

## ELÉMENTS ET PERSPECTIVES POUR UNE HISTOIRE MARITIME DE LA CORSE ANTIQUE<sup>1</sup>

PASCAL ARNAUD

*Université Lumière - Lyon2 et Institut Universitaire de France*

ÉCRIRE une histoire maritime régionale suppose de reconstruire ce que l'érudition anglo-saxonne a dénommé à la suite de Christer Westerdhal le «paysage culturel maritime». Celui-ci a été défini comme «la totalité du réseau des routes de navigation, anciennes et nouvelles, avec les ports et mouillages disposés le long de la côte, les constructions et restes de l'activité humaine qui s'y rapportent, qu'ils soient subaquatiques ou terrestres» (WESTERDAHL 1992: 6).

Ce modèle doit inclure la notion de «paysage culturel tel que l'a défini en 1995 le *World Heritage Committee*, comme le fruit de l'action combinée de la nature et de l'homme... Ils illustrent l'évolution de la société et des établissements humains à travers le temps, sous l'influence des contraintes physiques et/ou des opportunités offertes par leur environnement naturel, et des forces sociales, culturelles, à la fois externes et internes qui se sont succédé dans le temps» (*The combined works of nature and man... They are illustrative of the evolution of human society and settlement over time, under the influence of the physical constraints and/or opportunities presented by their natural environment and of successive social, economic and cultural forces, both external and internal, World Heritage Committee. 1995; 431*).

Écrire l'histoire maritime d'une île pose des problèmes spécifiques. La notion d'*islandscape* a connu une popularité certaine au sein de l'érudition (BROODBANK 2000; BROODBANK 2013) durant la dernière décennie. Elle tendait à voir dans l'insularité un modèle suffisamment déterminant pour imposer une unité fondamentale du «paysage culturel» insulaire et pour tenir lieu de cadre interprétatif à toute histoire maritime

---

<sup>1</sup> Afin de faciliter la tâche d'un lecteur qui ne disposerait pas en permanence d'une bibliothèque de recherches spécialisée, et afin de limiter l'extension des références bibliographiques, nous avons pris le parti de renvoyer principalement à ceux de nos articles qui ont traité du fond de certaines questions. Le lecteur désireux d'approfondir la question pourra les télécharger à partir de notre page web <https://univ-lyon2.academia.edu/PascalARNAUD> et y trouvera la bibliographie complémentaire.

insulaire. Ce modèle très réducteur a heureusement été l'objet de critiques justifiées (CURET 2004; RENFREW 2004; RAINBIRD 2007; BOOMERT & BRIGHT 2007, ARNAUD 2008). Chaque île possède, en effet, des caractères forts qui sont liés à la fois à sa position par rapport aux routes de navigation, à ses dimensions, à ses caractéristiques géomorphologiques, à son histoire enfin. Ce sont ces particularités qu'il convient de faire apparaître, en particulier face à des îles de grande dimension, telles que la Corse, qui peuvent être à elles-mêmes un continent.

Pour des raisons historiographiques complexes, dont une partie remonte à l'Antiquité elle-même, notamment au géographe Strabon, la montagne et l'insularité ont longtemps été perçus comme des freins au progrès et des moteurs d'arriération. Combinant ces deux traits, montagnard et insulaire, la Corse, au même titre que sa voisine la Sardaigne, ou encore les provinces alpines ont beaucoup souffert des injures de l'historiographie, et ce dès l'Antiquité : au même titre que les montagnards ligures, les insulaires baléares, sardes et corses ont fait figure de paradigme de l'arriération aux yeux des auteurs grecs et latins issus du monde de la cité. Réduits au rang de chasseurs-cueilleurs, brigands sur terre et pirates sur la **terre mer**, leur image s'est construite en contrepoint du progrès dont ils ont été présentés comme l'antithèse et l'adversaire. L'étude d'une sorte d'île en montagne, les Alpes-Maritimes, à laquelle j'ai consacré près de vingt années de ma vie, m'a appris à quel point ces clichés tenaces pouvaient être réducteurs et dangereux au regard de la réalité archéologique. Sans doute convient-il de garder la même prudence à l'égard d'une montagne insulaire - la Corse - et de se prémunir de toute idée préconçue sur l'isolement et le retard en matière de développement qui pourrait avoir résulté de cette situation sans que l'épreuve des faits soit venue en donner un fondement historique crédible. Ce travail a fait son chemin pour la protohistoire. Il reste en grande partie à faire pour la période romaine.

La civilisation des nuraghes et la colonisation punique en Sardaigne, la culture de Filitosa et les colonies de la côte orientale en Corse, sont là pour nous rappeler que ces îles ont pu être des foyers brillants ouverts sur les communautés établies au-delà des mers. Ils ne se limitaient pas nécessairement à quelques points d'une côte. L'histoire maritime ne s'écrit pas seulement en mer. La mer est le lieu où s'échangent les marchandises et les idées, les savoirs et les techniques. Elle est un trait d'union entre l'au-delà des mers et l'intérieur des terres, un lieu de contact violent ou paisible qui ne permet pas de séparer le littoral de son hinterland.

C'est à ce voyage ouvert que nous convions le lecteur, en gardant en tête que la mer est alternativement une muraille et une autoroute qui **connecte** autant qu'elle peut séparer (BROODBANK 1993), et **connecte réunit** en fait plus souvent qu'elle ne sépare, d'une façon qui varie dans le temps et l'espace, en fonction de la combinaison des déterminismes naturels, notamment de la saisonnalité, et des comportements humains, qu'ils soient de nature technologique, politique ou administrative, ou encore ethnologique.

## LA CORSE : UN DOUBLE PASSAGE OBLIGÉ ENTRE DES BASSINS AUX CARACTÈRES MARQUÉS ET SES CONTRAINTES

### **Un amer**

La Corse est avant tout un gigantesque amer : la forme et la couleur du monte Cintu sont reconnaissables entre mille. Culminant à 2710 m, il est visible depuis le continent, même si cette situation est rare en été et depuis le niveau de la mer. Il m'est personnellement arrivé, même en été, de voir simultanément durant plusieurs heures le Mercantour et le Monte Cintu. Il est très visible au lever du jour depuis une large trentaine de milles avant de se voiler dans la brume et fournit de ce fait un repère très utile. Du nord au sud, la chaîne Corse développe, en outre, toute une série de sommets marqués visibles à assez grande distance, depuis l'ouest comme depuis l'est. Ces particularités facilitent considérablement la navigation hauturière en direction de l'île. Depuis l'Italie, l'archipel toscan fournit abris et amers jusqu'au **Cap Corse**. De la presqu'île d'Orbetello (*insula Herculis*) en direction du sud de l'île, le passage entre l'isola del Giglio et Gianutri en tenant à droite Monte Cristo, une balise idéale entre les deux côtes, donne le cap pour Porto Vecchio, en serrant la pointe sud du Giglio, le cap pour Aleria ; en serrant sa pointe nord, on va vers Mariana...

### **Des traits marqués**

La Corse est dominée par trois systèmes météorologiques dont la frontière se situe aux extrémités : le système Lion-Provence entre le Cap Corse et les bouches de Bonifacio, le système tyrrhénien au sud des côtes orientales et le système ligure au nord-est. Les anciens les connaissaient bien et en ont tiré les noms des mers qui baignaient la Corse.

#### ***Les vents dominants :***

Les mers qui bordent la Corse sont soumises à un petit nombre de vents dominants, souvent violents, mais relativement prévisibles.

Ce sont le Mistral et la Tramontane qui s'organisent en flux de nord-ouest violents, s'orientant à l'ouest sur les extrémités, où ils accélèrent. En été, de jour, ces vents se combinent avec les brises thermiques et accélèrent du large vers la côte et du centre vers les extrémités de l'île. Ils lèvent sur les côtes occidentales de l'île une très forte houle alimentée à l'ouest du bassin depuis les Pyrénées, qui forme au contact des côtes un ressac potentiellement destructeur. La passe des Sanguinaires est un des lieux où **il ne faut pas** se trouver par Mistral établi. La façon dont l'épave Sanguinaires A, a été littéralement broyée est là pour nous le rappeler. Les côtes orientales offrent un bassin plus abrité. Les très gros coups d'ouest, qui peuvent affecter jusqu'aux côtes de l'Afrique, affectent néanmoins de façon croissante le large au fur et à mesure que l'on s'approche de l'Italie au sud de l'archipel toscan.

Les flux de nord-est, caractéristiques du golfe de Gênes, sont relativement rares en été; plus fréquents sur le Cap Corse, ils peuvent être significatifs, voire violents, sur le sud de l'île, jusqu'à l'archipel de l'Asinara. Ils lèvent également une mer forte sur le Cap Corse et de façon croissante en direction du sud au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'Italie et de ses archipels en direction de la Corse.

Ces vents dominants sont néanmoins généralement, sinon toujours, précédés de signes annonciateurs. Une excellente visibilité en été annonce souvent un coup de nord-est, rare en cette saison, mais toujours possible et jamais totalement exceptionnel. La coloration originale du ciel est signe d'un coup de mistral pour le lendemain matin. Une houle de sud marquée précède généralement de quelques heures le Libeccio.

Les renverses peuvent néanmoins être très soudaines dans le système orographique complexe de la côte occidentale.

Une autre caractéristique des mers qui baignent les côtes de la Corse est la fréquence des calmes plats absolus, parfois établis de façon durable au large, dès que l'on s'éloigne de plus de cinq milles des côtes et que cessent les brises thermiques. Aussi redoutés que la tempête par les marins de l'Antiquité, ils en étaient à leurs yeux une figure. Ces calmes qui usent les nerfs, épuisent l'eau et autres breuvages présents à bord ont toujours été la plaie du marin. Ils ne connaissaient d'autre alternative que l'attente de conditions jugées favorables au départ ou le recours à la rame. Souvent associés à des marais barométriques, ils ouvrent souvent la voie à des épisodes orageux toujours dangereux du fait de la proximité des reliefs.

***Les brises thermiques :***

Dans ces conditions, les brises thermiques corses sont, en été, une caractéristique majeure de la navigation autour de l'île. Le contraste thermique entre la mer et la montagne génère à la belle saison sur les côtes de Corse des brises thermiques plus marquées que sur la plupart des rivages de Méditerranée. Elles font des côtes un lieu à la fois privilégié et contraignant en termes de navigation à la voile. Leur effet se fait sentir jusqu'à une vingtaine de milles, et elles atteignent fréquemment 15 à 20 nœuds sur les côtes occidentales, et parfois jusqu'à 30 en fin d'après-midi sur les extrémités, Balagne, Cap Corse, et de Senetosa à la Chiappa.

De jour, ces brises sont généralement orientés de nord à nord-ouest sur le Cap Corse; sur la Balagne elles sont de secteur ouest à sud-ouest; de Scandola à Senetosa de sud dominant en fin de matinée s'orientant sud-ouest à ouest en journée; de Senetosa à la Chiappa elles sont d'ouest tournant sud-ouest en sortie des bouches de Bonifacio. Du fait de la proximité d'un relief complexe, les brises nocturnes sont assez anarchiques et sont soumises à des flux catabatiques qui peuvent transformer en piège inattendu le mouillage à l'apparence la plus rassurante.

Plus que le danger potentiel, le caractère aléatoire des conditions au large devaient inciter à combiner en été cabotage diurne par régime de brises thermiques et traversées courtes à partir des extrémités.

**Les passages obligés**

La Corse organise deux principaux passages obligés: Les Bouches de Bonifacio - le *fretum Gallicum* des anciens, au sud, et le canal de Corse au nord-est. Ces deux passages sont les clés de l'accès aux bassins central et septentrional de la mer Tyrrhénienne

Le canal de Corse, qui sépare l'archipel toscan du Cap Corse est un passage quasiment idéal. Il présente, tant du côté de l'archipel toscan que le long de la côte corse de bons abris, et toujours une côte abritée de la houle. Le point le plus étroit du canal est assez large pour ne pas générer de système météorologique très contraignant: on mesure 15 milles entre le Cap Corse et Capraia, 18 de celle-ci à Elbe et 26 milles entre Elbe et la Corse. Il n'y a pas plus de 23 milles de Pianosa à la hauteur de Mariana. La route depuis Piombino et l'antique Populonia étrusque jusqu'à la Corse est une série de sauts de puces d'île en île, toujours à vue. C'est au passage du Cap Corse que les choses sont susceptibles de se gâter. Pour aborder cet espace très capricieux et potentiellement violent, il pouvait être nécessaire de faire halte dans des

zones d'attente : Saint-Florent et Bastia ont joué ce rôle à l'époque moderne. Centuri, (*Kentourinon* de Ptolémée) cala Francese, cala Genovese, Tamarone, Macinaggio et toutes les possibles rias au débouché des fleuves côtiers entre Meria (*Klounion*?) et Bastia sont susceptibles d'avoir joué le même rôle.

Les bouches de Bonifacio sont un espace infiniment plus complexe. Ce passage direct entre la Catalogne et Rome combine plusieurs difficultés, et non des moindres. Par beau temps établi, il canalise et amplifie les brises en un flux d'ouest frais rarement inférieur à 20 nœuds en journée, qui s'accompagne de courants significatifs, et tourne en sortie à un flux de sud-ouest à sud rabattant sur l'archipel des Lavezzi. Tout le système de sortie des Bouches, au nord comme au sud est bordé d'archipels truffés de hauts-fonds et sous le vent. Pour des navires antiques particulièrement à l'aise au portant et naviguant depuis l'ouest, ces conditions étaient acceptables par beau temps établi ou par Mistral pas trop violent, à la condition de pouvoir attendre les conditions favorables à l'ouest, et de bénéficier d'un alignement d'amers, même rudimentaire, du type des pyramides qui existent encore à capo Marmorata, dont l'alignement permet de passer à coup sûr au milieu de la passe entre l'écueil sud-Lavezzi et l'île Rizzoli. En sens inverse, la traversée est plus aléatoire. Elle suppose soit l'attente d'un flux d'est, soit le passage à la rame au petit matin dans l'archipel de la Maddalena, le tout pour trouver de l'autre côté des vents généralement défavorables, sauf à vouloir remonter vers le nord de la Corse. Nous avons donc conclu à plusieurs reprises que la traversée d'est en ouest devait être assez exceptionnelle (ARNAUD 2012a).

### LA CORSE, CARREFOUR DES ROUTES MARITIMES, ÉTAPE ET DESTINATION

Pour les raisons que nous venons d'évoquer, et parce que la Corse commande deux des quatre accès à la mer fermée qu'est, au sein de la Méditerranée, la mer Tyrrénienne, de nombreuses routes convergent vers la Corse. La Corse n'était néanmoins pas seulement une montagne surgie de la mer autour de laquelle tournaient les navires. Sa qualité de frontière de systèmes météorologiques imposait aussi normalement des zones de relâche à proximité des points où s'articulaient ces systèmes afin d'y attendre, le cas échéant, les conditions favorables à la poursuite du voyage.

#### **Les routes hauturières**

Dès le XII<sup>e</sup> siècle, les portulans médiévaux nous permettent de dres-

ser une carte assez précise des routes en droiture qu'ils ont mesurées et orientées à la boussole, ces données ayant donné naissance aux cartes nautiques qui en sont contemporaines. Le plus célèbre d'entre eux, le *Compasso da navigare* montre ainsi des relations entre Minorque et quatre points des côtes occidentales de la Corse, entre Bonifacio et le Cap Corse, entre Monaco, Calvi et Porto, entre Calvi et Gênes, entre le Cap Corse et six points situés entre Savone et Pise, et en direction du canal de Piombino et de Monte-Cristo (puis de là à Orbetello). Il fait enfin état de relations entre le milieu des côtes orientales (le secteur d'Aleria) et Elbe, Orbetello, Civitavecchia, alors port de Rome, Messine, Palerme et Olbia de Sardaigne et des Bouches à Anzio (Antium).

Ces relations existaient-elles dans l'Antiquité et ont-elles évolué dans le temps? Les routes de et vers la Corse sont à ce jour principalement documentées par les épaves antiques de Tarraconnaise et de Bétique dont la vie s'est achevée à la sortie des bouches de Bonifacio<sup>2</sup> et dans la baie de l'Asinara<sup>3</sup> pendant une période relativement brève du I<sup>er</sup> s. de l'ère chrétienne, et par les épaves du canal de Corse présentées par F. Cibecchini dans ce même volume. La ligne directe de Rome à Tarragone par les bouches de Bonifacio est attestée uniquement dans un contexte qui a toutes les chances de renvoyer à une traversée sur un navire de guerre propulsé à la rame (ARNAUD 2012a). L'épisode qui a probablement servi de source à Pline l'Ancien, celui de l'annonce à Galba de la mort de Néron, montre du reste que l'itinéraire normal passait aux yeux des Anciens par le Cap Corse. C'est l'itinéraire qu'avait choisi la délégation du Sénat. Le choix des bouches de Bonifacio permit à l'affranchi Icélus d'arriver avant cette délégation et de capitaliser à son profit le bénéfice de la bonne nouvelle.

La carte des épaves suggère l'existence de 3 routes entre la Bétique et Rome : par les Baléares et le sud de la Sardaigne<sup>4</sup>, par les Bouches de Bonifacio et par le Cap Corse (ARNAUD 2012a).

2 BERNARD, H., «Un témoin précoce du commerce de Bétique dans les Bouches de Bonifacio: l'épave de Sud-PERDUTO II», in *4<sup>e</sup> colloque d'histoire et d'archéologie de la Corse*, Bastia, 1987; LIOU B., DOMERGUE C. «Le commerce de la Bétique au 1<sup>er</sup> siècle de notre ère. L'épave Sud-Lavezzi 2 (Bonifacio, Corse-du-Sud)», *Archaeonautica*, 10, 1990, p. 11-123; B. LIOU, «Le commerce de la Bétique au 1<sup>er</sup> siècle de notre ère. Notes sur l'épave Lavezzi 1 (Bonifacio, Corse du Sud)», *Archaeonautica*, 10, 1990, 125-155.

3 <http://www.archaeogate.org/subacquea/article/678/1/trovati-due-relitti-nei-fondali-del-golfo-dellasinara.html>.

4 Cette route est déjà attestée au 1<sup>er</sup> siècle av. J.-C. C'est la route suivie par Posidonius pour son retour de Cadix à Rome, cf. WALLINGA 2000.



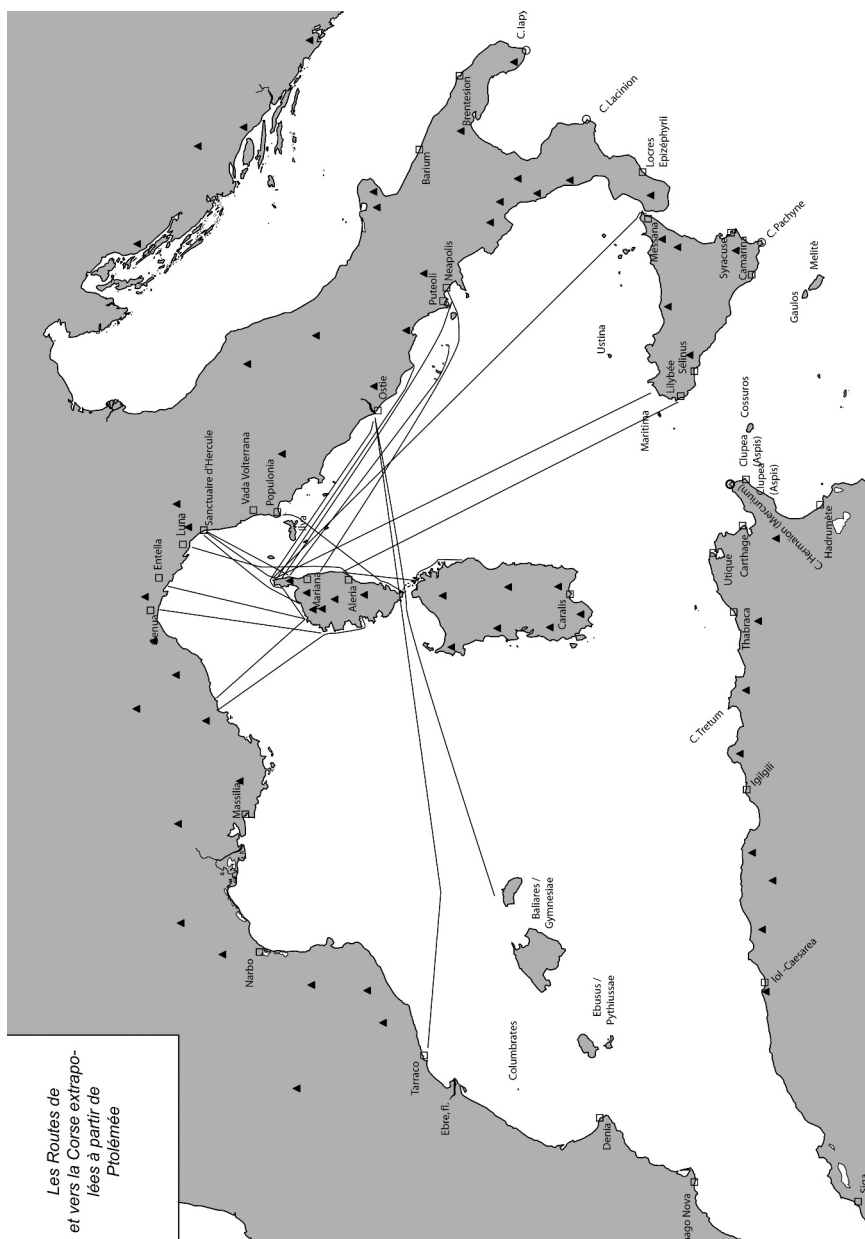
Ptolémée avait entrepris, après Timosthène et sans doute Marin de Tyr, de se fonder sur l'association de directions et de distances par mer ainsi que sur les données de latitude disponibles pour dresser une carte du monde principalement tributaire des données des portulans anciens – les «Périples» – et des itinéraires romains pour l'intérieur des terres. Comme la plupart des auteurs de périple, Ptolémée tend à réduire à une ligne droite les lieux disposés sur un même itinéraire. Nous savons que les alignements selon une direction cardinale résultaient pour les anciens de l'expérience de relations directes réduites par expérience à la direction cardinale la plus proche. En l'absence de boussole, les orientations intermédiaires retenues sont soit l'orientation de la terre au départ soit l'orientation du vent, et sont généralement fausses (ARNAUD 2014b). Les cartes de Ptolémée nous donnent ainsi la représentation subjective des côtes inspirées aux anciens par l'expérience des routes de navigation.

Elles nous donnent sans doute un peu plus. Dans un système cartographique fondé sur un pas minimum de 5' d'arc, la probabilité pour que trois lieux ou plus soient distribués sur une même droite est extrêmement faible. La recherche de ces alignements nous permet de ce fait de formuler quelques hypothèses quant aux routes sur lesquelles s'est fondée sa documentation. Cette méthode de travail a donné de bons résultats sur les côtes atlantiques, où l'on retrouve jusqu'aux distances traditionnellement admises pour la journée de navigation, sur la base desquelles les anciens ont évalué les distances maritimes en haute mer ou en cabotage linéaire à distance significative des côtes (ARNAUD 2011). Le résultat de ce travail, que nous avons réalisé sur la base des cartes établies par Stückelberger et Grasshoff, c'est à dire sur la tradition manuscrite  $\Xi$ , qui pourrait correspondre à la seconde édition de la *Géographie* donne des résultats qui correspondent étonnamment à la carte des routes mesurées au Moyen-Âge.

On ne peut manquer d'être sensible à la disposition du cap Revelata (*Tilox?*), de Centuri (*Kenturinon*) et du Cap Corse (cap Sacré) sur le même parallèle qu'Ostie. Aux yeux des anciens, la route la plus directe de la Corse à Ostie était donc la route du Cap Corse à Ostie. La cause de l'erreur d'orientation est sans doute l'orientation de la partie du Cap Corse entre punta di Agnello et Isola Finocchiarola, qui donne l'orientation de toute la route directe, et qui a été ramenée à une direction est-ouest. La route ainsi tracée passe entre Elbe et Pianosa, renvoyée de ce fait très au sud, hors de l'archipel toscan par Ptolémée,



l'archipel Toscan étant quant à lui déplacé plus au nord, et disposé sur le même parallèle que Piombino et le cap Talamone. Luna et le port de Philons sont situées sur un même méridien et distantes de 1400 stades soit près d'un jour et une nuit de navigation.



Le toponyme suivant vers le sud, Klounion, est aligné sur le cap Circè, principal amer de la côte du Latium. Mantinon, qui lui fait suite, est, pour sa part, situé sur le parallèle de Misène et de Pouzzoles, le premier port d'Italie jusqu'à la création du port de Trajan, et le *cap Vagum*<sup>5</sup> sur les îles Pontines. Messine, le cap Pélore et le Cap Corse (Sacré) sont alignés et nous renvoient une fois encore à la carte tirée du *Compasso da navegare*. Une droite unit encore Palla, le port Syracusain, le cap *Granianion*, le «port de Philonius» et Populonium. La route dont elle est l'écho unissait donc les Bouches de Bonifacio à Populonia en suivant les côtes corses jusqu'un peu au sud d'Aleria.

Une autre unissait à Monaco Pauca, les bouches du Locra (baie d'Ajaccio), le cap *Rbium* (capo Rosso ou Scandola). Calvi, la côte de Caesia et Revellata (cap Tilox) sont alignés sur le Trophée des Alpes, principal amer de la côte pour les portulans médiévaux, et distant de Calvi de 1000 stades, soit un jour et une nuit de navigation. Gênes est placée sur le même méridien que le même cap *Rbium*, à une distance de 1300 stades soit un peu plus d'un jour et une nuit de navigation; la côte de Caesia (Calvi) est située de la même façon sur le Méridien d'Entella, à 830 stades, soit un peu moins d'un jour et une nuit.

Tous ces éléments nous permettent d'inscrire la Corse dans un réseau de communications qui ne se distingue pas fondamentalement de celui que l'on peut tirer des portulans médiévaux. Il montre le rôle central de la Corse sur des routes hauturières entre la Corse, la Provence, la Ligurie, les grands ports de la côte italienne de l'époque romaine, la Sardaigne, la Sicile et les Baléares.

### Les routes côtières

Le tableau que Ptolémée nous a permis de dresser nous montre que, sur l'une et l'autre côte, un nombre négligeable de relations en droiture partaient de points intermédiaires de la côte, qui ne sont généralement pas des ports ou des cités, mais des amers. Ceci n'a en soi rien d'original. C'est un usage fréquent dans la tradition périplographique des anciens. Il reflète une pratique des marins, qui modifiaient leur route à hauteur d'un amer particulier et, en l'absence de tout compas directionnel, calaient leur route sur un alignement de points à terre qui leur donne l'orientation supposée de tout le parcours, puis sur un

<sup>5</sup> Il pourrait s'agir du capo Sagro, mais le nom ~~qui~~ évoque une structure mouvante.

rapport constant au vent. Pour notre propos, il en ressort que les côtes devaient être largement fréquentées. Les régimes de brise dominant en été sur les côtes orientales permettent sans difficulté de naviguer dans de bonnes conditions à la voile dans les deux sens. Il n'en est pas de même sur la côte ouest, dont les brises diurnes sont majoritairement contraires dans le sens de la descente vers le sud. Aujourd'hui encore, pour qui arrive sous voiles depuis la Provence, il est préférable de viser le golfe d'Ajaccio et les Sanguinaires ou le golfe de Valincu plutôt que de traverser au plus court sur Calvi, d'où les mêmes flux d'ouest de la Balagne qui permettent de poursuivre dans des conditions favorables vers le Cap Corse sont un obstacle à la sortie vers le sud. À partir de Calvi, les brises majoritairement contraires contraignent à aller tirer un large bord vers le large.

Les côtes occidentales ont pourtant été fréquentées très tôt. C'est là que se développe la civilisation de Filitosa. Des pétroglyphes inspirés de l'alphabet ibérique ont été retrouvées en Cerdagne au cap Sicié et dans dix sites différents des montagnes du nord de la Corse<sup>6</sup>. Elles témoignent non seulement de l'existence d'une boucle maritime occidentale et d'un itinéraire Cerdagne - Provence - Calvi, mais aussi d'une influence de réseaux jusque dans la montagne dès l'époque protohistorique.

Les côtes occidentales étaient particulièrement propices à une remontée vers le nord. L'épigraphie du commerce marseillais et l'interprétation récemment proposée de l'épave Sanguinaires A (CIBECCHINI *et al.* 2012) suggèrent l'existence d'une boucle occidentale (ARNAUD 2014) Marseille - Baléares - Tharros - côtes occidentales de Sardaigne - côtes occidentales de Corse - Marseille (par Nice, Antibes ou les îles d'Hyères). La fréquentation de ces côtes ne peut avoir manqué d'y développer des haltes. Le régime de brises et l'instabilité météorologique les rendent souhaitables et souvent nécessaires. L'usage de navires à propulsion mixte, exclusif chez les Phocéens, habituel du IV<sup>e</sup> au début du I<sup>er</sup> s., attesté sous l'empire et normal à la fin de l'Antiquité impose une relève nocturne aux équipages. Ces haltes, irréductibles au fond des golfes, qui imposent un détour, ne peuvent manquer d'avoir structuré l'aménagement des côtes.

<sup>6</sup> Vadella, Culetta Chjlormu, Stazzalellu, Vaglia, Petra Frisgiata I à IV, Aghja a a Penta, Grotta Sdritta II; cf. CAMPMAJÓ, P. «Les roches gravées d'époque Ibère sont-elles des marqueurs de territoire? Le cas de la Cerdagne», *Palaeohispanica*, 5, 2005, 195-233; WEISS, M. C., *L'art rupestre Corse*, Ajaccio, 2003, 51 sq.

### Les côtes de la Corse: destination et abris

Lieu d'abri pour ceux qui les longeaient ou pour ceux qui rencontraient des difficultés au large, les côtes de Corse étaient aussi une destination, et pas seulement sur des routes destinées à des espaces plus lointains.

Les côtes de Corse étaient appréciées des Anciens pour leur valeur maritime. Lorsqu'à l'époque d'Auguste, Diodore de Sicile (5.13.3) décrit l'île, il loue avant tout la qualité de ses mouillages: αὕτη δ' ἡ νῆσος εὐπροσόρμιστος οὐσα «l'île est elle-même dotée au plus haut point de mouillages; le plus beau de ses plans d'eau protégés est celui que l'on désigne sous le nom de *port Syracusain*». Le verbe sur lequel est fondé l'adjectif superlatif utilisé par Diodore est particulièrement intéressant dans la mesure où il ne caractérise pas des ports de destination aménagés, mais des lieux devant lesquels on mouille. Diodore n'a pas en tête des ports desservis par des navires, mais bien des escales techniques sans lien nécessaire avec une agglomération.

Elles sont pourtant assez inégales en termes d'abris. La côte occidentale est assez largement ouverte au Mistral et au Libeccio, sauf à rentrer au plus profond de golfes très profonds où se sont développés les pôles urbains et/ou les sièges épiscopaux du haut Moyen-Âge.

Le géographe Ptolémée nous permet d'évaluer leur potentiel et leur aménagement humain. Se fondant pour les côtes sur les données puisées durant la première moitié du I<sup>er</sup> siècle dans des périple, généralement antérieurs à l'époque impériale, par Marin de Tyr, le géographe compte en Sardaigne quarante toponymes côtiers, ainsi répartis:

- 5 fleuves,
- 16 *poleis*<sup>7</sup>,
- 8 caps,
- 7 *liménès*,
- 1 golfe,
- 1 *aïgialos*,
- 1 sanctuaire,
- 1 *kômè*<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Le terme est d'un emploi fluctuant chez Ptolémée, et caractérise soit un chef-lieu de cité soit des agglomérations d'une taille suffisante pour permettre leur assimilation à un chef-lieu, et parfois des lieux pris à tort pour l'une ou l'autre...

<sup>8</sup> Ce terme peut indifféremment caractériser chez Ptolémée une agglomération secondaire distincte du chef-lieu dont elle dépend ou une forme inférieure d'habitat groupé: le village.

Pour une longueur de côtes très sensiblement inférieure, il n'en compte pas moins de 35 en Corse (*Géographie*, 3.2.1-5), ainsi répartis :

- 8 fleuves,
- 13 *poleis*,
- 7 caps,
- 4 *liménès*,
- 1 golfe,
- 2 *aigialoi*,
- 1 autel

Ces données brutes ne révèlent pas seulement la densité des toponymes côtiers, mais aussi la connaissance intime que les anciens avaient de ces côtes. Ces textes, généralement mal interprétés, faute d'une bonne compréhension du vocabulaire utilisé par les géographes, nous révèlent la diversité des éléments constitutifs d'un système portuaire. Le mot *limèn*, souvent traduit à tort par «port» caractérise en réalité un type d'abri : un espace de mer de dimensions significatives et à embouchure rétrécie, naturellement ou artificiellement protégé, et propre à garantir une eau calme (ROUGÉ 1966 p. 107-119). Sauf précision explicite, une cité (*polis*) - ou un lieu assimilé - située sur la côte est réputée avoir un port. Les *liménès* mentionnés en dehors des cités sont donc des espaces identifiés comme particulièrement propices au mouillage, mais ne sont pas des ports au sens qu'on voudrait habituellement leur donner. Ptolémée en compte un sur la côte occidentale, le *Titianos L.* (Tizzano?), un sur la côte que Ptolémée imagine être la côte sud, le «*Limèn* des Syracusains», quelque part en sortie des bouches de Bonifacio (Sant'Amanza? Rondinara? Porto Novo?), et sur la côte orientale, le *Limèn* de Philonius, non localisé, et le *Limèn* d'Artémis, sans doute une erreur pour *Limnè* (= lagune) caractérisant l'étang de Diane. Ce ne sont donc pas principalement les grandes zones de mouillage, au demeurant en effet peu nombreuses, qui caractérisaient les avantages de la Corse maritime, mais plutôt les fleuves et les agglomérations côtières qui se sont développées à proximité des meilleurs abris.

Sous le nom *d'aigialos*, ce sont des côtes rectilignes utilisées comme mouillage. La «côte de sable» (*ammôdès aig.*) de Ptolémée est hypothétiquement localisée à **Campo dell' Oro** et correspondrait alors au fond du golfe d'Ajaccio, pas encore nommée. La «côte de Caesia», sur la côte considérée par Ptolémée comme la côte nord, est non moins hypothétiquement localisée du côté d'**Algajola**.

L'importance des fleuves mériterait d'être particulièrement revalori-

sée. C'est dans l'aire d'embouchure du **Taravu** que se développe la civilisation de Filitosa. L'utilisation des fleuves à des fins de mouillage est une des figures les plus classiques des ports antiques, en dépit des problèmes particuliers qui pouvaient en résulter, notamment les barres de sable à l'entrée. Selon les configurations de la morphologie littorale, qui ont pu beaucoup changer depuis l'Antiquité, et que seules peuvent sûrement révéler les enquêtes géophysiques, les embouchures forment, en effet, des bassins protégés ou des rias qui pouvaient être assez profondes, et peuvent offrir des amarrages abrités et sûrs, au besoin dans des bassins naturels aménagés un peu en amont des bouches. Le port grec d'Emporion (*Empuries*) était aux bouches d'un fleuve, celui de Narbonne aux Bouches de l'Aude, dont le cours avait été détourné par les Romains, celui d'Ostie aux Bouches du Tibre, et le port de guerre de Fréjus fut établi à l'embouchure de l'Argens. Ce type de port était particulièrement adapté à des embarcations à propulsion mixte (rame et voiles) très répandues en Méditerranée jusqu'au début du 1<sup>er</sup> siècle avant J.-C. (ARNAUD 2012b...) et encore attestées durant la période impériale avant de redevenir prédominantes durant l'Antiquité tardive. De ce point de vue, les fleuves mentionnés par Ptolémée, généralement peu visibles de la mer et irréductibles aux aiguades mentionnées par les périple antiques, ont dû leur mention dans les périple et, à travers eux, chez Ptolémée à leur rôle d'abris potentiels. Leur nombre illustre leur importance dans le système portuaire corse.

Il conviendrait enfin de leur ajouter les sites mentionnés comme «cités». Seul un petit nombre d'entre eux peut être localisé avec certitude. À défaut de nous donner sûrement la liste des chefs-lieux de cités, Ptolémée nous donne une image de la relative densité des agglomérations littorales. La comparaison avec la Sardaigne, où Ptolémée ne fait état que de trois cités de plus, dont une appartient en fait à l'intérieur, nous incite à considérer avec un minimum de respect le réseau d'établissements littoraux qu'il mentionne en Corse. Si l'on sait en outre que, dans leur immense majorité, les cités sardes de Ptolémée, non seulement sont clairement localisées, mais étaient réellement des chefs-lieux de cités, on est en devoir de considérer avec sérieux l'hypothèse de la municipalisation des côtes de la Corse et son possible rapport avec le développement d'un réseau portuaire.

## ENJEUX ET OUTILS D'UNE HISTOIRE MARITIME DE LA CONNAISSANCE :

### **La maîtrise des passages obligés**

Le contrôle du canal de Corse a toujours été un enjeu stratégique. À défaut de le contrôler absolument - il est pour cela nécessaire d'en contrôler les deux rives -, il est au moins essentiel de ne pas laisser une autre puissance s'emparer de cet espace. La fondation d'Alalia par les Phocéens déclencha de la part des Etrusques une réaction dont la violence a surpris les anciens eux-mêmes dans un contexte naval tendu dont les vases étrusques archaïques conservent le souvenir iconographique. On évitera de gloser exagérément sur cet épisode déjà abondamment commenté pour se borner à rappeler que ce n'est pas dans le canal de Corse, mais à l'ouest des Bouches de Bonifacio, dans la mer de Sardaigne, que la bataille aurait été livrée, ce qui incite à réévaluer l'importance précoce de ce passage. C'est, du reste, en sortie des Bouches de Bonifacio, et à une petite journée de distance d'Olbia de Sardaigne qu'à partir de la fin du v<sup>e</sup> siècle, les Syracusains commencent à prendre pied, à une époque où Alalia est un lieu sans importance majeure. Leur intervention s'inscrit dans le cadre du conflit plus large qui les oppose à Carthage et à ses alliés de Caere, puis de Rome. En 384, Pyrgi, port de Caere, alliée de Carthage et de Rome, est pillée par les Syracusains, dont, nous dit, Strabon<sup>9</sup>, l'objectif principal était en réalité la Corse. Peu après, en 349, une flotte grecque que les auteurs anciens identifient avec celle des Syracusains, met le blocus devant Rome et les bouches du Tibre<sup>10</sup>. Il y a de bonnes raisons de penser qu'elle était une réponse à la tentative romaine de fonder une cité dans l'île mentionnée par Théophraste comme un épisode déjà assez ancien dans un ouvrage, *l'Histoire des Plantes* publié au plus tard en 314<sup>11</sup>.

9 *Géogr.* 5.2.8: ἀπὸ δὲ Γραουίσκων εἰς Πύργους μικρὸν ἐλάττους τῶν ἑκατὸν ὀγδοήκοντα, ἔστι δ' ἐπίνειον τῶν Καιρετανῶν ἀπὸ τριάκοντα σταδίων. ἔχει δὲ Εἰληθυίας ἱερὸν, Πελασγῶν ἴδρυμα, πλούσιόν ποτε γενόμενον: ἐσύλησε δ' αὐτὸ Διονύσιος ὁ τῶν Σικελιωτῶν τύραννος κατὰ τὸν πλοῦν τὸν ἐπὶ Κύρνον. «De Gravisca à Pyrgi, il y a in peu moins de 120 stades. C'est le port des gens de Caere, qui en est distante de 30 stades. Il a un temple d'Elithyia fondé par les Pélasges, qui fut jadis riche: Denys, tyran de Sicile, le pilla en effet en chemin lors de son expédition maritime en Corse».

10 Liv. 7.26.15.

11 *Hist. Plant.* 5.8.2 «On dit que les Romains firent un jour une expédition (en Corse) avec vingt-cinq navires, dans l'intention d'y fonder une cité».



Dans son épitaphe<sup>12</sup>, L. Cornélius Scipion associe étroitement la prise d'Aleria et la conquête de la Corse en 259. Avec la fondation de *Mariana* par C. Marius, il est difficile de faire la part d'un regain d'intérêt des routes entre Rome, l'Etrurie et la Gaule méridionale et d'une stratégie préliminaire aux guerres civiles qui lui permettait de sécuriser un passage-clé du commerce en le plaçant entre les mains de vétérans tous dévoués à la cause de C. Marius. La fondation à Aleria d'une colonie par Sylla s'inscrit dans cette dernière logique et vise à se prémunir contre la menace d'une colonie de vétérans du parti opposé. Une table de bronze datée de 72 de l'ère chrétienne, découverte à Erbalunga<sup>13</sup>, nous montre que ces enjeux n'avaient pas disparu sous Galba. Nous y apprenons que Vespasien restituait aux *Vanacini* du Cap Corse les privilèges dont ils avaient joui depuis Auguste jusqu'à Galba. Auguste, nous dit l'inscription, leur avait octroyé ces privilèges en 27, à une période où les guerres civiles étaient achevées. Cette décision d'Auguste est probablement à rapporter au voyage d'Auguste en Narbonnaise et nous permet d'imaginer un voyage par mer qui aurait conduit l'empereur à faire étape chez les *Vanacini* avant de franchir le Cap Corse. Les *Vanacini* avaient à l'évidence été punis par Galba, qui fut semble-t-il

12 *CIL* VI, 1287 (et p. 3134, 3799, 4669, 4671) = *CIL* VI, 37039c = *CIL* I, 9 (et p. 718, 739, 831, 859) = *ILLRP* 310b (et p. 325) = *CLE* 6 = Dessau 3 = *CSE* 3b.

13 *CIL* X, 8038 = RICCOBONO, *Fontes Iuris Romani Anteiustinaiani*, I, Firenze, 1941, p. 419-420, n. 72: *Imp(erator) Caesar Vespasianus Augustus / magistratibus et senatoribus / Vanacinorum salutem dicit / Otacilium Sagittam amicum et procuratorem meum ita vobis praefuisse / ut testimonium vestrum mereretur / delector / de controversia finium quam habetis cum Marianis pendenti ex / i(i)s agris quos a procuratore meo / Publilio Memoriali emisistis ut / finiret Claudius Clemens procurator meus scripsi ei et mensorem / misi / beneficia tributa vobis ab divo / Augusto post septimum consula/tum quae in tempora Galbae reti/nuistis confirmo / egerunt legati / Lasemo Leucani f(ilius) sacerdos Aug(usti) / Eunus Tomasi f(ilius) sacerdos Aug(usti) / C(aio) Arruntio Catellio Celere M(arco) / Arruntio Aquila co(n)s(ulibus) IIII Idus Octobr(es)*. «L'empereur César Vespasien aux magistrats et aux sénateurs de la cité des *Vanacini*, Salut. Je me réjouis qu'Otacilius Sagitta, mon ami et procurateur ait exercé son mandat de gouverneur de votre province d'une façon qui méritât votre témoignage (de satisfaction). S'agissant du conflit de bornage qui vous oppose aux gens de la cité de Mariana, en relation avec les terres que vous avez acquises de mon procurateur Publilius Memorialis, j'ai chargé mon procurateur Claudius Clemens de fixer le tracé de leurs limites, et j'ai envoyé à cet effet un arpenteur-géomètre. Je confirme les privilèges que le Divin Auguste vous avait accordés au terme de son septième consulat, et dont vous aviez joui jusqu'à l'époque de Galba. Vos délégués, Lasemo fils de Leucanus et Eunus fils de Tomasus, l'un et l'autre prêtres d'Auguste, se sont acquittés de leur mission le 4 des Ides d'Octobre, sous le consulat de Gaius Arrunculus Catellius Celer et de Marcus Arruntius Aquila.

particulièrement dur avec les cités commandant les routes de la capitale, qui étaient restées fidèles à Néron.

La question de l'équipement des côtes ne se pose pas seulement en termes de contrôle militaire. Le contrôle douanier est un élément important du paysage. La loi douanière d'Asie, datée de la fin du IIe s. avant J.-C. nous montre assez précisément ce que pouvait être une infrastructure douanière à l'époque romaine. Elle est fondée sur un réseau de bureaux (*stationes*) établies dans les ports des cités où se déroulaient l'essentiel des opérations commerciales, et où devait s'effectuer les déclarations et paiements préalables à toute opération de chargement et de déchargement, en vue du règlement de la taxe *ad valorem* prélevée sur les marchandises à l'entrée et sortant du district douanier. Ce réseau était complété par un réseau de postes de garde (*custodiae*) dont la vocation principale était de surveiller le chargement et le déchargement en d'autres lieux des marchandises ainsi dédouanées. Ces postes avaient un maillage dense, puisqu'aucun d'entre eux ne pouvait être distant de plus de 7,5 km d'un autre de ces postes, le long des frontières littorales. Ils obéissaient à des contraintes architecturales extrêmement précises de dimensions et de distance aux édifices les plus proches.

32-36 = § 13: ὅς ἂν τόπος τῆς ἐπαρχείας ταύτης [ὑπαρχῆ ὅπου δέη προσφωνῆσαι, εἰ ἐν τοῖς τόποις τ]οῦτοις θαλάσσηι λιμῆν πρόσκει-  
ται, τούτων ἐν ἐκάστῳ λιμένι ἀνά μίαν παραφυλακῆν ἐκ περιό[δ]ου  
ἐὰν [βούλωνται ἐχέτωσαν τέλους εἰσπραξέως χάριν], καὶ ἐπὶ τῆς ἀγγι-  
θαλάσσου δὲ παραποντίας, καὶ περὶ τοὺς ἐλευθέρους ὄρους τῆς ἐπαρ-  
χείας, ἐὰν βούλων[ται, ἐφ' ᾧ ἐποίκιον ὅπου ἂν προσφωνεῖν δέη ±5  
ἐ]γύτερον, ἐνὶ ἐνὸς τόπου, μῆκος ποδῶν τριάκοντα, <πλάτος ποδῶν  
τριάκοντα>, ᾠκοδομημένον ἢ περιπεφραγμένον ἔχωσιν καὶ ἐφ' ᾧ  
μήτε [ᾠκοδομημένον ἢ ἐν ἱερῶι μήτε ἐν τεμένει μ]ήτε ἐν τόπῳ ἀνέτῳ  
μήτε ἐγγυτέρῳι ἐποικίῳι ποδῶν ἐνενήκοντα.

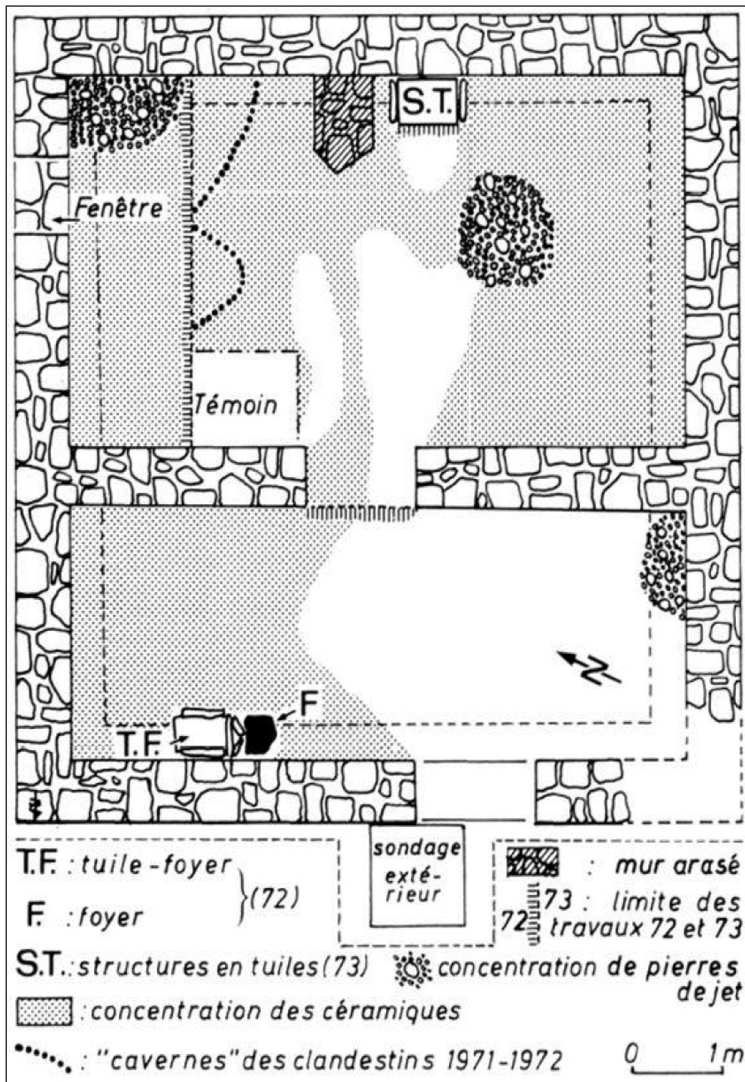
*Quel que soit le lieu de cette province [où il faut faire la déclaration, si dans] ces [lieux], se trouve un port (limèn) le long de la mer, dans chaque port, parmi ces lieux, [qu'ils aient] un poste de garde au plus à la suite s'ils [le veulent pour les besoins de —], et le long des littoraux proches de la mer (anchithalassiou parapontias) et autour des frontières libres de la province, s'ils le veulent [pourvu qu'il ne soit pas ] à moins [de n pieds de l'endroit où —], un dans chaque lieu, bâti ou clôturé, d'une longueur de 30 pieds <et d'une largeur de trente pieds>, pourvu que ce ne soit [ni dans un temple, ni dans une enceinte sacrée], ni dans un lieu sacré, ni à moins de 90 pieds d'un bâtiment.*

Le hasard nous a mis il y a quelques années en présence, au Monte Bughiu, commune Rogliano, d'une structure<sup>14</sup> qui présente toutes ces caractéristiques et dans laquelle nous proposons de reconnaître une *custodia*. Cette structure (Fig. 2) surprend à tous points de vue. Elle présente une originalité forte sur ce plateau occupé principalement par des constructions montées à la terre ou à sec. La technique de construction en *caementicium* entièrement enduit à la chaux ne signale pas seulement cette construction au demeurant modeste dans son environnement. Elle se signalerait à cette époque même en Italie, où ces techniques restent discrètes au I<sup>er</sup> siècle av. J.-C., datation proposée pour cet édifice dont l'originalité avait immédiatement frappé les fouilleurs. Le plan est exactement celui d'un baraquement tel qu'on les trouve distribués en files dans les camps, avec une cuisine / lieu commun à l'entrée et un couchage collectif dans la seconde pièce. Les dimensions sont celles que donne la loi douanière d'Asie, la distance minimale aux bâtiments voisins l'est aussi. Le grand nombre d'amphores étêtées et proprement sciées trouvées autour de l'édifice suppose des opérations de transvasement ou de contrôle. Tout porte donc à croire que nous sommes ici en présence de la première *custodia* douanière archéologiquement attestée dans le monde romain.

À cette liste s'ajoutent, sans doute, les aménagements de signalisation active (tours à signaux et phares) et passive (tours-amers) qui ont été très denses sur tous les littoraux un tant soit peu complexes, dangereux et fréquentés ainsi que les aménagements portuaires.

Mais l'histoire maritime de la Corse, c'est aussi le développement d'agglomérations portuaires, qui sont à la fois des ports de chargement et de déchargement et des pôles de consommation à l'instar de tous les pôles urbains romains, de leurs sociétés hiérarchisées et de leur culture du «vivre selon son rang». Il n'est pas inutile de souligner que quelques agglomérations côtières majeures de l'Antiquité, comme Ajaccio ou Propriano, se trouvent au fond de golfes profonds qui imposent des déroutements majeurs d'une dizaine de milles, soit plusieurs heures de navigation, alors même qu'il existait des abris de qualité à l'entrée des golfes. Il est donc probable que ces sites se sont développés selon une logique économique qui leur était propre et qu'il convient probablement de rapporter au développement de la cité et de son modèle sociétal et consumériste sous l'empire romain.

14 CAG 2B 261.3\*; JEHASSE, J.: «Circonscription de Corse», *Gallia*. 32.2, 1974. p. 533.



**Fig. 2** structure du Monte Bughiu (commune Rogliano)

À l'époque romaine, on a sans doute sous-estimé, comme dans d'autres régions de montagnes, le développement des cités. Pline l'Ancien (*Hn* III. 80), se fondant sur un document d'époque augustéenne, comptait dans l'île pas moins de 32 cités en plus des deux colonies de Mariana et d'Aleria. Cette information est à prendre avec le plus grand sérieux. Pline fonde en effet, pour toutes les provinces, ces données statistiques sur un document officiel d'époque augustéenne où certains ont reconnu

les *Formulae provinciarum*<sup>15</sup>. Ce document comportait un chapeau introductif qui récapitulait les données statistiques concernant chaque type de communauté, puis une liste alphabétique des cités par ordre hiérarchique. Conformément à son habitude, Pline n'a mentionné que les cités qui méritaient à ses yeux d'être mentionnées. Il ne fait donc aucun doute qu'il existait en Corse sous Auguste trente quatre communautés jouissant du statut de cités. La Corse était donc réputée avoir atteint un niveau de développement civique supérieur à celui des simples *nationes* ou *gentes* attestées ailleurs. Ces cités furent **du reste** placées d'emblée dans un cadre provincial, ce qui ne fut pas immédiatement le cas de cités de régions voisines, telles que les *Alpes Maritimae*, par exemple.

Le même Auguste a **du reste aussi** réglé un certain nombre de questions concernant au moins l'une d'entre elles. Un document intéressant que nous avons mentionné plus haut à propos des enjeux stratégiques liés au Cap Corse nous montre que les *Vanacini* caractérisés par Ptolémée comme un des douze peuples qu'il nomme dans l'île (3.2.6) possèdent bien un territoire, qu'ils l'accroissent par des acquisitions sur leurs finances publiques et en défendent l'intégrité auprès de l'empereur.

Ces cités sont susceptibles d'avoir changé de nom dans le temps (elles peuvent être désignées par l'ethnonyme ou par le nom du chef-lieu). Elles ont pu être divisées, fusionner, être placées sous tutelle d'une autre cité. Il n'en reste pas moins qu'à l'époque d'Auguste, il existait en Corse un nombre non négligeables de communautés appelées à avoir leurs magistrats, leurs assemblées, leurs cultes, et organisées autour d'un chef-lieu où se concentraient ces fonctions.

Une dédicace d'Aleria<sup>16</sup> évoque les *XV civitates Sibroar* (—) à leur patron, *principalis*<sup>17</sup> de la colonie. Cette inscription a toutes chances de devoir être rajeunie. On la date traditionnellement du IV<sup>e</sup> s., mais le

15 CUNTZ, O., *De Augusto Plinii Geographicorum auctore*, diss. 1888, Bonn; Detlefsen, D., *Die formulae prouinciarum eine Hauptquelle des Plinius*, Berlin, Weidmannsche Buchhandlung, 1908 (Quellen und Forschungenn zur alten Geschichte und Geographie); CHRISTOL, M., *Pline l'Ancien et la Formula de la province de Narbonnaise*, in DEMOUGIN, S., *La mémoire perdue: à la recherche des archives oubliées, publiques et privées, de la Rome antique*, Paris, 1994, p. 45-63.

16 *Année Epigraphique* 1962 144a = CAG 2B 009.3\*.30 p. 172-3: — |[*principali*] | *col(oniae) Aler(iae)* | *XV ciuitates* | *Sibroar(ensium)* | [*paltrono*].

17 Cette restitution proposée par R. Zucca, *La Corsica Romana*, Oristano, 1996, pp. 228-229, est en tout point préférable à la restitution *principi* proposée par J. Jehasse, non seulement parce qu'elle s'accorde mieux avec la taille de la lacune, mais aussi parce qu'elle s'accorde mieux avec la terminologie administrative.



terme de *principalis* est déjà bien attesté et consacré dans le vocabulaire juridique chez le jurisconsulte Callistrate, actif sous le règne joint de Septime-Sévère et Caracalla. Il nous apprend que ce mot était normalement utilisé alors dans la lettre de mission (*mandata*) adressée aux gouverneurs par l'empereur<sup>18</sup>. C'est dire que cette inscription peut être très sensiblement antérieure à la période à laquelle on la place d'ordinaire : au bas mot un siècle. Le nom propre *Sibroar* (...) a été rapporté au liège et à la production supposée de ce matériau par les quinze cités qui auraient fini par en tirer leur nom. Il existe sans doute une explication beaucoup plus simple. Parmi les douze peuples corses mentionnés par Ptolémée figure un peuple nommé selon les manuscrits Σύμβροι (*Symbroï*) ou Σίβροι (*Sibroï*). La forme *Sibroï* révélée par les éditions les plus récentes renforce la pertinence de ce rapprochement, déjà proposé dans l'introduction de la toute récente *Carte Archéologique de la Corse* de F. Michel et D. Pasqualaggi sur la base de la forme *Symbroï*. Ces noms ethniques inconnus des copistes ont été très maltraités par eux (c'est aussi le cas du nom des *Vanacini*). Compte tenu du recouvrement des cinq premières lettres du nom, il y a toutes chances que ce nom renvoie à l'ethnique mentionné par Ptolémée...

Ptolémée nomme quatorze « cités » (*poleis*) de l'intérieur, et treize sur le littoral, soit un total de vingt-sept lieux considérés par lui comme des cités et comme des centres urbains. Il arrive que Ptolémée se trompe sur la nature des sites qu'il mentionne (surtout lorsqu'il utilise les itinéraires). Considérer que le grec *polis* traduit le mot *oppidum* ne change rien à l'affaire : le sens technique du latin *oppidum* n'est pas celui que lui **conféré confère** l'archéologie moderne, mais le sens très précis de « chef-lieu de cité ». L'existence de découvertes de statuaire à Centuri, la *Kentourinon* polis de Ptolémée, précisément au lieu-dit *Civita*, ne peut manquer de suggérer le souvenir de l'existence en ce lieu du chef-lieu d'une *civitas*...

Toutes ces cités n'ont, **sans doute**, pas atteint un développement considérable et toutes n'ont **sans doute certainement** pas survécu à l'épreuve du temps et des troubles politiques, mais il serait absurde et dangereux de refuser à la Corse un développement des formes sociales, politiques et urbanistiques de la cité et les besoins en consommation qui les accompagnent. D'autres régions de montagne également déconsidérées par l'historiographie nous ont montré à quel point les a priori misérabilistes peuvent être contredits par la réalité.

18 *Digeste* 48.19.27. 1-2 = Callistrate, V *de cognitionibus*.

La cité des *Vanacini* avait ses magistrats, son sénat, et un collège de prêtres d'Auguste, comme toutes les autres cités de plein exercice. À Meria, où certains soupçonnent que se trouvait *Clunium* de Ptolémée, dans un contexte où les artefacts de qualité et les traces d'une agglomération sont claires, c'est lors de l'avènement de Claude en 41, un prêtre de César (*sacerdos Caesaris*) qui effectue une dédicace au nouvel empereur et montre l'existence d'un autre culte municipal, sans doute dans une autre cité car il porte un autre titre que les prêtres des *Vanacini*<sup>19</sup>. On a parfois émis l'idée de cités sans chef-lieu ou de chefs-lieu réduits à un forum. Aucun exemple ne vient confirmer l'existence de tels lieux. Partout, ce sont de vrais chefs-lieux que l'on trouve, même s'ils sont parfois de dimensions réduites.

Une épitaphe découverte à Calenzana, dans la chapelle S<sup>a</sup> Restituta ~~en compagnie de~~ avec l'épitaphe d'un centurion de la flotte et d'une probable dédicace à un empereur mentionne, elle aussi, un personnage, apparemment lui aussi centurion, qui avait exercé la prêtrise (*sacerdotium*)<sup>20</sup>. Il y a tout lieu de voir en ces centurions des personnages revenus au pays, dont l'un au moins paraît avoir géré une prêtrise, qui peut difficilement avoir eu un cadre autre que municipal. C'est encore une fois le signe d'un développement social et politique très au-delà de ce que l'on retient ordinairement.

L'existence de traces d'édifices chrétiens dès le v<sup>e</sup> siècle à Sagone et à Ajaccio<sup>21</sup>, deux sièges épiscopaux au plus tard au vi<sup>e</sup> siècle, et la présence d'Ajaccio dans les listes de l'Anonyme de Ravenne (413.12: *Agiation*) et Guidon (499.9: *Agiagium*), fondées sur l'original perdu de la Table de Peutinger<sup>22</sup>, suggèrent fortement que Sagone et Ajaccio jouissaient déjà du statut de cités au début du v<sup>e</sup> siècle les conciles de Sardique en 343 et de Rome en 378, ainsi que deux décrétales, de Damase en 374, et de Sirice en 385, avaient tenté d'imposer partout

19 *Ephem. epigr* VIII.1 (1899) 804 = *CAG* 2B 159.4\* p. 249: *Ti(berio) Claudio Caesari / Augusto Germanico / pont(ifici) max(imo) tr(ibunicia) pot(estate) imp(eratori) co(n)s(uli) des(ignato) / Eunus Tati f(ilius) sacerdot[s] / Caesaris de sua pecunia posu[it]*. «À Tibère Claude César Auguste Germanicus, souverain pontife, revêtu de la puissance tribunicie, empereur, consul désigné, Eunus, fils de Tatus, prêtre de César, a placé (cet objet) à ses frais».

20 Cf. *CAG* 2B 49.2\*, 1-3 p. 202-203; *AE* 1954, 106a: *D(is) [M(anibus)] / Solovius Leuc[—] / ordinarius [—] / sacerdotium [—]*. Aux dieux Mânes. Solovius Leuc [—], (centurion) ordinaire [—] le sacerdoce [—]

21 D. ISTRIA, in *CAG* 2A-2B, p. 78-79.

22 L. DILLEMANN, *La cosmographie du Ravennate*, Bruxelles, 1997 (coll. Latomus, 235), p. 20, 23, 191 y voit un ajout à la liste originale.



l'identité des hiérarchies civiles et ecclésiastiques, en d'autres termes, de confondre la carte des cités et celle des sièges épiscopaux. Le dossier de la municipalisation de la Corse est donc un dossier sérieux que l'on ne saurait tenir à l'écart de l'histoire maritime de la Corse.

Il ne saurait être question ici d'ouvrir autant qu'on le souhaiterait ce dossier complexe que seules des découvertes nouvelles sont susceptibles de nourrir, mais que les découvertes anciennes incitent à approfondir. Il n'en est pas moins évident que les cités de Corse ont eu, comme les autres cités de l'empire, les besoins de consommation propres à leur mode de vie et à celui de leurs élites, que pour ce faire, elles ont dû importer, mais aussi exporter. Cette intégration économique a indubitablement été un des moteurs du développement maritime de la Corse. Ses modalités, son calendrier sont autant d'éléments qui restent à mettre en lumière.

C'est désormais le sous-sol archéologique de la Corse qu'il convient de solliciter pour répondre à toutes les questions qui ne sont pas seulement celles de l'histoire maritime. Cette histoire se construira sur la base d'une bonne connaissance de la paléomorphologie littorale, sans laquelle l'histoire des accès à l'île restera une vue de l'esprit. Elle se construira sur la base de la compréhension de l'anthropisation et de l'aménagement des littoraux avec une perspective maritime. Mais elle ne sera réellement compréhensible que le jour où la structure même de la société Corse, qui importe et exporte, et l'histoire de son évolution permettront de réintégrer la Corse dans les circuits et contextes plus généraux, d'une mesurer l'intégration et les particularismes. Pour cela, il est essentiel de se débarrasser de la vision misérabiliste qui s'est attachée à l'histoire d'une société insulaire de montagne pour en ouvrir l'approche historique et archéologique à tous les possibles, sans a priori. Ici s'arrête ma tâche. Ici commence celle de l'archéologie de la Corse.

### **Bibliographie :**

- ARNAUD 2014a: ARNAUD, P.: «Marseille grecque et les routes du commerce maritime», in BOUFFIER S. et GARCIA D. (éds), *Les territoires de Marseille grecque*, Paris, Errance, 2014.
- ARNAUD 2014b: ARNAUD, P.: «Chapter 2. Ancient mariners between experience and common sense geography», in GEUS, K. (éd.) *Common Sense Geography*, Berlin, 2014, p. 39-68.
- ARNAUD 2012a: ARNAUD, P., «Chapter 6: L'homme, le temps et la mer: continuité et changement des routes maritimes de et vers *Portus*», in KEAY, S. (éd.), *Ports Networks in the Roman Mediterranean*, Rome, 2012, p. 127- 146.
- ARNAUD 2012b: ARNAUD, P., «La mer, vecteur des mobilités grecques», in CAPDETREY, L. et ZURBACH, J. (eds.): *Mobilités grecques*, Bordeaux, Ausonius, 2012 (Scripta Antiqua n° 46), p. 90-135.

- ARNAUD 2011 : ARNAUD, P., «La mer dans la construction de l'image grecque du monde», in SANTOS YANGUAS, J. & DÍAZ ARIÑO, B. (eds.) *Los griegos y el mar (Revisiones de Historia Antigua; 6)*, Vitoria Gasteiz, 2011, p. 129-153.
- ARNAUD 2008 : ARNAUD, P., «Islandscapes under question: The Maltese Archipelago, Pantelleria and Marettimo and their contexts in classical Antiquity», in BONNANO, A. et MILITELLO, P. (éds.), *Interconnections in the Central Mediterranean: The Maltese Islands and Sicily in History (Proceedings of the Conference St Julians, Malta, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> November 2007) (Kasa-Project)*, Catane-Malte, 2008, p. 21-36.
- ARNAUD 2005 : ARNAUD, P., *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, 2005.
- BOOMERT 2007 : BOOMERT, A. & A.J. BRIGHT, «Island Archaeology: In Search of a New Horizon», *Island Studies Journal*, 2.1, 2007, p. 3-26.
- BROODBANK 2000 : BROODBANK, C., *An Island Archaeology of the Early Cyclades*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- BROODBANK 2013 : BROODBANK, C. *The Making of the Middle Sea: A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World*, Londres, Thames and Hudson, 2013.
- CIBECCHINI 2008 : CIBECCHINI, F. – «Tonnellaggi e rotte in età repubblicana: il contributo dei relitti del mediterraneo occidentale». In: Pérez Ballester (J.) et Pascual (G.), dirs., *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterraneo. Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática (Gandia, 9 a 10 noviembre de 2006)*, Valencia, Generalitat de Catalunya, 2008, p. 483-499.
- CIBECCHINI 2012 : Cibecchini (F.), Capelli (C.), Fontaine (S.) et Alfonsi (H.) – «Nouvelles considérations sur la cargaison de l'épave Sanguinaires A (Ajaccio, Corse du Sud)», *Archaeonautica* 17, 2012, p. 31-50
- CURET 2004 : CURET, L.A., *Island Archaeology and Units of Analysis in the Study of Ancient Caribbean Societies*, in FITZPATRICK, S. M. (éd.), *Voyages of Discovery: The Archaeology of Islands*, 2004, Westport CT, Praeger, p. 187-201.
- GOSDEN - PAVLIDES 1994 : GOSDEN, C. & PAVLIDES, C., «Are Islands Insular? Landscape vs. Seascape in the Case of the Arawe Islands, Papua New Guinea», *Archaeology in Oceania*, 29, 1994, p. 162-171
- ROUGÉ 1966 : ROUGÉ, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris, SEVPEN, 1966.
- STÜCKELBERGER & GRASSHOFF 2006 : STÜCKELBERGER, A. & GRASSHOFF, G., *Ptolemaios, Handbuch der Geographie*, Bâle, Schwabe, 2006
- WALLINGA 2000 : WALLINGA, H.T., «Poseidonios on beating to windward (FGH 87F46 and related passages)», *Mnemosyne*, 53. 4, 2000, p. 431-447.
- WESTERDHAL 1992 : WESTERDHAL, C., «The Maritime Cultural Landscapes». *The International Journal of Nautical Archaeology*, 21.1, 1992, p. 5-14.