXI. Pour se renseigner là-dessus, avant de tenter l'entreprise, César détache, avec un navire de guerre, C. Volusenus, qu'il jugeait propre à cette mission¹. Il lui donne comme instructions de faire une reconnaissance générale et de revenir au plus vite. De son côté, il part avec toutes ses troupes pour le pays des Morins, car c'est de là que le passage en Bretagne est le plus court. Il y rassemble des navires tirés de toutes les contrées voisines et la flotte qu'il avait construite l'été précédent pour la guerre des Vénètes. Cependant son projet s'ébruite et les marchands en portent la nouvelle aux Bretons : maints peuples de l'île lui envoient des députés pour offrir de livrer des otages et de faire soumission à Rome. Il leur donne audience, leur fait des promesses généreuses, les engage à persévérer dans ces sentiments, et les renvoie chez eux accompagnés de Commios, qu'il avait fait roi des Atrébates après sa victoire sur ce peuple²; il appréciait son courage et son intelligence, il le jugeait fidèle, et son autorité était grande dans le pays. Il lui ordonne de visiter le plus de peuples possible, de les engager à se placer sous le protectorat de Rome, et d'annoncer son arrivée prochaine. Volusenus, après avoir reconnu les lieux autant qu'il put le faire sans oser débarquer et courir les risques d'un contact avec les Barbares, rentre au bout de cinq jours et rapporte à César ce qu'il a observé.

XXII. Pendant que César s'attardait chez les Morins pour apprêter sa flotte, beaucoup de leurs tribus envoyèrent des députés lui présenter des excuses au sujet de leur conduite passée¹ : ils avaient fait la guerre au peuple romain en hommes frustes et ignorants de notre caractère ; ils se déclaraient prêts à exécuter les ordres de César. Celui-ci, trouvant la conjoncture assez heureuse, car il ne voulait pas laisser un ennemi derrière lui, la saison était trop avancée pour leur faire la guerre², enfin il estimait que l'expédition de Bretagne passait avant d'aussi minces soucis, fixe un chiffre élevé d'otages à livrer. Ils les lui amènent, et il reçoit leur soumission. Ayant rassemblé et fait ponter environ quatre-vingts navires de transport, nombre qu'il jugeait suffisant pour transporter deux légions³, il distribua ce qu'il avait en outre de vaisseaux de guerre à son questeur, à ses légats et à ses préfets⁴. A ces unités s'ajoutaient dix-huit transports qui étaient à huit milles de là, empêchés par les vents contraires de rallier le même port⁵ : il les assigna à la cavalerie. Le reste de l'armée fut confié aux légats Q. Titurius Sabinus et L. Aurunculéius Cotta, avec mission de la conduire chez les Ménapes et dans les cantons Morins qui n'avaient pas envoyé de députés. Le légat P. Sulpicius Rufus, avec la garnison qui fut jugée convenable, fut préposé à la garde du port.

XXI. ¹Ad haec cognoscenda, prius quam periculum faceret, idoneum esse arbitratus C. Volusenum cum naui longa praemittit. ²Huic mandat ut exploratis omnibus rebus ad se quam primum reuertatur. ³Ipse cum omnibus copiis in Morinos proficiscitur, quod inde erat breuissimus in Britanniam traiectus. ⁴Huc naues undique ex finitimis regionibus et quam superiore aestate ad Veneticum bellum effecerat classem iubet conuenire. ⁵Interim consilio eius cognito et per mercatores perlato ad Britannos a conpluribus insulae ciuitatibus ad eum legati ueniunt, qui polliceantur obsides dare atque imperio populi romani obtemperare. ⁶Quibus auditis liberaliter pollicitus hortatusque ut in ea sententia permanerent, eos domum remittit. ⁷et cum iis una Commium, quem ipse Atrabatibus superatis regem ibi constituerat, cuius et uirtutem et consilium probabat et quem sibi fidelem esse arbitrabatur, cuiusque auctoritas in his regionibus magni habebatur, mittit. ⁸Huic imperat quas possit adeat ciuitates horteturque ut populi romani fidem sequantur, seque celeriter eo uenturum nuntiet. ⁹Volusenus perspectis regionibus omnibus, quantum ei facultatis dari potuit qui naui egredi ac se barbaris committere non auderet, quinto die ad Caesarem reuertitur quaeque ibi perspexisset renuntiat.

XXII. ¹Dum in his locis Caesar nauium parandarum causa moratur, ex magna parte Morinorum ad eum legati uenerunt, qui se de superioris temporis consilio excusarent, quod homines barbari et nostrae consuetudinis imperiti bellum populo romano fecissent, seque ea quae imperasset facturos polliceantur. ²Hoc sibi Caesar satis oportune accidisse arbitratus, quod neque post tergum hostem relinquere uolebat neque belli gerendi propter anni tempus facultatem habebat neque has tantularum rerum occupationes Britanniae antependendas iudicabat, magnum iis numerum obsidum imperat. Quibus adductis eos in fidem recepit. ³Nauius circiter LXXX onerariis coactis constratisque, quot satis esse ad duas transportandas legiones existimabat, quod praeterea nauium longarum habebat quaestori, legatis praefectisque distribuit. ⁴Huc accedebant XVIII onerariae naues, quae ex eo loco ab milibus passuum octo uento tenebantur quo minus in eundem portum uenire possent ; has equitibus distribuit. ⁵Reliquum exercitum Q. Titurio Sabino et L. Aurunculeio Cottae legatis in Menapios atque in eos pagos Morinorum ab quibus ad eum legati non uenerant ducendum dedit ; ⁶P. Sulpicium Rufum legatum cum eo praesidio quod satis esse arbitrabatur portum tenere iussit.

*Traversée
et débarquement.*

XXIII. Quand il eut pris ces mesures, profitant d'un temps favorable, il leva l'ancre aux environs de la troisième veille¹ ; les cavaliers devaient gagner l'autre port, s'y embarquer et le suivre. Tandis que ceux-ci procédaient avec un peu trop de lenteur, César, vers la quatrième heure du jour², atteignit la Bretagne avec ses premiers navires, et là il vit, rangées sur toutes les collines, les troupes de l'ennemi en armes. La configuration des lieux était telle, la mer était si étroitement resserrée entre les hauteurs, que de celles-ci on pouvait lancer des traits sur le rivage³. Jugeant un pareil lieu tout à fait impropre à un débarquement, César attendit à l'ancre jusqu'à la neuvième heure⁴ que le reste de sa flotte fût arrivé. Cependant, ayant convoqué les légats et les tribuns, il leur expliqua ce qu'il avait appris de Volusenus et quels étaient ses desseins ; il leur recommanda que, conformément aux exigences de la guerre, et surtout de la guerre navale, où les choses vont vite et changent sans cesse, toutes les manœuvres fussent exécutées au commandement et dans l'instant voulu. Quand il les eut renvoyés, il se trouva avoir en même temps un bon vent et une marée propice ; il donna le signal, on leva l'ancre et, après avoir parcouru environ sept milles, il arriva à une plage découverte où il put ranger ses vaisseaux.

XXIV. Mais les Barbares, quand ils s'étaient rendu compte de nos intentions, avaient envoyé en avant leur cavalerie et leurs chars — moyen de combat qui leur est familier¹, — le reste de leurs troupes avait suivi de près, et ils s'opposaient à notre débarquement. Ce qui rendait notre entreprise très difficile, c'est que nos vaisseaux, en raison de leurs dimensions, étaient forcés de s'arrêter en pleine eau, et que nos soldats, ignorant la nature des lieux, ayant les mains embarrassées, ployant sous le poids considérable de leurs armes, devaient en même temps sauter à bas des navires, lutter pour n'être pas renversés par les vagues, et se battre avec les ennemis, tandis que ceux-ci, restant à pied sec ou n'avancant que peu dans l'eau, ayant la liberté de leurs membres, connaissant les lieux à merveille, lançaient leurs traits avec assurance et poussaient contre nous leurs chevaux, qui avaient l'habitude de la mer. Tout cela troublait nos hommes, qui, d'ailleurs, n'avaient aucune expérience de ce genre de combat : aussi n'avaient-ils pas le même mordant et le même entrain qu'habituellement, lorsqu'ils combattaient sur terre.

XXV. Quand César vit cela, il ordonna que les vaisseaux longs, dont l'aspect était plus nouveau pour les Barbares et qui manœvraient avec plus de souplesse, s'éloignassent un peu des transports et, faisant force de rames, allassent se mettre en ligne sur le flanc droit de l'ennemi ; de là, mettant en action frondes, arcs, balistes, ils devaient refouler l'ennemi. Cette manœuvre nous fut d'une grande utilité. En effet, troublés par la forme de nos navires, par le mouvement des rames, par ce que nos machines leur offraient de singulier, les Barbares s'arrêtèrent, puis reculèrent légèrement¹. Mais nos soldats hésitaient, surtout à cause de la profondeur de l'eau ; alors celui qui portait l'aigle de la dixième légion, après avoir demandé aux dieux que son initiative fût favorable à la légion : « Camarades, s'écria-t-il d'une voix forte, sautez à la mer, si vous ne voulez pas livrer votre aigle à l'ennemi : moi, du moins, j'aurai fait mon devoir envers Rome et envers notre général. » A ces mots, il s'élança du navire et se dirigea vers l'ennemi, l'aigle en mains². Alors les nôtres, s'exhortant mutuellement à ne pas souffrir un tel déshonneur, sautèrent ensemble hors du vaisseau. Et quand ceux des navires voisins les aperçurent, ils les suivirent et s'avancèrent vers l'ennemi.

XXIII. ¹His constitutis rebus nactus idoneam ad nauigandum tempestatem tertia fere uigilia soluit equitesque in ulteriorem portum progredi et naues conscendere et se sequi iussit. ²A quibus cum paulo tardius esset administratum, ipse hora diei circiter quarta cum primis nauibus Britanniam attigit atque ibi in omnibus collibus expositas hostium copias armatas conspexit. ³Cuius loci haec erat natura atque ita montium angustis mare continebatur, uti ex locis superioribus in litus telum adigi posset. ⁴Hunc ad egrediendum nequaquam idoneum locum arbitratus, dum reliquae naues eo conuenirent ad horam nonam in ancoris expectauit. ⁵Interim legatis tribunisque militum conuocatis et quae ex Voluseno cognouisset et quae fieri uellet ostendit monuitque, ut rei militaris ratio, maxime ut maritimae res postularent, ut quae celerem atque instabilem motum haberent, ad nutum et ad tempus omnes res ab iis administrarentur. ⁶His dimissis et uentum et aestum uno tempore nactus secundum dato signo et sublatis ancoris circiter milia passuum septem ab eo loco progressus aperto ac plano litore naues constituit.

XXIV. ¹At barbari consilio Romanorum cognito praemisso equitatu et essedariis, quo plerumque genere in proeliis uti consuerunt, reliquis copiis subsecuti nostros nauibus egredi prohibebant. ²Erat ob has causas summa difficultas, quod naues propter magnitudinem nisi in alto constitui non poterant, militibus autem ignotis locis, impeditis manibus, magno et graui onere armorum oppressis simul et de nauibus desiliendum et in fluctibus consistendum et cum hostibus erat pugnandum, ³cum illi aut ex arido aut paulum in aquam progressi omnibus membris expeditis, notissimis locis audacter tela conicerent et equos insuffectos incitarent. ⁴Quibus rebus nostri perterriti atque huius omnino generis pugnae imperiti non eadem alacritate ac studio quo in pedestribus uti proeliis consuerant utebantur.

XXV. ¹Quod ubi Caesar animaduertit, naues longas, quarum et species erat barbaris inusitatior et motus ad usum expeditior, paulum remoueri ab onerariis nauibus et remis incitari et ad latus apertum hostium constitui atque inde fundis, sagittis, tormentis hostes propelli ac submoueri iussit ; quae res magno usui nostris fuit. ²Nam et nauium figura et remorum motu et inusitato genere tormentorum permoti barbari constiterunt ac paulum modo pedem rettulerunt. ³Atque nostris militibus cunctantibus, maxime propter altitudinem maris, qui decimae legionis aquilam ferebat, obtestatus deos, ut ea res legioni feliciter eueniret : « Desilite », inquit, « commilitones, nisi uultis aquilam hostibus prodere : ego certe meum rei publicae atque imperatori officium praestitero. » ⁴Hoc cum uoce magna dixisset, se ex nauis proiecit atque in hostes aquilam ferre coepit. ⁵Tum nostri cohortati inter se ne tantum dedecus admitteretur uniuersi ex nauis desiluerunt. ⁶Hos item ex proximis [primis] nauibus cum conspexissent, subsecuti hostibus adpropinquarunt.

XXVI. On combattit avec acharnement des deux côtés. Cependant, comme les nôtres ne pouvaient ni garder leurs rangs, ni prendre pied solidement, ni suivre leurs enseignes, et que chacun au sortir de son navire se rangeait sous les enseignes qu'il rencontrait, il en résultait un grand désordre ; les ennemis, eux, qui connaissaient tous les bas-fonds, dès qu'ils apercevaient quelques isolés sortant d'un navire, profitant de leur embarras, poussaient leurs chevaux sur eux et les attaquaient ; ils entouraient en force les petits groupes, tandis que d'autres, sur notre droite, prenaient de flanc l'ensemble sous une grêle de traits. Voyant cela, César fit emplir de soldats les chaloupes des vaisseaux longs et les bateaux de reconnaissance, et il envoyait des renforts à ceux qu'il voyait en danger. Dès que nos soldats purent se reformer sur le rivage, et comme tous avaient rejoint, ils chargèrent l'ennemi et le mirent en déroute ; mais ils ne purent les poursuivre bien loin, parce que la cavalerie n'avait pu rester dans la bonne direction et atteindre l'île. Ce fut tout ce qui manqua à la fortune accoutumée de César.

XXVI. ¹Pugnatum est ab utrisque acriter. Nostri tamen quod neque ordines seruare neque firmiter insistere neque signa subsequi poterant atque alius alia ex navi quibuscumque signis occurrerat se adgregabat, magnopere perturbabantur ; ²hostes uero notis omnibus uadis, ubi ex litore aliquos singulares ex navi egredientes conspexerant, incitatis equis impeditos adoriebantur, ³plures paucos circumsistebant, alii ab latere aperto in uniuersos tela coniciebant. ⁴Quod cum animaduertisset Caesar, scaphas longarum nauium, item speculatoria nauigia militibus compleri iussit et quos laborantes conspexerat, his subsidia submittebat. ⁵Nostri, simul in arido constiterunt, suis omnibus consecutis in hostes impetum fecerunt atque eos in fugam dederunt ; neque longius prosequi potuerunt, quod equites cursum tenere atque insulam capere non potuerant. Hoc unum ad pristinam fortunam Caesari defuit.

Source 14. EURIPIDE, *Iphigénie en Tauride* (vers 1345 – 1385), établi et traduit par Léon PARMENTIER et Henri GRÉGOIRE, in : EURIPIDE, *Les Troyennes – Iphigénie en Tauride – Electre*, tome IV, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1925, p. 165-166.

Et nous vîmes alors un
1345 navire hellénique, bien pourvu d'avirons dressés comme
des ailes, et cinquante marins, tous la rame au tolet; et,
les deux jeunes gens du côté de l'arrière, affranchis de
liens.

1350 Et, tandis que les uns tentaient de maintenir la proue
avec des gaffes, d'autres suspendaient l'ancre au bossoir,
ou encor tiraient les amarres, ou bien se dépêchaient
d'aller chercher l'échelle, et l'abaissaient en mer, vers les
deux étrangers⁴. Nous, perdant tout scrupule, dès que
1355 l'étrangère et les câbles, et nous nous efforçâmes d'arracher
à la poupe élégante les deux rames du gouvernail, à
travers l'ouverture.

Et ces mots se croisaient: « Pourquoi voulez-vous fuir,
en emportant d'ici l'image et la prêtresse? Pourquoi? Toi,
1360 qui es-tu, et de quelle origine, pour enlever ainsi, en
fraude, cette femme? » Lui répondait: « Je suis Oreste,
sache-le, le fils d'Agamemnon, frère d'Iphigénie. Je ramène
ma sœur après l'avoir perdue. »

1365 Nous autres n'en serrions que plus fort l'étrangère, et
voulions la contraindre à nous suivre vers toi, malgré les
rudes coups qui pleuvaient sur nos joues. Car eux, pas
plus que nous, n'étaient armés de fer, mais ils nous asse-
1370 naient de bruyants coups de poing et de grands coups de
pied dans les côtes et le foie. Dès le premier contact,
nous en avions assez, marqués que nous étions de terrible
1375 façon. Nous nous sauvions vers les falaises, tous meurtris;
postés sur les hauteurs, nous reprîmes la lutte avec plus
de prudence, et nous lancions des pierres. Mais des archers
placés sur la poupe tiraient contre nous : il fallut encor
battre en retraite.

Là-dessus, un grand flot ayant porté la nef vers la côte,
1380 la <vierge> eut peur de s'avancer dans l'eau. Oreste la
chargea sur son épaule gauche. Il descendit en mer, il
bondit sur l'échelle, et déposa sa sœur dans la nef bien
pontée, sa sœur, avec l'objet tombé du ciel, l'image de la
fille de Zeus!

Κάνταθ' ὄρωμεν Ἑλλάδος νεὼς σκάφος 1345
ταρσῶ κατήρει πίτυλον ἔπιτερωμένον,
ναύτας τε πεντήκοντ' ἐπὶ σκαλῶν πλάτας
ἔχοντας, ἐκ δεσμῶν δὲ τοὺς νεανίας
ἐλευθέρους πρύμνηθεν ἑστῶτας νεῶς.
Κοντοῖς δὲ πρῶραν εἶχον, οἳ δ' ἐπωτίδων 1350
ἄγκυραν ἐξανήπτον· οἳ δὲ κλίμακας
σπεύδοντες ἦγον διὰ χερῶν πρυμνήσια,
πόντῳ δὲ δόντες τοῖν ξένοιον καθίεσαν.
Ἥμεῖς δ' ἀφειδήσαντες, ὡς ἐσειδομεν 1355
δόλια τεχνήματ', εἰχόμεσθα τῆς ξένης
πρυμνησιῶν τε, καὶ δι' εὐθυτηρίας
οὐκάκας ἐξηροῦμεν εὐπρύμνου νεῶς.
Λόγοι δ' ἐχώρουν· « Τίνι λόγῳ πορθιμέετε
κλέπτοντες ἐκ γῆς ξόανα καὶ θυηπόλους ;
Τίνος τίς ὄν σὺ τήνδ' ἀπεμπολῆς χθονός ; » 1360
Ὁ δ' εἶπ'· « Ὁρέστης τῆσδ' ὄμιμος, ὡς μάθης,
Ἄγαμέμνονος παῖς, τήνδ' ἐμὴν κομίζομαι
λαβὼν ἀδελφὴν, ἣν ἀπώλεσ' ἐκ δόμων. »
Ἄλλ' οὐδὲν ἦσσαν εἰχόμεσθα τῆς ξένης
καὶ πρὸς σ' ἔπεσθαι διεπιβιζόμεσθ' ἄν, 1365
ὄθεν τὰ δεινὰ πλήγματ' ἦν γενειάδων.
Κεῖνοι τε γὰρ σίδηρον οὐκ εἶχον χεροῖν
ἡμεῖς τε· πυγμαὶ δ' ἦσαν ἐγκροτούμεναι,
καὶ κῶλ' ἀπ' ἀμφοῖν τοῖν νεανίαιον ἅμα
εἰς πλευρὰ καὶ πρὸς ἦπαρ ἠκοντίζετο, 1370
ὡς τῷ ξυνάπτειν καὶ συναποκαμῆν μέλη.
Δεινοῖς δὲ σημάτωντροισιν ἐσφραγισμένοι
ἐφεύγομεν πρὸς κρημνόν, οἳ μὲν ἐν κάρῳ
κάθαμι' ἔχοντες τραύμαθ', οἳ δ' ἐν ὄμιμασιν·
ὄχθοις δ' ἐπισταθέντες εὐλαβεστέρωσ 1375
ἐμαρνάμεσθα καὶ πέτρους ἐβάλλομεν.
Ἄλλ' εἶργον ἡμᾶς τοξόται πρύμνης ἔπι
σταθέντες ἰοῖς ὥστ' ἀναστεῖλαι πρόσω.
Κὰν τῷδε — δεινὸς γὰρ κλύδων ὄκειλε ναῦν
πρὸς γῆν, φόβος δ' ἦν <παρθένη> τέγξει πόδα, 1380
λαβὼν Ὁρέστης ὄμιον εἰς ἀριστερόν,
βάς ἐς θάλασσαν κἀπὶ κλίμακος θορῶν,
ἔθηκ' ἀδελφὴν ἐντὸς εὐσέλμου νεῶς,
τό τ' οὐρανοῦ πέσημα, τῆς Διὸς κόρης
ἄγαλμα. Νὰός δ' ἐκ μέσης ἐφθέγξατο 1385

Source 15. EURIPIDE, *Iphigénie en Tauride* (vers 1123 – 1125), établi et traduit par Léon PARMENTIER et Henri GRÉGOIRE, in : EURIPIDE, *Les Troyennes – Iphigénie en Tauride – Electre*, tome IV, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1925, p. 156.

*Toi, maîtresse, une nef argienne aux cinquante rameurs
te portera vers ta patrie.*

Καὶ σὲ μὲν, πότνι', Ἀργεῖα Στ.
πεντηκόντορος οἴκον ἄξει·
συρῶζων θ' ὁ κηροδέτας 1125

Source 16. HOMÈRE, *Illiade* (chant II, vers 716-720), traduit par Paul MAZON, in : HOMÈRE, *Illiade*, tome I, Les Belles Lettres, Paris, 1937, p. 58.

Puis les gens de Méthone et de Thaumacie, — et ceux de Mélibée et de l'âpre Olizôn. Ceux-là, pour chef de leurs sept nefs, ont Philoctète expert à l'arc ; et, montés à bord de chacune, sont cinquante rameurs, également experts aux durs combats de l'arc.

Οἳ δ' ἄρα Μηθώνην καὶ Θαυμακίην ἐνέμοντο
καὶ Μελίβοϊαν ἔχον καὶ Ὀλιζῶνα τρηχεῖαν,
τῶν δὲ Φιλοκτῆτης ἦρχεν τόξων ἐν εἰδῶς
ἑπτὰ νεῶν· ἐρέται δ' ἐν ἑκάστη πεντήκοντα
ἐμβέβασαν, τόξων εἰς εἰδότες Ἴφι μάχεσθαι.

720

Source 17. HÉRODOTE, *Histoires*, Livre I, 163 et 164, traduit par Philippe-Ernest LEGRAND, Les Belles Lettres, Paris, 2003, p. 167-168.

163 La ville d'Ionie à laquelle il s'attaqua d'abord fut Phocée. Les citoyens de cette ville sont les premiers des Grecs qui aient accompli des navigations lointaines ; ce sont eux qui découvrirent le golfe Adriatique, la Tyrrhénie, l'Ibérie, Tartessos¹ ; ils ne naviguaient pas sur des vaisseaux ronds, mais sur des pentécontères².

Dans le temps donc où Harpage avait écarté ses troupes de la muraille, les Phocéens tirèrent à la mer leurs pentécontères, y chargèrent leurs femmes, leurs enfants, tous leurs effets mobiliers, ajoutèrent les statues des dieux provenant des sanctuaires et les autres offrandes, sauf les objets de bronze ou de marbre et les peintures¹ ; le reste chargé, ils s'embarquèrent eux-mêmes et firent voile pour Chios ; Phocée, vide d'habitants, fut occupée par les Perses.

165

Οἱ δὲ Φωκαῖες **163**
οἱτοὶ ναυτιλίῃσι μακροῖσι πρῶτοι Ἑλλήνων ἐχρήσαντο, καὶ
τόν τε Ἄδριήν καὶ τὴν Τυρσηνίην καὶ τὴν Ἰβηρίην καὶ τὸν
Ταρτησσὸν οἱτοὶ εἰσι οἱ καταδέξαντες· ἐναυτιλλόντο δὲ οὐ
στρογγύλῃσι νηυσὶ ἀλλὰ πεντηκοντέροισι.

5

ἀλλὰ ἀναθήματα, χωρὶς ὅ τι χαλκὸς ἢ λίθος ἢ γραφὴ **165**
ἦν, τὰ δὲ ἄλλα πάντα ἐσθέντες καὶ αὐτοὶ ἐσθάντες ἐπλεον
ἐπὶ Χίου· τὴν δὲ Φώκαιαν ἐρημωθεῖσαν ἀνδρῶν ἔσχον οἱ
Πέρσαι. Οἱ δὲ Φωκαῖες, ἐπεὶ τε σφὶ Χίοι τὰς νήσους τὰς **165**
Οἰνούσσας καλεομένας οὐκ ἐβούλοντο ὄνεομένοισι πωλεῖν,
δειμαίνοντες μὴ αἰ μὲν ἐμπόριον γένωνται, ἢ δὲ αὐτῶν
νήσος ἀποκλησθῆ τούτου εἴνεκα, πρὸς ταῦτα οἱ Φωκαῖες
ἐστέλλοντο εἰς Κύρνον· ἐν γὰρ τῇ Κύρῳ εἴκοσι ἔτεσι **5**

Source 18. TERTULLIANUS, *De Idolatria*, texte latin établi et traduit en anglais par : WASZINK Jan Hendrich et Jacobus Cornelis Maria VAN WINDEN, Editions E. J. Brill, Leiden, 1987, p. 30-35. Traduction française du 19^e s. d'Antoine Eugène DE GENOUDE tirée du site : *palimpsestes.fr*, sous « Tertullien ».

6. 1. Si nulla lex dei prohibuisset idola fieri a nobis, nulla vox spiritus sancti fabricatoribus idolorum non minus quam cultoribus comminaretur, de ipso sacramento nostro interpretaremur nobis adversas esse fidei eiusmodi artes. 2. Quomodo enim renuntiavimus diabolo et angelis eius, si eos facimus? Quod repudium diximus iis, non dico cum quibus, sed de quibus vivimus? Quam discordiam suscepimus in eos quibus exhibitionis nostrae gratia obligati sumus? Potes lingua negasse quod manu confiteris? Verbo destruere quod facto struis? Unum deum praedicare, qui tantos efficit? Verum deum praedicare qui falsos facis? 'Facio', ait quidam, 'et non colo.' Quasi ob aliquam causam colere non audeat, nisi ob quam et facere non debeat, scilicet ob dei offensam utrobique. 3. Immo tu colis, qui facis, ut coli possit. Colis autem non spiritu vilissimi nidoris alicuius, sed tuo proprio, nec anima pecudis impensa, sed anima tua. Illis ingenium tuum immolas, illis sudorem tuum libas, illis prudentiam tuam accendis. Plus es illis quam sacerdos, cum per te habeant sacerdotem; diligentia tua nomen illorum est. Negas te quod facis colere? Sed illi non negant, quibus hanc saginatioem et auratioem et maiorem hostiam caedis, salutem tuam, tota die.

109^v 7. 1. Ad hanc partem zelus fidei perora/bit ingemens Christianum ab idolis in ecclesiam venire, de adversaria officina in domum dei venire, attollere ad deum patrem manus matres idolorum, his manibus adorare, quae foris adversus deum adorantur, eas manus admovere corpori domini, quae daemoniis corpora conferunt. 2. Nec hoc sufficit. Parum sit, si ab aliis manibus accipiant quod contaminant, sed etiam ipsae tradunt aliis quod contaminaverunt: 3. alleguntur in ordinem ecclesiasticum artifices idolorum. Pro scelus! Semel Iudaei Christo manus intulerunt, isti quotidie corpus eius lacessunt. O manus praecidendae! Viderit iam, an per similitudinem dictum: *si te manus tua scandalizat, amputa eam*. Quae magis amputandae quam in quibus domini corpus scandalizatur?

f. 110 8. 1. Sunt et aliae complurium artium species, quae etsi non contingunt idolorum fabricationem, tamen ea, sine quibus idola non possunt, eodem crimine expediunt. Nec enim differt, an exstruas vel exornes, si templum, si aram, si aediculam eius instruxeris, si bratteam expresseris aut insignia aut etiam donum fabricaveris. Maior est eiusmodi opera, quae non effigiem confert, sed auctoritatem. 2. Si ita necessitas exhibitionis extenditur, habent et alias species, quae sine exorbitatione disciplinae, id est sine idoli confectura, onem vicus praestent. Scit albarius tector et tecta sarcire et tectoria inducere et cisternam liare et cymatia distendere et multa alia ornamenta / praeter simulacra parietibus incrispare. Scit et pictor et marmorarius et aeriarius et quicumque caelator latitudines suas et utique multo faciliores. 3. Nam qui signum describit, quanto facilius abacum linit! Qui de tilia Martem exsculpsit, quanto citius armarium compingit! Nulla ars non alterius artis aut mater aut propinqua est. Nihil alterius vacat. Tot sunt artium venae, quot hominum concupiscentiae. 'Sed de mercedibus et manus pretiis interest.' Proinde interest et de labore. Minor merces frequentiore actu repensatur.

6. 1. If no law of God had forbidden us to make idols, if no pronouncement of the Holy Spirit threatened the makers of idols no less than their worshippers, we should infer simply from our sacrament that such arts are opposed to our faith. 2. For how have we renounced the devil and his angels, if we make them? What repudiation have we declared against them, I do not say 'with whom', but from whom we live? What discord have we entered into with those to whom we are bound for the sake of our subsistence? Can you have denied with your tongue what you profess with your hands? Demolish with words what in deed you build up? Preach the one God, you who make so many? Preach the true God, you who make false ones?

A person may say, 'I make, but I do not worship'. As if the reason why he dare not worship were other than that why he also should not make: offence to God, namely, in both cases. 3. On the contrary, it is exactly you makers who worship, since you make the worship of idols possible. You worship, however, not with the exhalation of a vile sacrificial vapour, but with your own breath of life, not at the cost of an animal's soul, but of your own. To the idols you sacrifice your talent; for them your sweat is a libation; for them you kindle the light of your intelligence. You are more to them than their priests, since it is owing to you that they have a priest; to your diligence they owe their name. Do you deny that you worship what you make? But they do not deny it, to whom you slay this fatter, more heavily gilded and greater sacrifice, your salvation, the whole day.

7. 1. At this point zeal for the faith will give a final argument, complaining that a Christian comes from the idols into the church, comes from the workshop of the enemy into the house of God, raises to God the Father the hands that are mothers of the idols, adores Him with the very hands which outside are adored (i.e. for their products) against God, applies to the Lord's body those hands which give a body to the demons.

2. Nor does it stop with this. The hands of the idol-makers are not content to receive from other hands something what they defile, but they themselves even transmit to others what they have defiled: 3. makers of idols are chosen into the ecclesiastical order. What a crime! The Jews only once laid violent hand on Christ, but the makers of idols ill-treat His body daily. O hands deserving to be cut off! It is immaterial to me if the dictum, *if your hand scandalizes you, cut it off*, has been said as a similitude. What hands are more worthy to be cut off than those in which scandal is done to the Lord's body?

8. 1. There are also other branches of art which, although they do not concern the making of idols, are the same crime in that they still provide those things which the idols cannot do without. For it makes no difference whether you erect or equip, if you have furnished a temple, an altar or a chapel for it, if you have modeled gold-leaf or made insignia or even a votive offering. Since the result is not form, but authority, such work is of greater consequence.

2. If the necessity of sustenance is given such emphasis, they have other branches providing the means to live without transgression of the discipline, that is without the fashioning of an idol. The stucco-worker also knows how to mend buildings, apply plaster, put a coating on a cistern, trace ogees and decorate the walls, apart from the images, with many curling decorations. The painter, too, and the marble-mason and the bronze-worker and any engraver know applications of their respective arts which are surely much easier than making idols. 3. For he who designs an image, how much more easily does he plaster a panel? He who carves a Mars from lime-wood, how much more quickly does he construct a chest? There is no art which is not either the mother or the relative of another. Nothing is without companion. The veins of the arts are as numerous as the desires of men.

'But as to payment and wages there is a difference.' Likewise there is also a difference in the labour required. The compensation for a smaller wage is that one performs one's work more often.

VI. Quand même aucune loi formelle de Dieu ne nous eût interdit de forger des idoles, quand même l'Esprit saint n'eût pas menacé de ses anathèmes et ceux qui font des idoles et ceux qui les honorent, il suffirait de notre sacrement lui-même pour nous convaincre que ces industries sont contraires à la foi. Est-ce avoir renoncé au démon et à ses anges que de les fabriquer? Comment soutenir que nous avons répudié, je ne dirai pas ceux avec lesquels, mais desquels nous vivons? Quelle haine avons-nous jurée à ceux auxquels nous sommes redevables de la vie et du Vêtement? Peux-tu bien renier de la bouche celui que tu reconnais de la main? détruire par la parole ce que tu édifies par l'action? prêcher un seul Dieu, toi qui en fais une multitude? prêcher un Dieu véritable, toi qui en fais d'imaginaires?

J'en fais, me dira quelqu'un, mais je ne les adore pas. Comme si la raison qui interdit de les adorer ne devait pas interdire aussi de les fabriquer, puisque des deux cotés même offense envers Dieu. Mais je dis plus: tu les adores véritablement, toi qui les mets à même d'être adorés; tu les adores, non pas avec le parfum de quelque grossier sacrifice, mais avec le parfum de toi-même. Ce n'est pas la vie d'un animal que tu leur offres, c'est ton ame que tu leur sacrifies: tu leur immoles ton génie; c'est avec tes sueurs que tu leur présentes des libations: ton intelligence, voila l'encens que tu fais fumer en leur honneur. Tu es [124](#) pour eux plus qu'un prêtre, puisqu'ils te doivent d'avoir des prêtres. C'est ton industrie qui transforme en divinité un nom imposteur ¹.

Tu n'adores pas les dieux que tu fais, me dis-tu; mais ils ne te désavouent pas pour leur adorateur, ceux auxquels tu immoles la plus riche, la plus succulente, la plus illustre des victimes, la victime de ton salut!

VII. Un homme zélé pour la foi parlerait toute une journée sur cette matière, en gémissant de voir un chrétien quitter les idoles pour venir à l'église; sortir des ateliers du démon pour entrer dans la maison de Dieu; lever vers le Dieu créateur des mains qui viennent de créer des idoles; adorer le Seigneur avec ces mêmes mains qui au dehors se font adorer elles-mêmes dans leurs œuvres; approcher du corps de notre Seigneur des mains qui donnent des corps aux démons.

Le scandale serait moindre s'ils recevaient d'une main étrangère ce qu'ils souillent; mais ils vont jusqu'à donner aux autres ce qu'ils ont souillé. Des faiseurs d'idoles ont été admis dans les ordres sacrés de l'Eglise. O crime! Les Juifs n'ont trempé qu'une fois leurs mains dans le sang du Sauveur. Pour eux, ils déchirent son corps tous les jours. O mains sacrilèges, qu'il faudrait couper! A ces impies de savoir maintenant si c'est par figure qu'il a été dit. « Si votre main est pour vous un sujet de scandale, coupez-la. » Et quelles mains méritent plus d'être coupées que celles qui chaque jour scandalisent le corps de Jésus-Christ ².

VIII. Il est encore un grand nombre d'autres professions qui, sans toucher directement à la fabrication des idoles, n'en sont pas moins entachées du même crime, puisque sans elles les idoles ne peuvent rien. Qu'importe, en effet, que tu bâtisses ou que tu décores; que tu élèves un temple, [125](#) un autel, un sanctuaire, ou que tu fabriques des lames de métal, des ornements pour l'idole, ou simplement la niche qui lui est destinée. L'industrie la plus honteuse n'est pas celle qui fait le dieu: c'est celle qui lui donne sa majesté.

Si on allègue pour prétexte la nécessité des arts de luxe, ils ont une multitude d'applications qui fourniront des 'moyens d'existence sans déroger à la loi, c'est-à-dire sans fabriquer des idoles. Le travailleur en stuc peut enduire des murailles, raccommoder des toitures, terrasser des citernes, tracer des cymaises, et incruster dans les murs des ornements qui ne ressemblent en rien à des simulacres. Le peintre, le statuaire, le sculpteur en airain, le ciseleur, savent exécuter des choses qui tiennent à leur art, beaucoup plus faciles que des images. A plus forte raison, celui qui dessine une figure saura-t-il ajuster un échiquier. Pour la main qui a fait sortir le dieu Mars d'un tilleul, la fabrication d'une armoire ne sera qu'un jeu. Point d'industrie qui ne soit la mère ou la sœur d'une autre industrie. Tous les métiers se touchent: ils ont autant de ramifications que les hommes ont de désirs.

VIII – Glossaires de la navigation d'époque romaine

A – Glossaire de termes techniques

Abri de poupe : structure relativement légère servant d'abri à l'arrière d'un bateau et n'occupant pas forcément toute sa largeur.

Agrès : ensemble de tout ce qui concerne la mâture et en particulier les cordages.

Aile (de protection du gouvernail) : caisse à l'arrière de chaque flanc de la coque qui protège l'appareil de gouverne; elle est une caractéristique typique de l'architecture navale antique méditerranéenne.

Akrostolion : ornement de proue plus ou moins allongé, à méplat, en losange ou papyriforme, porteur ou non d'une image, dans l'esprit d'un *stolos* (corne de proue) mais sans volute ou enroulement.

Allège : embarcation servant à charger ou à décharger les navires.

Amure : cordage retenant le point inférieur d'une voile du côté du vent.

Ansercule : ornement de poupe en forme de grand galbe incurvé vers l'avant, du même esprit que l'aplustre / *aphlaston*, mais sans disque rayonnant.

Aphracte (adj.) : dépourvu de pont supérieur.

Aplustre (ou *aphlaston*) : ornement couronnant l'extrémité supérieure de l'étambot, en forme de disque se prolongeant en plusieurs doigts flammés (ou d'une simple volute) dirigés vers l'avant. A l'origine réservé aux navires de combat, il ornait également des navires de commerce.

Apostis : petit support fixé au bord du navire pour supporter une rame.

Artemo : mâtereau oblique à l'avant du navire, qui porte en général une voile secondaire - le *dolon*- qui facilite les manœuvres. C'est l'ancêtre du beaupré.

Balancine : cordage partant de la tête du mât et soutenant une vergue, permettant de l'incliner dans le sens horizontal.

Bastingage : tout parapet, fixe ou mobile, élevé autour d'un navire.

Bitte d'amarrage : système de deux fortes pièces de bois parallèles, plantée verticalement, autour desquelles on tourne les câbles d'amarrage.

Bitton : petit billot de bois fixé sur le pont d'un navire, le plus souvent par paires, pour amarrer divers cordages.

Bordage : planche plus ou moins incurvée constitutive de l'enveloppe de la coque, où elle est fixée à ses contigües, ainsi qu'à la face extérieure d'une membrure.

Bordé : ensemble des planches (bordages) formant le revêtement extérieur d'une coque.

Bordé à clin : enveloppe extérieure d'une coque formée de planches (les bordages) qui se recouvrent partiellement en des surépaisseurs quasi parallèles où elles sont assemblées. Evoquant le recouvrement des tuiles d'une toiture, ce mode de construction originaire de l'Europe du Nord et atlantique n'appartenait pas à la tradition navale méditerranéenne durant l'Antiquité, qui utilisait le bordé à franc-bord.

Bordé à franc-bord : revêtement extérieur de la coque dont les bordages sont fixés bord à bord, can contre can, en général par tenons et mortaises, archaïquement par ligature. C'est l'assemblage de coque de règle en Méditerranée antique.

Bossoir : grosse pièce de bois, saillant de chaque côté de la proue et servant à la manoeuvre de l'ancre.

Bouline : cordage attaché aux bords latéraux d'une voile pouvant être tendu pour mieux la présenter au vent.

Bout-dehors : vergue ou mât qui saille au-dehors d'un bâtiment, et qui sert à établir une voile supplémentaire.

Bras (d'une vergue) : manoeuvre fixée à l'extrémité d'une vergue servant à l'orienter.

Cabestan : treuil vertical servant à remonter la ligne de mouillage.

Cabillot : cheville pour amarrer une manoeuvre courante, souvent dotée d'un anneau se glissant autour d'elle. Les cabillots des cargues se bloquaient dans un râtelier situé vers l'arrière du navire.

Caisse de rames (*columbaria*) : habitacle des rameurs formant saillie de part et d'autre de la coque.

Calcet : extrémité renforcée du mât recevant les poulies de manoeuvre de la vergue.

Carène : partie immergée de la coque.

Cargue : manoeuvre servant à retrousser une voile sur elle-même pour la réduire ou la serrer (comme un store vénitien).

Cataphracte (adj.) : muni d'un pont supérieur.

Château : superstructure établie sur le pont et qui s'étend d'un côté à l'autre du navire.

Chénisque : ornement de poupe en forme de col de cygne, propre aux navires marchands qu'il décore couramment.

Corne de proue : ornement à l'avant du navire.

Diatea : tente du capitaine, souvent sur le pont.

Dolon : petite voile avant portée par l'*artemo*, utile surtout pour l'évolution du navire.

Drisse : cordage servant à hisser à sa place une vergue, une flamme ou tout autre objet.

Dunette : superstructure située d'un côté à l'autre sur le pont arrière d'un navire.

Ecoute : cordage servant à orienter une voile et à l'amarrer à son coin inférieur (point d'écoute)

Ecoutille : ouverture, grande ou petite, faite au pont d'un navire pour communiquer avec l'extérieur.

Ecubier : ouverture pratiquée dans le flanc d'un navire pour le passage du cordage de l'ancre.

Eperon : partie saillante, en avant de la proue d'un navire.

Espar : longue pièce de bois utilisée en monoxyle ou assemblée en mât, beaupré, vergue.

Etai : cordage servant à maintenir le mât dans le sens longitudinal.

Etambot : forte pièce de bois élevée à l'extrémité de la quille terminant l'arrière de la carène.

Etrave : pièce saillante formant la proue du navire.

Euxinisme (adj. : euxinique) : état environnemental particulier d'eaux marines ou intérieures caractérisé par l'absence d'oxygène dissout et la présence d'hydrogène sulfuré, typique des profondeurs de la mer Noire, mais qui existe aussi en mer Caspienne, dans la Baltique et dans le lac Tanganyka.

Fargues (fém. plur.) : bordages supérieurs d'une embarcation entaillés ou ajourés de sabords pour le passage des rames, faisant office sur les navires de guerre de protection contre les tirs ennemis.

Ferro : ornement métallique aplati fixé à l'avant du navire près de l'*artemo*, souvent à motif figuré.

Flamme : fanion fixé à un mâtereau ou à une perche verticale pour orner le navire ou exprimer un message.

Franc-bord : hauteur du pont supérieur d'un bateau au-dessus de l'eau.

Gaillard (avant ; arrière) : superstructure située à l'une ou l'autre des extrémités du pont supérieur et qui s'étend d'un côté à l'autre du navire.

Gouvernail-aviron : grosse rame utilisée par paire pour diriger un navire antique (reliée à un timon sur les grosses unités).

Grément : ensemble des objets servant à manoeuvrer un voilier, dont notamment la ou les voiles.

Haubans : gros cordages attachés à la tête d'un mât pour le maintenir latéralement.

Haussière (ou **aussière**) : cordage du haleur pour tracter un bateau ou l'amarrer.

Hune : plate-forme horizontale située au sommet d'un mât qui la traverse.

Jaumière : ouverture dans la coque pour la mèche du gouvernail.

Jauge : synonyme de tonnage. Voir « tonnage ».

Lisse : latte, plus ou moins épaisse.

Livarde : perche fixée au pied du mât et maintenant sous le vent, en diagonale et vers l'arrière, le point supérieur d'une voile aurique dite « voile à livarde ».

Livet : ligne d'intersection entre le pont et la muraille du navire. Ligne tracée le long de la membrure pour marquer la position du pont.

Lutage : procédé d'étanchéité d'origine méditerranéenne basé sur l'insertion de bourrelets ad hoc (en tissu poissé, mousse, etc) pris en sandwich entre les bordés avant l'assemblage définitif de la coque, le plus souvent à l'aide de tenons et mortaises assortis d'un cloutage. Le lutage est distinct du calfatage opéré après l'assemblage.

Mancœuvre : au sens matériel, cordage, filin appartenant au gréement.

Muraille : flanc visible du navire, partie visible de la coque depuis la flottaison jusqu'au plat-bord.

Œuvres mortes : parties émergées d'un navire.

Œuvres vives : partie de la coque située sous la ligne de flottaison.

Pavois : partie de la coque au-dessus du pont.

Plat-bord : bordage qui termine le pourtour d'un navire ; partie visible de la coque au-dessus du pont supérieur.

Poupe : arrière du navire.

Préceinte : bordage formant une ceinture autour de la coque pour la renforcer.

Proembolon : éperon supérieur au-dessus de l'éperon principal d'une galère, ou éperon décoratif d'un navire de commerce, orné d'ordinaire d'un emblème faisant office de figure de proue.

Proue : avant du navire.

Ralingue : bordure ou cordage cousu sur le pourtour de la voile pour la renforcer.

Rostre : éperon d'un navire antique. Il peut être fonctionnel (galère de guerre) ou décoratif (navire de commerce).

Rouf (également *roufle* ou *roof*) : superstructure généralement de faible hauteur établie sur une largeur partielle du pont supérieur d'un navire.

Rousture : Renfort de mâât monoxyle sous la forme de frette métallique ou d'enroulement de cordage, ce dernier matériau servant de préférence à assembler les deux espars formant la vergue. Les roustures ont acquis une valeur décorative souvent autonome dans l'imagerie navale, où elles sont fréquentes.

Sabord de nage : ouverture pratiquée dans la muraille d'un navire pour le passage d'une rame.

Sauvegarde : cordage reliant le gouvernail au flanc du navire et servant à empêcher le gouvernail d'être emporté.

Sole : ensemble de virures formant le fond plat, sans quille, d'une coque.

Stolos (plur., *stoloi*) : ornement en volute prolongeant l'avant du navire, fixé au-dessus du niveau du pont, synonyme de corne de proue.

Stylide : mâtériau très léger surmonté d'une ou plusieurs banderoles indiquant la direction du vent.

Supparum : petite voile installée au-dessus de la vergue, utilisée par beau temps en plus de la voile principale.

Taillemer : pièce située sur l'avant de l'étrave -qui ainsi acquiert une forme concave caractéristique - et qui fend l'eau quand le navire avance.

Tente du capitaine (*diatea*) : abri léger destiné au capitaine, souvent sur le pont.

Tonnage (ou jauge) : capacité de transport d'un navire définie par son volume intérieur exprimé en tonneaux ou en *modii* (sing., *modius*), « boisseau », mesure de capacité romaine surtout utilisée pour le blé valant 8,76 l.

Tonture : courbure d'une sole ou d'une quille. Plus spécifiquement, courbure convexe donnée aux ponts pour permettre à l'eau de s'écouler.

Tramping : mode d'exploitation d'un cargo qui touche tous les ports où se trouve du fret, sans itinéraire fixe. Couramment pratiqué durant l'Antiquité romaine, ce mode de transport à la demande où l'on charge et décharge à chaque escale une partie de la cargaison est intermédiaire entre le cabotage et la navigation hauturière.

Vent sous vergue : vent soufflant de l'arrière propice à la marche du bateau.

Vergue : pièce de bois très allongée à laquelle la voile est suspendue.

Voile aurique : voile axiale en forme de quadrilatère, dont la plus connue est la voile à livarde.

Voile carrée : voile rectangulaire située, au repos, perpendiculairement à l'axe du navire. La voile carrée est portée par une vergue.

Glossaire établi partiellement par copie ou inspirée des lectures de : BASH 1987 ; DAMONTE 2002; DUSSEAUX 2018 ; FOUCHER 1957 ; POMEY 1997, 2005, 2014 ; POMEY & RIETH 2005 ; ROUGÉ 1966. Également sur internet du site encyclopédique WIKIPEDIA et d'AQUAPORTAIL.

B - Glossaire de noms de bateaux

Actuaria : galère marchande à voiles et à rames servant aux liaisons rapides, munie de 30 à 50 avirons, parfois à usage militaire. L'actuariola (diminutif) est une petite actuaria équipée d'une dizaine d'avirons. Dans une autre acception, le terme actuaria désigne de manière générique un quelconque navire marin de transport.

Allège : embarcation de servitude en usage dans les ports pour charger, décharger ou transborder les navires trop importants pour accoster ou à une rupture de charge.

Aperta : embarcation ou navire de commerce non ponté, de type par ailleurs indéterminé.

Aphractus, synonyme d'aperta : petit vaisseau non ponté mais muni d'un éperon.

Barca : chaloupe d'un navire marchand.

Baris : navire de transport à cabine et mâât unique de tradition égyptienne en usage sur le Nil, à la silhouette effilée et aux extrémités très relevées.

Birème : galère de combat romaine à deux rangs de rames superposés.

Camera : embarcation ventrue mais légère et pointue aux deux extrémités, adaptée à 25-30 hommes, originaire du Pont-Euxin.

Canna : barque à étrave effilée confectionnée en roseau d'origine numide, ou par extension nilotique, et dans ce cas faite d'ordinaire en papyrus.

Catascopus (ou catascopiscus) : aviso à voile et à rames à étrave très saillante pour la police des mers ou en appui d'une flotte de guerre ; c'est un navis speculatoria (navire éclaireur).

Caudica : chaland rustique, ayant donné son nom à la corporation des bateliers du Tibre, les *caudicarii*.

Celes (ou celox) : embarcation à rames rapide et légère servant de courrier dans la police des mers ou d'avisos au sein de flottes de guerre. Il serait d'origine rhodienne.

Celsa : vaisseau léger à rames proche du celox mais doté d'une proue très relevée.

Cladivata : gros voilier de commerce asymétrique à deux mââts, sans rames, relativement effilé et doté d'une plus grande voilure que le ponto.

Corbita : gros vaisseau rond de type symétrique, à haut pavois, dotée d'un mâât central et en général d'un artemo incliné à l'avant. Adapté au transport maritime lourd, ce type de navire appartient à la vaste famille des *naves onerariae*, navires de charge massifs et ventrus. Son usage le plus courant est le transport du blé.

Coracle : barque-corbeille en végétaux tressés d'origine néolithique en usage dans les eaux intérieures égyptiennes à l'époque gréco-romaine.

Cumba (ou cymba) : barque, chaloupe, esquif.

Cybaea : navire marchand de très gros tonnage.

Cydarum : barque asymétrique à usage de pêche ou commercial, très utilisée à Rome aux premiers siècles de notre ère comme l'atteste la découverte de plombs et tessères portant son nom ou son image à proximité de l'Urbs. Le cydarum a sans doute acquis une acception générique tout au moins régionale pour désigner des barcasses munies d'une huitaine d'avirons et des navires légers à voile et à rames.

Fruventoria navis : vaisseau de charge pour le transport du blé.

Hippago : transporteur de chevaux d'allure symétrique, genre de chaland à rames à coque anguleuse et à fond plat.

Horeia : embarcation ou navire léger à étrave à tableau, de forme anguleuse, destinée à la pêche ou au transport de marchandises. L'archéologie navale atteste une déclinaison de ces horeiae à étrave très particulière en de nombreuses versions longues d'environ 6 à 15 m. La diversité de ces bateaux, aussi bien barques portuaires à rames (épaves Toulon 1 et 2) que voiliers légers (épave Napoli C) indique de pair avec l'épigraphie un usage générique du nom d'horeia : ce type naval était donc courant.

Liburne : navire léger de la flotte militaire romaine avec une grande voile et un ou deux rangs de rames dont les navires légers du peuple illyrien des Liburniens fournirent le modèle. Par extension, toute galère de guerre romaine.

Linter : grosse barque de tradition gauloise avançant à la rame, à la pagaie ou à la perche.

Musculus : embarcation à rames assez courte et pointue à l'avant capable de se faufiler partout, telle une « petite souris ».

Myoparo : navire léger non ponté à voile et à rames doté d'un petit mât placé et incliné vers l'avant, sorte de frégate de taille moyenne souvent utilisée pour la piraterie.

Navis caudicaria : grosse embarcation portuaire ou fluviale destinée au transbordement des marchandises des grands navires desservant les ports majeurs jusqu'à la destination finale à terre.

Navis longa : terme générique pour désigner tout navire de guerre « fin », telles les galères, par opposition aux navires « ronds » de commerce.

Paro : navire léger probablement à propulsion mixte, volontiers utilisé par les pirates mais peu cité par les auteurs antiques, ce qui est un indice de rareté.

Penthécontore (ou penthécontère) : navire long d'origine mycénienne à voile et à rames mues par cinquante rameurs, d'usage civil et militaire, adapté aussi bien au transport qu'au commerce et à la guerre. Ce type de navire polyvalent a connu de nombreuses variantes. Il est à l'origine des galères grecques, et donc romaines. Il était encore couramment utilisé au temps des guerres Médiques au milieu du VI^e s. av. J.-C.

Phaselus : navire effilé de divers gabarits et utilisations, mais désignant plus particulièrement un yacht de plaisance.

Placida : embarcation de plaisance à rames destiné aux eaux calmes, de forme allongée, à étrave inversée et carène fuyante.

Ponto : gros voilier de commerce de type asymétrique, à quille saillante vers l'avant (taillemer), à deux mâts, sans rames, qui serait originaire de la côte méridionale des Gaules.

Prosumia : petit navire à étrave pointue à rames et à voile dont la voilure est toutefois petite par rapport à la coque, sans doute à rôle d'éclaireur et de transport de voyageurs.

Quinquérème : galère de combat dont les avirons répartis sur un ou plusieurs étages sont maniés par cinq rameurs par unité de nage.

Ratis : à l'origine, radeau, puis barque à rames de construction simple, large et plate, non pontée. La simplicité de cette embarcation a favorisé au cours du temps un usage générique de son nom pour désigner des embarcations fluviales très diverses, telles des allèges en service dans les ports fluviomaritimes, des barcasses à faible tirant d'eau et mât de halage pour la desserte de cours difficiles, ou encore des bachots pour relier les deux rives d'un fleuve.

Scaphula : youyou desservant un navire de guerre ou de commerce.

Slatta : grosse barque à usage fluvial, attesté par Ausone sur le Tarn et la Garonne.

Tesseraria : bateau-courrier à rames, léger et rapide, aussi bien de type symétrique qu'asymétrique à taillemer.

Thalagemos : bateau de plaisance fortement asymétrique en usage sur le Nil à l'époque gréco-romaine.

Trirème : galère de combat romaine à trois rangs de rames superposés (équivalente à la trière grecque).

Vectoria navicula : bateau de transport.

Vegeiia : grande barque allongée à l'étymologie obscure, possiblement gauloise. Très rarement attestée, elle aurait été d'usage régional.

Glossaire établi partiellement par copie ou inspirée des lectures de : CASSON 1973 ; DICTIONNAIRE LE PETIT ROBERT 1996 ; DUVAL 1949 ; FOUCHER 1957 ; GAUCKLER 1905 ; IZARRA 1997 ; MALISSARD 2012 ; PITASSI 2011; POMEY 2015 ; ROUGÉ 1966 ; SAINT-DENIS 1974.

IX - Bibliographie

Généralités sur l'iconographie navale

BASCH Lucien, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Institut hellénique pour la préservation de la tradition nautique, Athènes, 1987.

MEES Allard, PFERDEHIRT Barbara, *Römerzeitliche Schiffsfunde in der Datenbank « Navis I »*, Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Mainz, 2002.

MOLL Friedrich, *Das Schiff in der Bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters*, Schroeder, Bonn, 1929.

PEKÁRY Irene, *Repertorium der hellenistischen und römischen Schiffdarstellungen*, Boreas, Münster, 1999.

Relief et sculpture

AMY Robert, DUVAL Paul-Marie (et alii), *L'arc d'Orange ; 1 – Texte*, CNRS, Paris, 1962.

BELLET Michel-Édouard, *Orange antique. Guide archéologique*, Monum, 2000.

BENOIT Fernand, « L'autel de la Place de Lenche à Marseille », in : *Mémoires et Bulletins de l'Institut historique de Provence* », tome XXI, 1945-1946, p. 59-75.

BENOIT Fernand, *Le musée lapidaire d'Arles*, Henri Laurens éd., Paris, 1936.

BENOIT Fernand, *Sarcophages paléochrétiens d'Arles et de Marseille : fouilles et monuments archéologiques en France métropolitaine*, CNRS, Paris, 1954

BÉAL Jean-Claude, « Transporteurs et propriétaires terriens en Gaule romaine : un bilan », in : *Revue archéologique du Centre de la France*, tome 45-46, 2008, p. 1-22.

BLANC André, « La scène de halage de Colonzelle (Drôme) », in : *Revue archéologique de Narbonnaise*, tome 9, 1976, p. 247-250.

BLANCHET Adrien (sous la direction de), *Carte archéologique de la Gaule romaine. Carte (partie occidentale) et texte complet du département des Bouches-du-Rhône*, Librairie Ernest Leroux, Paris, 1936, p. 27.

BRUN Jean-Pierre, *Carte archéologique de la Gaule, 83/1 : Le Var*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 1999, p. 400-401 et 428-430.

CHARLES-PICARD Gilbert, *Les trophées romains : contribution à l'histoire de la religion et de l'art triomphal de Rome*, Editions de Boccard, Paris, 1957.

CHRISTERN-BRIESENICK Brigitte von [et al.], *Repertorium der christlich –antiken Sarkophage. 3, Frankreich, Algerien, Tunesien*, Verlag Phillip von Zabern, Mainz, 2003.

DELLONG Eric, MOULIS Dominique [et al.], *Carte archéologique de la Gaule, 11/1 : Narbonne et le Narbonnais*, Académie des inscriptions et belles-lettres, Paris, 2002.

ESPÉRANDIEU Emile, *Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine, tome 1 : Alpes maritimes - Alpes cotiennes – Corse – Narbonnaise*, Imprimerie Nationale, Paris, 1907.

FORNASSIER Bruno, *Les fragments architecturaux des arcs triomphaux en Gaule romaine*, Presses universitaires franc-comtoises, Paris, 2003.

GUYON Jean, HEIJMANS Marc (sous la direction de), *D'un monde à l'autre. Naissance d'une Chrétienté en Provence (IV^e-V^e siècle). Catalogue de l'exposition 15 septembre 2001 – 6 janvier 2002*, Musée de l'Arles antique, Arles, 2001.

HERMARY Antoine (sous la direction de), *Recueil général des sculptures sur pierre de la Gaule : Marseille et ses environs (Nouvel Espérandieu, tome VI)*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2018.

HEIJMANS Marc, « Récentes découvertes épigraphiques dans le Rhône à Arles (Bouches-du-Rhône) », in : *Revue archéologique de Narbonnaise*, tome 36, 2003, p. 377-381.

KOCH Guntram, *Frühchristliche Sarkophage*, Verlag C. H. Beck, München, 2000.

LASSALLE Ambroise, JÉZÉGOU Marie-Pierre, « Les représentations de la navigation et du commerce dans les collections lapidaires de Narbonne », in : *Archaeonautica*, 20/2018 (De re navali. *Pérégrinations nautiques entre Méditerranée et océan indien. Mélanges offerts à Patrice Pomey*), p. 51-61.

LE BLANT Edmond, (dessins de Pierre Fritel) *Etude sur les sarcophages chrétiens antiques de la ville d'Arles*, Imprimerie Nationale, Paris, 1878.

LE BLANT Edmond, *Les sarcophages chrétiens de la Gaule*, Imprimerie Nationale, Paris, 1886.

LEMOINE Yvon, *Recueil général des sculptures sur pierre de Gaule – Nouvel Espérandieu, tome IV : Fréjus*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2013.

MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE, « N° d'inventaire : FAN.1992.2485 » de : Collections permanentes : fiches documentaires, Arles, s.d (sur le sarcophage d'Optatina Reticia).

MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE, « N° d'inventaire : FAN.1992.2505 » de : Collections permanentes : fiches documentaires, Arles, s.d (sur le sarcophage de l'histoire de Jonas).

MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE, « N° d'inventaire : RHO.2001.00.1000 » de : Collections permanentes : fiches documentaires, Arles, s.d (sur la stèle d'Hermias).

MUSÉES DE NARBONNE. Notice interne : *Narbonne. Le bas-relief au bateau de commerce, de type « actuaria »*, s.d (sur la scène de quai du bastion Saint-François).

MUSÉES DE NARBONNE. Notice interne : *Narbonne. Le bas-relief au bateau de pêche, de type « corbita »*, s.d. (sur le navire du bastion Saint-Cosme).

REINACH Salomon, *Répertoire de reliefs grecs et romains. Tome premier : Les ensembles*, E. Leroux, Paris, 1909.

REINACH Salomon, *Répertoire de reliefs grecs et romains. Tome 3 : Italie, Suisse*, E. Leroux, Paris, 1912.

SOLIER Yves (éd.), *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours* [catalogue d'exposition], Musée archéologique de Narbonne, Narbonne, 1990.

STILP Florian, *L'Arc d'Orange*, Les Belles Lettres, Paris, 2017.

WILPERT Giuseppe, *I sarcofagi cristiani antichi [3 tomi, 5 vol.]*, Pontificio Istituto di archeologia cristiana, Roma, 1929-1936.

Mosaïque

DARMON Jean-Pierre, « Découvertes anciennes », in : GARMY Pierre, MONTEIL Martial (dir.), *Le quartier antique des Bénédictins à Nîmes (Gard). Découvertes anciennes et fouilles 1966-1992*, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 2000, p. 164-165.

ESPÉRANDIEU Emile, *Les mosaïques romaines de Nîmes*, Editions méridionales, Nîmes, 1935.

FAURE-BRAC Odile, Carte archéologique de la Gaule, 69/1 : Le Rhône, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2006, p. 147-160.

FICHES Jean-Luc, VEYRAC Alain (dir.), *Carte archéologique de la Gaule, vol. 30/1 : Nîmes*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 1996, p. 220-221.

FRAISSE Louis, PERRAUD Roger, BRANCHE Pierre, « La Grange du Bief », in : *Résurgences*, t. 26, 2002, p. 59-74.

GUEY Julien, DUVAL Paul-Marie, « Les mosaïques de la Grange-du-Bief (Commune d'Anse-sur-Saône, Rhône) », in : *Gallia*, tome 18, fascicule 1, 1960, p. 83-102.

LAVAGNE Henri, *Recueil général des mosaïques de la Gaule, III – Narbonnaise – 3. Partie sud-est : cités des Allobroges, Vocontii, Bodiontici, Reii, Salluuii, Oxubii, Deciates, Vediantii*, CNRS Éditions, Paris, 2000.

LAVAGNE Henri, TENU Richard, « La Grange-du-Bief à Anse (Rhône) : nouvelles recherches et mosaïques inédites », in : *Gallia*, tome 43, fascicule 1, 1985, p. 147-166.

PICARD Charles, « Sur un « portique » décoré avec des éléments de proues de navires en bordure de la mosaïque de la Grange-du-Bief (Rhône) », in : *Revue archéologique*, tome 1, janvier-juin 1963, p. 112-116.

STERN Henri, « Les mosaïques romaines de la Suisse [Victorine Clairmont von Gonzenbach, *Die römischen Mosaïken der Schweiz, Monographien zu Ur- und Frühgeschichte der Schweiz, t. XIII*] », in : *Journal des Savants*, 1962 /2, p. 173-185 (recension critique avec d'importants développements sur la mosaïque aux navires de la Grange-du-Bief à Anse).

STERN Henri, *Recueil général des mosaïques de la Gaule, II – Lyonnaise – 1*. Lyon, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1967.

STERN Henri, BLANCHARD-LEMÉE, *Recueil général des mosaïques de la Gaule, II. Province de Lyonnaise – 2. Partie sud-est*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1975.

Décor mural

GIACOBBI-LEQUÉMENT Marie-France, GASSEND Jean-Marie, JOULAIN Jean-Marc, LAMBERT Lucien, « Le *graffito* de Cucuron (Vaucluse) : un navire sous voiles représenté sur un panneau d'enduit peint », in : *Archaeonautica*, (6), 1986, p. 9-30.

POMEY Patrice, « Le navire de Cucuron. Un *graffito* décoratif », in : *Archaeonautica*, n° 11, 1993, p. 149-163.

TALLAH Linda (dir.), *Carte archéologique de la Gaule, vol. 84/2 : Le Luberon et Pays d'Apt*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2004, p. 237-239.

Epigraphie

GASCOU Jacques, JANON Michel, *Inscriptions latines de Narbonnaise*, Éd. du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1985.

HIRSCHFELD Otto, ZANGEMEISTER Carolus (& alii), *Corpus Inscriptionum Latinarum, XIII – Inscriptiones trium Galliarum et Germaniae Latinae*, W. de Gruyter, Berlin, réed. 1967, vol. XII (couramment appelé : CIL, XII).

Archéologie et architecture navale (sur les bateaux eux-mêmes)

BOCKIUS Ronald, *Die römerzeitlichen Schiffsfunde von Oberstimm in Bayern*, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseum, Mainz, 2002.

BOCKIUS Ronald, *Die spätrömischen Schiffswracks aus Mainz : schiffsarchäologisch-technikgeschichtliche Untersuchung spätantiker Schiffsfunde vom nördlichen Oberrhein*, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseum, Mainz, 2006.

BOCKIUS Ronald, *Schiffahrt und Schiffbau in der Antike*, Theiss, Stuttgart, 2007.

BOETTO Giulia, « L'épave de l'Antiquité tardive *Fiumicino 1* : analyse de la structure et étude fonctionnelle », in : *Archaeonautica*, n° 15, 2008, p. 29-62.

BOETTO Giulia, « Les épaves comme sources pour l'étude de la navigation et des routes commerciales : une approche méthodologique », in : KEAY Simon J. (ed. by), *Rome, Portus and the Mediterranean*, British School at Rome, London, 2012, p. 153-173.

BONINO Marco, *Argomenti di architettura navale antica*, Felici, Pisa, 2005.

BONINO Marco, *Navi mercantili e barche di età romana*, L'« Erma » di Bretschneider, Roma, 2015.

BONNAMOUR Louis, « Bateaux de Saône : 3000 ans d'évolution », in : *Archaeonautica*, (14), 1998, p. 13-21.

BONNAMOUR Louis, « Les techniques de construction navale sur la Saône du 1^{er} au 3^e siècles de notre ère », in : *Caesarodunum* 1999-2000, n° 33-34, p. 381-395.

DAMONTE Laurent (texte), GASSEND Jean-Marie (aquarelles), *De la manœuvre des navires antiques*, Les Éditions de la Nerthe, Ollioules, 202.

GUYON Marc « Les épaves – Epave Ep. 4 », in : RIETH Eric (dir.), *Les épaves de Saint-Georges, Lyon, Ier – XVIIIe siècles*, *Archaeonautica*, n° 16, 2010, p. 73-82.

FREIRE Jorge, FARINHA Nuno, FIALHO António, CORREIA Fernando, « Contributo para o estudo da tecnologia naval romana, a partir da reconstrução gráfica de una nave di tipo « corbita » », in : *Conimbriga*, 2007 (46), p. 281-290.

GÖTTLICHER Arvid, *Fähren, Frachter, Fischerboote: antike Kleinschiffe in Wort und Bild*, Archaeopress, Oxford, 2009.

HIMMLER Florian, KONEN Heinrich, LÖFFL Josef, *Exploratio Danubiae : ein rekonstruiertes spätantikes Flusskriegsschiff auf den Spuren Kaiser Julian Apostatas*, Frank und Time, Berlin, 2009.

HÖCKMANN Olaf, *Antike Seefahrt*, C. H. Beck, München, 1985.

HÖCKMANN Olaf, «Boote mit stumpfem Bug und scharfem Heck im römischen Ägypten», in:*Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz*, 54 (2), 2007, p. 439-470.

HÖCKMANN Olaf, « Die spätrömische Lusoria (Typ Mainz A)“, in: *Kölner Jahrbuch*, hrsg. vom Römisch-Germanischen Museum und der Archäologischen Gesellschaft Köln, Mann, Berlin, 2009 (42), p. 593-615.

KÖSTER August, *Das antike Seewesen*, De Gruyter, Berlin, 1969 (reproduction de l'édition de 1923).

LONG Luc, DUPERRON Guillaume, « Navigation et commerce dans le delta du Rhône : l'épave Arles-Rhône 14 (IIIe s. ap. J.-C.) », in : MAUNÉ Stéphane, DUPERRON Guillaume (éd.), *Du Rhône aux Pyrénées. Aspects de la vie matérielle en Gaule Narbonnaise, II*, éd. M. Mergoïl, Montagnac, 2013, p. 125-167.

MARLIER Sabrina, « Architecture et espace de navigation des navires à *dolia* », in : *Archaeonautica*, n° 15, 2008, p. 153-173.

MARLIER Sabrina, « La batellerie fluviale gallo-romaine. Le chaland Arles-Rhône 3 », in : *Dossiers d'Archéologie*, n° 364, juillet-août 2014, p. 66-71.

MARLIER Sabrina (dir.), *Arles-Rhône 3. Un chaland gallo-romain du Ier siècle après Jésus-Christ*, *Archaeonautica*, n° 18, 2014.

MCGRAIL Seán, *Boatsofthe World. From the Stone Age to Medieval Times*, Oxford University Press, Oxford, 2001.

NANTET Emmanuel, « Les « muriophoroi » : état historiographique », in : CHANKOWSKI Véronique, KARVONIS Pavlos, *Tout vendre, tout acheter : structures et équipements des marchés antiques, actes du colloque d'Athènes, 16-19 juin 2009*, Ausonius, Bordeaux, 2012, p. 341-344.

NANTET Emmanuel, *Phortia. Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée du VIIIe siècle av. l'ère chrétienne au VIIe siècle de l'ère chrétienne*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2016.

PITASSI Michael, *The Roman Navy : Ships, Men and Warfare (350 BC – AD 475)*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2012.

PITASSI Michael, *Roman Warships*, The Boybell Press, Woodbridge, 2011.

POMEY Patrice & RIETH Eric, *L'archéologie navale*, Errance, Paris, 2005.

POMEY Patrice, « L'entretien des ports antiques. Les chalands à clapet de Marseille », in : *Dossiers d'archéologie*, n° 364, juillet-août 2014, p. 62-63.

POMEY Patrice (éd.), *La batellerie égyptienne. Archéologie, histoire, ethnographie*, Études alexandrines, Alexandrie, 2015.

POMEY Patrice, « Les navires de commerce romains », In : *Les dossiers de l'archéologie*, (29), juillet-août 1978, p. 20-29.

SAINT-DENIS Etienne de, « Les types de navires dans l'Antiquité gréco-romaine », in : *Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes*, tome XLVIII, fascicule 1, 1974, p. 10-25.

SCHÄFER Christoph, *Lusoria : ein Römerschiff im Experiment*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg, 2008.

SOLIER Yves (dir.), *Les épaves de Gruissan*, Ed. du CNRS, Paris, 1981.

SVORONOS Jean Nikolaus, « Stylides, ancras, hierae, aphlasta, stoloï, akrostolia, embola, proembola et totems marins », in : *Journal international d'archéologie numismatique*, XVI, 1914, p. 81-152.

WHITEWRIGHT Julian, *Maritime Technological Change in the Ancient Mediterranean : The Invention of the Lateen Sail*, (thèse en 2 vol.), University of Southampton, Southampton, 2008.

Ports, activités et transport navals (espace, organisation et pratique de la navigation)

A.A.V.V., « Ports et navires dans l'Antiquité et à l'époque byzantine » (dossier), in : *Dossiers d'Archéologie*, (364), juillet-août 2014.

ABETEL Emmanuel, « Ports et relations commerciales sur les cours d'eau en Helvétie », in : *Caesarodunum*, 43-44, 2009-2010, p. 147-178.

AMBERT Paul, « Narbonne antique et ses ports, géomorphologie et archéologie, certitudes et hypothèses », in : *Revue archéologique de Narbonnaise*, (33), 2000, p. 295-307.

ARNAUD Pascal, « Entre mer et rivière : les ports fluvio-maritimes de Méditerranée ancienne. Modèles et solutions », in : SANCHEZ Corinne, JÉZÉGOU Marie-Pierre (textes réunis par), *Les ports dans l'espace méditerranéen antique. Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires. Actes du colloque international tenu à Montpellier du 22 au 24 mai 2014*, Editions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, Montpellier-Lattes, 2016, p. 139-155.

ARNAUD Pascal, *Les routes de la navigation antique : itinéraires en Méditerranée*, Errance, Paris, 2005.

BARTHÉLÉMY Henri, MERMET Christian, RÉMY Bernard, *La Savoie gallo-romaine : histoire et archéologie*, Société savoisienne d'histoire et d'archéologie, Chambéry, 1997.

BERESFORD James, *The ancient sailing seasons*, Brill, Leiden, 2013.

BERLANGA Guillermo Pascual, PÉREZ BALLESER José (ed.), *Puertos fluviales antiguos : ciudad, desarrollo e infraestructuras. IVE jornadas de Arqueología subacuática (actas)*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2003.

BONNARD Louis, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine*, Picard, Paris, 1913.

BONSANGUE Maria-Luisa, « Les hommes et l'activité portuaire dans l'emporion de Narbonne (II^e s. av. J.-C. – II^e s. ap. J.-C) », in : SANCHEZ Corinne, JÉZÉGOU Marie-Pierre (textes réunis par), *Les ports dans l'espace méditerranéen antique. Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires. Actes du colloque international tenu à Montpellier du 22 au 24 mai 2014*, Editions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, Montpellier-Lattes, 2016, p. 23-41.

BRAEMER François, « Le commerce des idées, des hommes et des objets luxueux, lourds, encombrants et fragiles, dans la Méditerranée romaine », in : Rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes (VI^e), *L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II : La mer comme lieu d'échanges et de communication*, AFDC, Valbonne, 1986, p. 141-170.

BURNAND Yves, « Un aspect de la géographie des transports dans la Narbonnaise rhodanienne : les nautes de l'Ardèche et de l'Ouvèze », in : *Revue archéologique de Narbonnaise*, 1971, p. 149-158.

CASSON Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton University Press, Princeton, 1973.

CHEVALLIER Raymond, *Les voies romaines*, Picard, Paris, 1997.

CHEVALLIER Raymond, *Voyages et déplacements dans l'empire romain*, Colin, Paris, 1988.

CHRISTOL Michel, « Les naviculaires d'Arles et les structures du grand commerce maritime sous l'Empire romain », in : *Provence historique*, XXXII, 1982, p. 5-14.

CHRISTOL Michel, FICHES Jean-Luc, « Le Rhône : batellerie et commerce dans l'Antiquité », in : *Gallia*, (56), 1999, p. 141-155.

CONSTANS Léopold Albert, *Arles antique*, De Boccard, Paris, 1921.

DAMONTE Laurent, GASSEND Jean-Marie, *De la manoeuvre des navires antiques*, Les éditions de la Nerthe, Toulon, 2002.

DEMAN Albert, « Réflexions sur la navigation fluviale dans l'Antiquité », in : HACKENS Tony, MARCHETTI Patrick (éd. par), *Histoire économique de l'Antiquité. Bilans et contributions de savants belges présentés dans une réunion interuniversitaire à Anvers / Antwerpen, Universitaire Fakulteiten Sint-Ignatius*, Université catholique de Louvain, Louvain, 1987, p. 79-106.

DE SALVO Lietta, *I corpora naviculariorum. Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano*, Samperi, Messina, 1992.

DUSSEAU Diane (et alii), *La navigation lagunaire : 2000 ans de secrets révélés par le Musée d'Archéologie de Catalogne. Album de l'exposition, 14 avril 2018 – 7 janvier 2019 à Lattes, Site archéologique Lattara- Musée Henri Prades*, Lattes, 2018.

FALGUÉRA Jean-Marie, « le complexe portuaire antique de Narbo Martius », in : *Bulletin de la Société d'Etudes Scientifiques de l'Aude*, 103, 2003, p. 39-44.

FALGUÉRA Françoise et Jean-Marie, GAVIGNIAUX Laurent [et al.], *A.N.T.A.S. 1987-2012. 25 d'archéologie subaquatique en Narbonnais*, Live Book Editions, Fitou, 2012.

FALGUÉRA Françoise et Jean-Marie, GUY Max, MARSAL Andrée, « Narbonne : cadre naturel et ports à l'époque romaine », in : *Méditerranée*, tome 94, 1-2, 2000, p. 15-24.

GOLVIN Jean-Claude, REDDÉ Michel, *Voyages sur la Méditerranée romaine*, Actes Sud – Errance, Arles – Paris, 2016.

HOHLFELDER Robert L. (ed. by), *The maritime world of ancient Rome. Proceedings of „The Marine World of Ancient Rome“ conference held at the American Academy in Rome, 27-29 March 2003*, University of Michigan Press, Ann Arbor, 2008.

HOUSTON George W., « Ports in perspective. Some comparative materials on Roman merchantships and ports », in : *American Journal of Archaeology*, (XCII), 1988, p. 553-564.

IZARRA François de, *Hommes et fleuves en Gaule romaine*, Editions Errance, Paris, 1993.

JÉZÉGOU Marie-pierre, SANCHEZ Corinne, « Les ports antiques de Narbonne », in : *Les carnets du parc*, (15), Parc régional de la Narbonnaise en Méditerranée, Narbonne, 2014.

JÉZÉGOU Marie-pierre, SANCHEZ Corinne (textes réunis par), *Les ports dans l'espace méditerranéen antique. Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires. Actes du colloque de Montpellier des 22-24 mai 2014*, Editions de l'Association de la Revue Archéologique de Narbonnaise, Narbonne, 2016.

LE GALL Joël, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*, PUF, Paris, 1953.

LEVEAU Philippe (éd. par), *Le Rhône romain : dynamiques fluviales, dynamiques territoriales*, Gallia, Paris, (56), 1999.

LUGINBÜHL Thierry, « Les nautes du Léman », in : BERTOLA Corinne, GOUMAND Christophe, RUBIN Jean-François (éd.), *Découvrir le Léman : 100 ans après François-Alphonse Forel. Actes du colloque pluridisciplinaire de Nyon, 16-18 septembre 1998*, Musée du Léman, Nyon -Slatkine, Genève, 1999, p. 573 – 588.

LONG Luc, PICARD Pascale (dir.), *César. Le Rhône pour mémoire. Vingt ans de fouilles dans le fleuve à Arles* (catalogue d'exposition), Actes Sud, Arles, 2009.

MALISSARD Alain, *Les Romains et la mer*, Les Belles Lettres, Paris, 2012.

MEIJER Fik, *A history of seafaring in the classical world*, Croom Helm, London – Sydney, 1986.

MURRAY William M., *The Age of Titans. The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies*, Oxford University Press, Oxford, 2012.

PEMSEL Helmut, *Seeherrschaft. Eine maritime Weltgeschichte von den Anfängen der Seefahrt bis zur Gegenwart, I : Beginn der Seefahrt bis 1850*, Bernard & Graefe, Koblenz, 1985.

PHILIPPON Annie, VÉDRINE Laurent, « Paysage urbain, patrimoine et musées. Le port antique de Marseille », in : *Les nouvelles de l'archéologie*, n° 117, 2009, p. 40-46.

PITASSI Michael, *The Navies of Rome*, The Boybell Press, Woodbridge, 2009.

POMEY Patrice (dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Edisud, Aix-en Provence, 1997.

REDDÉ Michel, « *Mare Nostrum* ». *Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Actes Sud, Arles – Errances, Paris, 2005.

REDDÉ Michel, GOLVIN Jean-Claude, *Voyages sur la Méditerranée romaine*, Actes Sud / Errance, Arles / Paris, 2005.

RIETH Eric (sous la direction de), *Méditerranée antique. Pêche, commerce, navigation*, Editions du CTHS, Paris, 1998.

ROUGÉ Jean, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée*, Ecole Pratique des Hautes Etudes, Paris, 1966.

ROUGÉ Jean, *La Marine dans l'Antiquité*, PUF, Paris, 1975.

ROUGÉ Jean, « Prêt et société maritimes dans le monde romain », in : D'ARMS John Haughton, KOPFF E. Christian (ed. by), *The Seaborne Commerce of Ancient Rome : Studies in Archaeology and History*, American Academy in Rome, Roma, 1980, p. 291-303.

ROUGÉ Jean, « Patristique et histoire de la navigation antique », in : *Cahiers d'Histoire publ. par les Univ. De Clermont-Lyon-Grenoble*, Comité historique du Centre-Est, Lyon, (XXXIII), 1988, p. 3-14.

SANCHEZ Corinne, CAVERO Julien, JÉZÉGOU Marie-Pierre, PAGÈS Gaspard, « Narbonne, la ville et ses ports », in : PASQUALINI Michel (textes réunis par), *Fréjus romaine, la ville et son territoire. Les agglomérations de Narbonnaise, des Alpes maritimes et de Cisalpine à travers la recherche archéologique. 8^e colloque historique, 8-10 octobre 2010*, Editions APDCA, Fréjus, 2011, p. 153-166.

SANCHEZ Corinne, JÉZÉGOU Marie-Pierre (dir.), *Les ports antiques de Narbonne*, Les carnets du Parc, Narbonne, 2014.

SANCHEZ Corinne, JÉZÉGOU Marie-Pierre (dir.), *Les ports dans l'espace méditerranéen antique. Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires. Actes du colloque de Montpellier des 22-24 mai 2014*, supplément à la Revue archéologique de Narbonnaise, (44), 2016.

SANCHEZ Corinne, JÉZÉGOU Marie-Pierre (dir.), *Zones portuaires et espaces littoraux de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*, Association pour le Développement de l'Archéologie du Languedoc-Roussillon (15^e Carnet du Parc), Lattes, 2014.

SOLIER Yves, *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours*, Musée archéologique de Narbonne, Narbonne, 1990.

TARPIN Michel, BERTI Sylvie, STEINER Lucie, « Le bassin lémanique gallo-romain », in : *Gallia*, (56), 1999, p. 33-44.

TCHERNIA André, « Rêves de richesse, emprunt et commerce maritime », in : Rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes (VI^e), *L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II : La mer comme lieu d'échanges et de communication*, AFDCA, Valbonne, 1986, p. 123-130.

VELLA Claude, LEVEAU Philippe, PROVANSAL Mireille, « Le canal de Marius et les dynamiques littorales du Golfe de Fos », in : *Gallia*, (56), 1999.

VIOLINO Jean-Pierre, « Antibes et sa vocation maritime à l'époque romaine », in : Rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes (VI^e), *L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II : La mer comme lieu d'échanges et de communication*, AFDCA, Valbonne, 1986, p. 55-83.

WAWRZINEK Christina, « *In portum navigare* »: *römische Häfen an Flüssen und Seen*, De Gruyter, Berlin, 2014.

Eclairages et parallèles iconographiques ; arts visuels romains

A.A.V.V., *Enciclopedia dell'Arte antica classica e orientale, tomo III*, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma, 1960 (article « Eros », p. 426- 433).

A.A.V.V., *Enciclopedia italiana di scienze, lettere ed arti, vol. XIV*, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma, 1949 (article « Eros », p. 263-265).

ANDERSON James C., *Roman architecture in Provence*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013.

BARBET Alix, *Peintures romaines de Tunisie*, Picard, Paris, 2013.

BARBET Alix, *La peinture murale en Gaule romaine*, Picard, Paris, 2008.

BAUDRY Gérard-Henry, *Les symboles du christianisme ancien : I^{er} – VII^e siècle*, Ed. du Cerf, Paris, 2009.

BÉAL Jean-Claude, « Remarques sur l'imagerie du pilier funéraire d'Igel », in : BLANC Nicole, BUISSON André (rassemblé par), *Imago Antiquitatis : religions et iconographie du monde romain : mélanges offerts à Robert Turcan*, Diffusion de Boccard, Paris, 1999, p. 95-104.

BECATTI Giovanni, *Scavi di Ostia, IV, Mosaici e pavimenti marmorei*, Istituto poligrafico dello stato, Roma, 1961.

BEN MANSOUR Saïda, « La navigation d'après la mosaïque », in : *Africa*,(16), 1998, p. 15-30.

BENOIT Fernand, « Le « dieu au maillet » nu de la Basse-Provence », in : *Revue des Etudes Anciennes*, tome 48, 1946, n° 3-4, p. 267-270.

BÉRARD Claude, *Embarquement pour l'image. Une école du regard*, Association des Amis de l'Art Antique, Bâle, 2018.

BIANCHI BANDINELLI Ranuccio, *Rome. Le centre du pouvoir*, Gallimard, Paris, 1969.

BIANCHI BANDINELLI Ranuccio, *Rome. La fin de l'art antique*, Gallimard, Paris, 1970.

BISCONTI Fabrizio (a cura di), *Temi di iconografia paleocristiana*, Pontificio Istituto di Archeologia cristiana, Città del Vaticano, 2000.

BLAKE Marion Elisabeth, « Roman Mosaics of the Second Century in Italy » in : *Memoirs of the American Academy in Rome*, XIII, Roma, 1936, p. 69-207 + 45 p. de pl.

BLANC Nicole (dir.), *Au royaume des ombres. La peinture funéraire antique, IV^e siècle avant J.-C. – IV^e siècle après J.-C.*, Réunion des Musées Nationaux, Paris, 1998.

BLANC Nicole, BUISSON André (rassemblés par), *Imago antiquitatis. Religions et iconographie du monde romain. Mélanges offerts à Robert Turcan*, Editions de Boccard, Paris, 1999.

BLANCHARD-LEMÉE Michèle, ENNAIFER Mongi, SLIM Hédi, SLIM Latifa, *Sols de l'Afrique romaine. Mosaïque de Tunisie*, Imprimerie nationale Editions, Paris, 1995.

BLÁZQUEZ José María, « Mosaicos de tema marino en Siria, Israel, Jordania, Norte de Africa, Hispania y Chipre », KHANOSSI Mustapha, RUGGIERI Paola, VISMARA Cinzia (a cura di), *L'Africa romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale : geografia storica ed economica. Atti del XIV convegno di studio, Sassari, 7-10 dicembre 2002 (3 vol)*, vol. I, Carocci, Roma, 2002, p. 569-578.

BOCKIUS Ronald, « Antike Prahme : monumentale Zeugnisse keltisch-römischer Binnenschifffahrt aus der Zeit vom 2. Jh. V. Chr. bis ins 3. Jh. N. Chr. », in: *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz*, Habelt, Bonn, 2000 (47-2), p. 439-493.

BOESPFLUG François, *Dieu et ses images : une histoire de l'Éternel dans l'art*, Luc Pire, Bruxelles, 2009.

BONANNO ARAVANTINO Margherita, « Sarcofagi di Ostia », in : *Archeologia classica*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 9, 2008 N. S. p., 147-182.

BORJA SAN ROMÁN Y FERNANDEZ Francisco de, « El segundo mosaico romano de la Vega baja de Toledo », in : *Annuario del Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos*, 1934, p. 339 – 347.

BOUBE Jean, « Les sarcophages paléochrétiens de Rodez », in : *Pallas*, 6/1958, p. 79-111.

BRAGANTINI Irène, SAMPAOLO Valeria (a cura di), *La pittura pompeiana*, Electa, [S.L.], 2010.

BRUGGISSER Philippe, « Constantin aux Rostres », in : BONAMENTE Giorgio, PASCOUD François (a cura di), *Historiae Augustae Colloquium Perusinum*, Edipuglia, Bari, 2002, p. 73-91.

BURNAND Yves, LAVAGNE Henri (études réunies et publiées par), *Signa deorum. L'iconographie divine en Gaule romaine*, Diffusion de Boccard, Paris, 1999.

BÜTTNER Frank, GOTTDANK Andrea, *Einführung in die Ikonographie: Wege zur Deutung von Bildinhalten*, Beck, München, 2006.

CAILLET Jean-Pierre, « Les sarcophages chrétiens en Provence (III^e-IV^e s.) », in : *Antiquité Tardive*, 1993/1, p. 127-142.

CANTINO WATAGHIN Gisella, « I primi Cristiani tra «images», «historiae» e «pictura» : spunti di riflessione », in : *Antiquité Tardive*, 19, 2011, p. 13-33.

CASSON Lionel, « Which end is which ? », in : *The International Journal of Nautical Archaeology and Nautical Exploration*, 35-2, 2006, p. 331.

CHARLES-PICARD Gilbert, « Sur la composition et la date des trophées de Saint-Bertrand-de-Comminges (*Lugdunum Convenarum*) », in : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 86^e année, N° 1, 1942, p. 8-17.

COADIC Sophie, « La question de l'allègement des navires de haute mer : la mosaïque des Narbonnais à Ostie », in : SANCHEZ Corinne, JÉZÉGOU Marie-Pierre, (dir.), *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*, Editions de l'Association pour le développement de l'archéologie en Languedoc-Roussillon, Lattes, 2011, p. 95-100.

CROISILLE Jean-Michel, *La peinture romaine*, Picard, Paris, 2005.

CROISILLE Jean-Michel, *Paysages dans la peinture romaine : aux origines d'un genre pictural*, Picard, Paris, 2010.

CUMONT Franz, *Recherches sur le symbolisme funéraire des Romains*, P. Geuthner, Paris, 1966.

DAREMBERG Charles Victor, SAGLIO Edmond (dir.), *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines, tome premier – deuxième partie (C)*, Librairie Hachette, Paris, 1887 (article « Cupido », p. 1595-1611).

D'ASDIA Marilena, « Mosaici nilotici dal Celio », in : *Bollettino d'arte*, (84), n° 109-110, 1999, Roma, p. 77-86.

DASEN Véronique, « D'un monde à l'autre : la chasse des Pygmées dans l'iconographie impériale », in : TRINQUIER Jean, VENDRIES Christophe (dir.), *Chasses antiques : pratiques et représentations dans le monde gréco-romain (III^e s. av. J.-C. - IV^e s. apr. J.-C.)*. Actes du colloque international de Rennes (Université Rennes II, 20-21 septembre 2007), Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009, p. 215-233.

DISSARD Paul, *Collection Récamier. Catalogue des plombs antiques (sceaux, tessères, monnaies et objets divers)*, Hachette BnF, Paris, 2016 (réédition de la première édition parue en 1905 chez Rollin et Feuardent, à Paris).

DONATI Angela (a cura di), *Romana pictura. La pittura romana dalle origini all'età bizantina*, Electa, Milano, 1998.

DAMIANIDIS Kostas A., « Roman ship graffiti in the Tower of the Winds in Athens », in : *Archäologisches Korrespondenzblatt : Urgeschichte, Römerzeit, Frühmittelalter*, Verlag der Römisch- Germanischen Zentralmuseum, Mainz, 2011 (41-1), p. 85-99.

DEYTS Simone, « La décoration architectonique du mausolée de Faverolles », in : MORETTI Jean-Charles, TARDY Dominique (éd. par), *L'architecture funéraire monumentale. La Gaule dans l'Empire romain*. Actes du colloque organisé par l'IRAA du CNRS et le musée archéologique Henri-Prades, Lattes, 11-13 octobre 2001, Edition du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2006, p. 387-394.

DUVAL Paul-Marie, « La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus », in : *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, tome 61, 1949, p. 119-149.

DUVAL Paul-Marie, « Les barques gallo-romaines en bronze de Blessey (Côte-d'Or) et de Cerveau (Saône-et-Loire) », in : DUVAL Paul-Marie, *Travaux sur la Gaule (1946-1986)*, volume 2, Ecole Française de Rome, Rome, 1989, p. 849 – 861.

ENNAÏFER Mongi, *La cité d'Althiburos et l'édifice des Asclepieia*, Institut National d'Archéologie et d'Art, Tunis, 1976.

ESPÉRANDIEU Emile, Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine, tome 5 : Belgique – première partie, Imprimerie Nationale, Paris, 1913.

ESPÉRANDIEU Emile, Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine, tome 6: Belgique – deuxième partie, Imprimerie Nationale, Paris, 1915.

ESPÉRANDIEU Emile, Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule romaine, tome 7 : Gaule germanique, Imprimerie Nationale, Paris, 1918.

ESPÉRANDIEU Emile, [puis] LANTIER Raymond, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine. Tome 6, Belgique : deuxième partie*, Imprimerie Nationale, Paris, 1915.

FANTAR M'hamed Hassine, *La mosaïque en Tunisie*, CNRS Editions, Tunis, 1994.

FELLAGUE Djamila, « Retour sur l'arc d'Orange (Vaucluse), son environnement et sa datation », in : *Gallia*, 73-2, 2016, p. 145-168.

FERDI Sabah, *Mosaïques des eaux en Algérie : un langage mythologique des pierres*, Régie Sud Méditerranée, Alger-Paris, 1998.

FERNÁNDEZ OCHOA Carmen, BENDALA CALÁN Manuel, GARCÍA-ENTERO Virginia, VIDAL ÁLVAREZ Sergio, « Cubierta del sarcófago con el ciclo de Jonás hallada en Carranque (Toledo) », in : *Archivo español de arqueología*, CSIC, Centro de Estudios Históricos, Madrid, 2011 (84), p. 231-242.

FÉVRIER Serge, « Description du décor architectonique du mausolée de Faverolles et données métrologiques », in : MORETTI Jean-Charles, TARDY Dominique (éd. par), *L'architecture funéraire monumentale. La Gaule dans l'Empire romain. Actes du colloque organisé par l'IRAA du CNRS et le musée archéologique Henri-Prades, Lattes, 11-13 octobre 2001*, Edition du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2006, p. 377-386.

FÉVRIER Serge, « Le mausolée gallo-romain de Faverolles (Haute-Marne) », in : FERDIÈRE Alain (dir.), *Monde des morts, monde des vivants en Gaule rurale. Actes du Colloque ARCHAEA/AGER (Orléans, 7-9 février 1992)*, Fédération pour l'édition de la Revue archéologique du Centre de la France, Tours, 1993, p. 93-98.

FORNASIER Bruno, *Les fragments architecturaux des arcs triomphaux en Gaule romaine*, Presses universitaires franc-comtoises, diffusion Les Belles Lettres, Paris, 2003.

FOUCHER Louis, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs*, Institut National d'Archéologie et Arts, Tunis, 1957.

FRIEDMAN Zaraza, *Ship iconography in mosaics : an aid to understand ancient ships and their construction*, Archeopress, Oxford, 2011.

GAGGADIS-ROBIN Vassiliki, « Iphigénie à Marseille. Note sur un fragment de sarcophage mal connu », in : *Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot*, tome 75, 1996, p. 1 – 19.

GAGGADIS-ROBIN Vassiliki, « La représentation du défunt sur les sarcophages païens d'Arles », in : WALDE Elisabeth, KAINRATH Barbara, (Hrsg.), *Dis Selbstdarstellung der römischen Gesellschaft in den Provinzen im Spiegel der Steindenkmäler. IX Internationales Kolloquium über Problemen des Provinzial römischen Kunstschaffens*, Innsbruck University Press, Innsbruck, 2007, p. 129-142.

GAGGADIS-ROBIN Vassiliki [et alii] (éd. par), *Les ateliers de sculpture régionaux : techniques, styles et iconographie : actes du X^e colloque international sur l'art provincial romain, Ilres et Aix-en-Provence, 21-23 mai 2007*, Centre Camille Julian, Aix-en-Provence, 2009.

GAGGADIS-ROBIN Vassiliki, *Les sarcophages païens du Musée de l'Arles antique*, Editions du Musée de l'Arles et de la Provence antiques, Arles, 2005.

GAGGADIS-ROBIN Vassiliki, « L'importance de l'analyse des matériaux pour l'étude des sarcophages de la Gaule Narbonnaise », in : *Revue archéologique de Narbonnaise*, n° 33, 2000, p. 280-285.

GAGGADIS-ROBIN Vassiliki, « Méthodes, questions et hypothèses d'interprétation concernant l'iconographie des sarcophages en Gaule narbonnaise », in : GALINIER Martin, BARATTE François (éd.), *Iconographie funéraire romaine et société : corpus antique, approches nouvelles ?*, Presses Universitaires de Perpignan, Perpignan, 2013, p. 203 – 231.

GALINIER Martin, *La colonne Trajane et les forums impériaux*, Ecole française de Rome, Rome, 2007.

GAUCKLER Paul, « Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine. La mosaïque d'Althiburus », in : *Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot*, tome 12, fascicule 1, 1905, p. 113-154.

GÖTTLICHER Arvid, *Materialien für ein Corpus der Schiffsmodele in Antertum*, Philipp von Zabern, Mainz am Rhein, 1978.

GRABAR André, *Le premier art chrétien (200-395)*, Gallimard, Paris, 1966.

GROS Pierre, *L'architecture romaine du début du III^e siècle av. J.-C. à la fin du Haut-Empire. 1. Les monuments publics*, Picard, Paris, 1996.

GROS Pierre, « Les monuments funéraires à édicule sur podium dans l'Italie du I^{er} s. av. J.-C. », in : VAQUERIZO Desiderio (Ed.), *Espacio y usos funerarios en el Occidente Romano. Actas del Congreso Internacional celebrado en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Córdoba (5-9 de junio, 2001)*, vol. 1, Seminario de Arqueología. Universidad de Córdoba, Córdoba, 2002, p. 13-32.

GROS Pierre, « Une hypothèse sur l'arc d'Orange », in : *Gallia*, 44-2, 1986, p. 191-201.

GROSSMANN Eva, *Marine Craft in Ancient Mosaics of the Levant*, BAR International Series, Oxford, 2011.

HATT Jean-Jacques, *La tombe gallo-romaine. Recherches sur les inscriptions et les monuments funéraires gallo-romains des trois premiers siècles de notre ère*, suivi de *Les croyances funéraires des Gallo-Romains d'après la décoration des tombes*, Picard, Paris, 1986.

- HATT Jean-Jacques, *Mythes et dieux de la Gaule. 1. Les grandes divinités*, Picard, Paris, 1989.
- HÖLSCHER Tonio, *The language of images in Roman art*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008
- HUET Valérie, WYLER Stéphanie, « Associations de dieux en images dans les laraires de Pompéi », in : ESTIENNE Sylvia, HUET Valérie, LISSARAGUE François, PROST Francis (sous la dir. de), *Figures de dieux : construire le divin en images*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2014, p. 195-221.
- JASHEMSKI Wilhelmina F., *The Gardens of Pompeii. Herculaneum and the Villas Destroyed by Vesuvius*, Caratzas Brothers Publishers, New Rochelle / New York, 1979.
- JENSEN Robin Margaret, *Understanding early Christian art*, Routledge, London, 2001.
- KLEINER Diana E. E., « Roman funerary art and architecture : observations on the significance of recent studies », in : *Journal of Roman Archaeology*, vol. I, December 1988, p. 115-119.
- KÜHNER Benjamin, *L'iconographie navale antique en Suisse : des illustrations de chalands celtiques aux images de galères romaines. Un apport complémentaire à l'histoire de la navigation ancienne sur le territoire suisse*, 2 vol., Mémoire de Master présenté sous la direction du Professeur Michel Fuchs, Université de Lausanne – Institut d'archéologie et des sciences de l'Antiquité, Lausanne, 2015.
- LAFON Xavier, *Villa maritima : recherches sur les villas littorales de l'Italie romaine (III^e siècle av. J.-C. / III^e ap. J.-C.)*, Ecole française de Rome, Rome, 2001.
- LAVAGNE Henri, « Le tombeau, mémoire du mort », in : HINARD François, (sous la dir. de), *La mort, les morts et l'au-delà dans le monde romain. Actes du colloque de Caen, 20-22 novembre 1985*, Centre des Publications de l'Université, Caen, 1987, p. 159-165.
- LAVAGNE Henri, BALANDA Élisabeth de, URIBE ECHEVERRÍA Armando, *Jeunesse de la beauté. La peinture romaine antique*, Ars latina, Paris, 2001.
- LE BON Liz, « Ancient Ship Graffiti : Symbol and Context », in : CRUMLIN-PEDERSEN Ole, MUNCH THYE Birgitte (Eds), *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th-7th May 1994*, PNM, Copenhagen, 1995, p. 172-180.
- LÓPEZ MONTEGUADO Guadalupe, « El impacto del comercio marítimo en tres ciudades del interior de la Bética, a través de los mosaicos », in : KHANOUSSI Mustapha, RUGGIERI Paola, VISMARA Cinzia (a cura di), *L'Africa romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale : geografia storica ed economica. Atti del XIV convegno di studio, Sassari, 7-10 dicembre 2002 (3 vol)*, vol. I, Carocci, Roma, 2002, p. 595-626..
- MALAISE Michel, « La signification des scènes nilotiques dans la culture romaine », in : *Chronique égyptienne* (78), n° 155-156, p. 308-325.
- MARCONE Arnaldo, « Tra archeologia e storia economica : il mausoleo dei « Secundini » a Igel », in : *Athenaeum*, (88-2), 2000, p. 485-497.

- MASSOW Wilhelm von, *Die Grabmäler von Neumagen*, 2 vol, Walter de Gruyter, Berlin, 1932.
- MAZZOLENI Donatella, *Domus : wall painting in the Roman house*, J. Paul Getty Museum, Malibu (California), 2004.
- MEYBOOM Paul G. P., *The Nile mosaic of Palestrina : early evidence of Egyptian religion in Italy*, Brill, Leyden, 1995.
- MIGNON Jean-Marc, ZUGMEYER Stéphanie, « Les mausolées de Fourches-Vieilles à Orange (Vaucluse) », in : MORETTI Jean-Charles, TARDY Dominique (éd. par), *L'architecture funéraire monumentale. La Gaule dans l'Empire romain. Actes du colloque organisé par l'IRAA du CNRS et le musée archéologique Henri-Prades, Lattes, 11-13 octobre 2001*, Edition du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2006, p. 289-320.
- MIELSCH Harald, *Römische Wandmalerei*, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, 2001.
- MOITRIEUX Gérard, « La barbe est-elle un élément d'identification dans la sculpture gallo-romaine ? », in : *Latomus*, n° 69 (4), 2010, p. 1078-1087.
- MORETTI Jean-Charles, TARDY Dominique (éd. par), *L'architecture funéraire monumentale. La Gaule dans l'Empire romain. Actes du colloque organisé par l'IRAA du CNRS et le musée archéologique Henri-Prades, Lattes, 11-13 octobre 2001*, Edition du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2006.
- MUSEO LAPIDARIO MAFFEIANO, *DO Fonti e documenti di riferimento, n° inv. 28620*, Verona, s.d.
- PEDRONI Luigi, « I pigmei della tomba di Vestorius Priscus a Pompei. Appunti per una lettura iconologica », in : *Rivista di Studi Pompeiani*, XXVI-XXVII, 2015-2016, p. 13-18.
- PEKÁRY Irene, « Vorarbeiten zum Corpus der hellenistisch-römischen Schiffsdarstellungen I. Das Althiburos-Mosaik als Grundlage für eine Typologie », in : *Boreas*, (band 7), 1984, p. 172-192.
- PEKÁRY Irene, « Vorarbeiten zum Corpus der hellenistisch-römischen Schiffsdarstellungen II. Die Flussschiffe », in : *Boreas*, (band 8), 1985, p. 111-126.
- PICARD Gilbert Charles, *Les trophées romains. Contribution à l'histoire de la Religion et de l'Art triomphal de Rome*, De Boccard, Paris, 1957.
- PICARD Gilbert, « Une mosaïque pompéienne à Constantine et l'installation des *Sitii* à Circa », in : *Revue archéologique*, 1980, fascicule 1, p. 185-187.
- PFUHL Ernst, MÖBIUS Hans, *Dis ostgriechischen Grabreliefs, Textband II et Tafelband II* (2 volumes), Verlag Philipp von Zabern, Mainz am Rhein, 1979.
- PRIGENT Pierre, *L'art des premiers chrétiens : l'héritage culturel et la foi nouvelle*, Desclée de Brouwer, Paris, 1995.

RAEPSAET Georges, « Archéologie et iconographie des attelages dans le monde gréco-romain. La problématique économique », in : HACKENS Tony, MARCHETTI Patrick (éd. par), *Histoire économique de l'Antiquité. Bilans et contributions de savants belges présentés dans une réunion interuniversitaire à Anvers / Antwerpen, Universitaire Fakulteiten Sint-Ignatius*, Université catholique de Louvain, Louvain, 1987, p. 29-48.

REDAELLI Sara, « Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos : considerazioni sulle sue fonti testurali », in : *Sylloge Epigraphica Barcinonensis*, 12, 2014, p. 105-144.

REINACH Salomon, *Répertoire de reliefs grecs et romains. Tome 2 : Afrique, îles britanniques*, E. Leroux, Paris, 1912.

RICHARD Jean-Claude, « Sarcophages en marbre blanc du Languedoc-Roussillon : une enquête en cours », in : *Revue archéologique de Narbonnaise*, (33), 2000, p. 286-287.

ROTH-CONGÈS Anne, « Les mausolées du sud-est de la Gaule », in : FERDIÈRE Alain (dir.), *Monde des morts, monde des vivants en Gaule rurale. Actes du Colloque ARCHAEA/AGER (Orléans, 7-9 février 1992)*, Fédération pour l'édition de la Revue archéologique du Centre de la France, Tours, 1993, p. 389-396.

POMEY Patrice, « The Kelenderis ship : a lateen sail », in : *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 2006 (35-2), p. 326-329.

SAN NICOLÁS PEDRAZ María Pilar, « El transporte marítimo en los mosaicos romanos », in : KHANOUSSI Mustapha, RUGGIERI Paola, VISMARA Cinzia (a cura di), *L'Africa romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale : geografia storica ed economica. Atti del XIV convegno di studio, Sassari, 7-10 dicembre 2002 (3 vol)*, vol. I, Carocci, Roma, 2002, p. 271-286.

SAURON Gilles, *Les décors privés des Romains : dans l'intimité des maîtres du monde*, Picard, Paris, 2009.

SCHEID John, « Les reliefs du mausolée d'Igel dans le cadre des représentations romaines de l'au-delà », in : *L'Antiquité classique*, 2003 (72), p. 113-140.

SEYRIG Henri, « Antiquités syriennes », in : *Syria*, tome 28, fascicule 1-2, 1951, p. 101-123.

SIEBERT Gérard, « Sur la mosaïque nilotique de Préneste : problèmes d'iconographie, de chronologie et de style », in : *Ktèma*, (24), 1999, p. 251-258.

SWIFT Ellen, *Style and function in Roman decoration : living with objects and interiors*, Ashgate, Farnham (UK), 2009.

TERRER Danièle, DEL GIOVINE André, « Informatisation d'une base de données sur l'iconographie de Gaule Narbonnaise : NarboSculpture », in : *Revue archéologique de Narbonnaise*, 2000 (33), p. 270-272.

TILLEY Alec, « The iconography of ancient ships », in : OLIVER Graham J. [et al.], *The sea in antiquity*, Tempus Reparatum, Oxford, 2000, p. 117-125.

TURCAN Robert, « Deux sarcophages romains inédits », in : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 2001, n° 4, pp. 1437-1446.

TURCAN Robert, *Messages d'outre-tombe. L'iconographie des sarcophages romains*, De Boccard, Paris, 1999.

WACHSMUTH Dietrich, *Pompimos ho daimōn. Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*, Freie Universität Berlin, Berlin, 1967.

ZANKER Paul, EWALD John, *Living with myths : the imagery of Roman sarcophagi*, Oxford University Press, Oxford, 2012.

ZARMAKOUPHI Mantha, *Designing for luxury in the Bay of Naples : villas and landscapes (c. 100 BCE-79 CE)*, Oxford University Press, Oxford, 2014.

Contextes historique, idéologique, social et archéologique

BÉAL Jean-Claude, « « Les nautes armés » de Lutèce : mythe ou réalité ? », in : *Revue archéologique*, 2005 N. S. (2), p. 315-337.

BÉAL Jean-Claude, COQUIDÉ Catherine, TENU Richard (sous la direction de), *Ludna et Asa Paulini. Deux étapes du val de Saône sur la route de Lyon*, ALPARA - Maison de l'Orient et de la Méditerranée, Lyon, 2013.

BÉRARD François, « Les corporations de transport fluvial à Lyon à l'époque romaine », in : DONDIN-PAYRE Monique, TRAN Nicolas, *Collegia. Le phénomène associatif dans l'Occident romain*, Scripta Antiqua, Bordeaux, 2012, p. 135-154.

BOUVIER Michel, « Les fleuves, vecteurs du transport du vin dans l'Antiquité », in : *Caesarodunum*, (33-34), 1999-2000, p. 297-315.

BOUVIER Michel, « Le vin, boisson privilégiée des villes », in : *Caesarodunum*, (35-36), 2001-2002, p. 241-253.

BROEKAERT Wim, « « Creatio ex nihilo » ? : the origin of the « corpora nauicularum » reconsidered », in : *Latomus*, 2008 (67-3), p. 692-706.

CARCOPINO Jérôme, *Aspects mystiques de la Rome païenne*, L'artisan du livre, Paris, 1941.

CONGRÈS SCIENTIFIQUE DE FRANCE, *Quatorzième session, tenue à Marseille, en septembre 1846, tome premier*, Au secrétariat-général, Marseille / Chez Derache, Paris, 1847.

CHRISTOL Michel, *Une histoire provinciale. La Gaule narbonnaise de la fin du II^e siècle av. J.-C. au III^e siècle ap. J.-C. : scripta varia*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2010.

CLOPPET Christian, « Les rapports difficiles de Lyon avec ses fleuves dans l'Antiquité et les conséquences de son urbanisme », in : *Caesarodunum*, 2007-2008 (41-42), p. 119-140.

CONSTANS Léopold Albert, *Arles antique*, De Boccard, Paris, 1921.

CUMONT Franz, *Recherches sur le symbolisme funéraire des Romains*, Brepols, Turnhout (Belgique), 2015 (réédition de 1942).

DE LACHENAL Lucilla, « *Spolia* » : *uso e reimpiego dell'antico dal III al XIV secolo*, Longanesi, Milano, 1995.

DELESTRE Xavier, *La Provence dans l'Antiquité. Monuments et objets de la vie quotidienne*, Edisud, Aix-en-Provence, 2011.

DELLONG Eric, MOULIS Dominique, FARRÉ Josy, *Carte archéologique de la Gaule. Narbonne et le Narbonnais, 11/1*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2002.

DONNADIEU Alphonse, *Fréjus. Le port militaire du Forum Julii*, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1935.

DONNADIEU Alphonse, *La Pompéi de la Provence. Fréjus – Forum Iulii*, Honoré Champion, Paris, 1928.

DRESKEN-WEILAND Jutta, « Recherches sur les sépultures chrétiennes en sarcophage (Occident, IV^e-V^e siècles) », in : *Antiquité tardive*, (11), 2003, p. 305-319.

FAURE-BRAC Odile, *Carte archéologique de la Gaule, 69/1 : Le Rhône*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2006.

FERDIÈRE Alain, *La Gaule lyonnaise*, Picard, Paris, 2011.

FÉVRIER Paul-Albert, *Forum Iulii (Fréjus)*, Institut International d'Etudes Ligures, Bordighera, 1963.

GAYRAUD Michel, *Narbonne antique, des origines à la fin du III^e siècle*, Diffusion de Boccard, Paris, 1981.

GRENIER Albert, *Carte archéologique de la Gaule. Fascicule 12 : Texte complet et carte du département de l'Aude*, Ed. du CNRS, Paris, 1959.

GRENIER Albert, *Manuel d'archéologie gallo-romaine. Deuxième partie : L'archéologie du sol. Navigation – occupation du sol*, Editions A. Picard, Paris, 1934.

GROS Pierre, *La Gaule narbonnaise. De la conquête romaine au III^e siècle apr. J.-C.*, Picard, Paris, 2008.

GUIZANI Samir, « Le problème de l'étage dans les « domus » romaines de Tunisie », in : *Dialogues d'histoire ancienne*, Presses Universitaires de Franche-Comté, Besançon, 2009 (35-2), p. 1001-1117.

JOUFFROY Hélène, « La pratique des métiers d'art dans les villes d'Occident », in : *Caesarodunum*, (35-36), 2001-2002, p. 187-193.

LAMBRECHTS Pierre, *Contributions à l'étude des divinités celtiques*, Uitgeverij « De Temple », Brugge, 1942.

LAUBENHEIMER Fanette, GISBERT SANTONIA Joseph A., « La standardisation des amphores *Gauloise 4*, des ateliers de Narbonnaise à la production à Denia (Espagne) », in : LAUBENHEIMER Fanette (dir.), *20 ans de recherches à Sallèles d'Aude. Colloque des 27-28 septembre 1996 (Sallèles d'Aude)*, Presses universitaires franc-comtoises, Besançon, 2001, p. 33-50.

LAUBRY Nicolas, « Aspects de la romanisation en Gaule et en Germanie : les monuments et les inscriptions funéraires sous le Haut Empire », in : *Pallas*, (80),2009, p. 281-305.

LE BOHEC Yann, *La province romaine de Gaule narbonnaise*, Faton, Dijon, 2008.

LE MER Anne Catherine, CHOMER Claire (dir.), *Carte archéologique de la Gaule, 69/2 : Lyon*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2007.

LEVEAU Philippe, « Mausolées au bord des fleuves : aristocratie commerçante et travaux de correction du Rhône », in : *Caesarodunum*, (33-34), 1999-2000, p. 201-215.

LENTHÉRIC Charles, *Les villes mortes du Golfe du Lyon. Illiberis, Ruscino, Narbonne, Agde, Maguelone, Aigues-Mortes, Arles, Les Saintes-Maries*, Plon, Paris, 1876.

LONCHAMBON Catherine, « Histoire de cordes et de rames. Les bacs de la Durance (France) », in : *Archaeonautica*, (14), 1998, p. 111-114.

MARLIÈRE Elise, *L'outre et le tonneau dans l'Occident romain*, Mergoïl, Montagnac, 2002.

MORETTI Jean-Claude, TARDY Dominique (éd.), *L'architecture funéraire monumentale : la Gaule dans l'Empire romain. Actes du colloque organisé par l'IRAA du CNRS et le musée archéologique Henri-Prades, Lattes, 11-13 octobre 2001*, Ed. du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2006.

PASQUINUCCI Marinella, WESKI Timm (ed. by), *Close encounters. Sea- and riverborne trade, ports and hinterlands, ship construction and navigation in antiquity, the Middle Ages and in modern time*, Archaeopress, Oxford, 2004.

PLANCHON Jacques, BOIS Michèle, CONJARD-RÉTHORÉ Pascale, *Carte archéologique de la Gaule, 26 : La Drôme*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2010.

PRIEUR Jean, *La mort dans l'Antiquité romaine*, Ouest-France, Rennes, 1986.

ROTHÉ Marie-Pierre, HEIJMANS Marc, *Carte archéologique de la Gaule, 13/5 : Arles, Crau, Camargue*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2008.

ROUQUETTE Jean-Maurice, BARRUOL Guy, *Provence romane, I : La Provence rhodanienne*, Zodiaque, Saint-Léger-Vauban, 1974.

STEWART Peter, *The social history of Roman art*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.

TALLAH Linda, *Carte archéologique de la Gaule, 84/2 : Le Luberon et Pays d'Apt*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2004.

TCHERNIA André, « Rêves de richesse, emprunts et commerce maritime [à l'époque romaine] », in : in : Rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes (VI^e), *L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II : La mer comme lieu d'échanges et de communication*, AFDCA, Valbonne, 1986, p. 123 - 130

TOUTAIN Jules, *les cultes païens dans l'Empire romain. Première partie : les provinces latines. Tome I : Les cultes officiels ; les cultes romains et gréco-romains*, Ernest Leroux Éditeur, Paris, 1907.

TRAN Nicolas, « Les collèges professionnels romains : « clubs » ou « corporations » ? : l'exemple de la vallée du Rhône et de CIL XII 1797 (Tournan-sur-Rhône, Ardèche) », in : *Ancient society*, Peeters, Leuven, 2011 (41), p. 187-219.

TRAN TAM TINH Vincent, *Le culte d'Isis à Pompéi*, Editions de Boccard, Paris, 1964.

VIOLINO Jean-Pierre, « Antibes et sa vocation maritime à l'époque romaine », in : Rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes (VI^e), *L'exploitation de la mer de l'Antiquité à nos jours. II : La mer comme lieu d'échanges et de communication*, AFDCA, Valbonne, 1986, p. 55-83.

Divers

CASCARINO Giuseppe, *L'esercito romano, armamento e organizzazione. Vol. I : Dalle origini alla fine della Repubblica*, Il Cerchio, San Marino, 2010.

FEUGÈRE Michel, *Les armes des Romains*, Errance, Paris, 1993.

FISCHER Thomas, *Die Armee der Caesaren. Archäologie und Geschichte*, Verlag Friedrich Pustet, Regensburg, 2012.

GILBERT François, *Le soldat romain à la fin de la République et sous le Haut-Empire*, Errance, Paris, 2012.

GUTTANDIN Thomas, PANAGIATOPOULOS Diamantis, PFLUG Hermann, PLATH Gerhard, *Inseln der Winde. Die maritime Kultur der bronzerzeitlichen Ägäis*, Institut für Klassische Archäologie der Universität Heidelberg, Heidelberg, 2011.

REYMOND Christian, *Voiles latines du Léman*, Editions Snoeck, Gand, 2017.

SPATHARI Elsi, *Sailing through Time. The Ship in Greek Art*, Kapon Editions, Athens, 2013.

TURCAN Robert, *Nigra Moneta. Sceaux, jetons, tessères, amulettes, plombs monétaires et monétiformes conservés au Musée des beaux-arts de Lyon (Palais Saint-Pierre). Avec un appendice sur l'empreinte en plomb d'un coin de médaillon impérial*, Editions de Boccard, Paris, 1987.

WEDDE Michael, *Toward a Hermeneutics of Aegean Bronze Age Ship Imagery*, Bibliopolis, Mannheim, 2000.

Bases de données et websites

The Navis Project II [Navis 2] : base de données européenne d'iconographie navale antique et médiévale en Europe.

<http://www2.rgzm.de/Navis2/FramesFR.cfm>

The Navis Project I [Navis 1] : base de données européenne de vestiges navals antiques et médiévaux en Europe.

<http://www2.rgzm.de/Navis/Home/NoFrames.htm>

Manuscrits

BOUSQUET Pierre (Abbé), *Antiquités romaines de la ville de Narbonne*, 3 volumes, 350 fol. ,s.d. précise (18^e s.), Médiathèque du Grand Narbonne, ms. 24.

FABRI DE PEIRESC Nicolas-Claude, *Inscriptiones antiquae*, tome II, f. 41 et 43, s.d. précise (entre 1614 et 1637). Bibliothèque Nationale de France, fonds latin, ms 8958.

LAFONT Guillaume, *Les Antiquités de Narbonne contenant les inscriptions, tombeaux et épitaphes romains (...)*, 455 fol., 1700. Médiathèque du Grand Narbonne, ms. 27.

VIGUIER DE L'ESTAGNOL Jacques, *Débris d'anciens monuments. Les antiquités narbonnoises ou débris des édifices élevés par les Romains dans l'ancienne Narbonne*, 3 volumes, 1000 fol., s.d. précise (18^e s.). Médiathèque du Grand Narbonne, ms. 265.

Sources antiques

AMMIEN MARCELIN, *Histoires, tome 1, Livres XV, 16-18*, dans : AMMIEN MARCELIN, *Histoires, tome I, livres XIV – XVI*, établi et traduit par Edouard GALLETIER, Les Belles Lettres, Paris, 2002, p. 142-143.

AULU-GELLE, *Les Nuits Attiques, Livre X, Chap. XXV*, dans : AULU-GELLE, *les Nuits Attiques*, tome 2, établi et traduit par R. Marache, Les Belles Lettres, Paris, 1978.

AUSONE, *Œuvres en vers et en prose*, tome premier, trad. par Max JASINSKI, Librairie Garnier Frères, Paris, 1934.

CÉSAR, *Guerre des Gaules, tome I (Livres I-IV)*, établi et traduit par Léopold-Albert CONSTANS, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1967.

CICÉRON, *Des devoirs (De Officiis), Livre I*, établi et traduit par Maurice TESTARD, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1974.

DIODORE DE SICILE, Bibliothèque historique, V, 25, 4. Trad. par Henri Tréziny dans : Pierre Rothé et Marc Heijmans (dir.), *Carte archéologique de la Gaule, 13/5 : Arles, Crau, Camargue*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2008, p. 221.

EURIPIDE, *Iphigénie en Tauride*, établi et traduit par Léon PARMENTIER et Henri GRÉGOIRE, in : EURIPIDE, *Les Troyennes – Iphigénie en Tauride – Electre, tome IV*, Société d'édition « Les Belles Lettres », Paris, 1925.

HÉRODOTE, *Histoires, Livre I, 163 et 164*, traduit par Philippe-Ernest LEGRAND, Les Belles Lettres, Paris, 2003, p. 167-168.

HOMÈRE, *Illiade, tome I, chant II, vers 716-720*, traduit par Paul MAZON, Les Belles Lettres, 1937, p. 58.

HONORIUS (empereur), Lettre *Saluberrima Magnificentiae* du 17 avril 418 au préfet des Gaules Agricola. Tiré de : ROTHÉ Pierre et HEIJMANS Marc, *Carte archéologique de la Gaule, 13/5 : Arles, Crau, Camargue*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2008, p. 92.

LUCIEN, *Le navire ou les souhaits*, par Geneviève HUSSON, *Lucien, Le navire ou les souhaits, tome I : Introduction, texte et traduction ; tome II : Commentaire*, Société d'éditions « Les Belles Lettres », Paris, 1970.

PROPERCE, *Elégies*, établie, traduit et commenté par Simone VIARRE, Les Belles Lettres, Paris, 2005.

PSEUDO-CÉSAR, *Guerre d'Afrique*, établi et traduit par Alphonse BOUVET, revu et corrigé par Jean-Claude Richard, Les Belles Lettres, Paris, 1997.

STRABON, *Géographie, livre I-VI*, traduit et présenté par Amédée TARDIEU, *Géographie de Strabon, tome 1*, Hachette, Paris, 1909.

STRABON, *Géographie, livre IV*, trad. et étudié par Patrick THOLLARD, *La Gaule selon Strabon. Du texte à l'archéologie*, Ed. Errance, Paris, 2009.

TERTULLIANUS, *De Idolatria*, texte latin établi et traduit en anglais par : WASZINK Jan Hendrich et Jacobus Cornelis Maria VAN WINDEN, Editions E. J. Brill, Leiden, 1987. Traduction française du 19^e s. d'Antoine Eugène DE GENOUDE tirée du site : *palimpsestes.fr*, sous « Tertullien ».