



HAL
open science

Les navires auxiliaires des flottes de combat antiques du Ve siècle avant notre ère au Ve siècle de notre ère

Pascal Olejniczak

► **To cite this version:**

Pascal Olejniczak. Les navires auxiliaires des flottes de combat antiques du Ve siècle avant notre ère au Ve siècle de notre ère. Sciences de l'Homme et Société. 2017. dumas-03235822

HAL Id: dumas-03235822

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03235822v1>

Submitted on 26 May 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Je remercie mon directeur de mémoire, Mr Nantet, pour m'avoir toujours soutenu dans ma reprise d'études, avec sa disponibilité et ses conseils rigoureux. J'ai également une pensée pour ma compagne, Christine, qui a accepté de mettre entre parenthèses, une grande partie de nos week-ends et soirées.

Je dédicace ce mémoire à mon père, décédé en décembre 2016. Il m'a transmis la passion de l'histoire. J'associe ma mère qui partage désormais notre quotidien, et m'a encouragé en permanence pendant ma scolarité.

Page de couverture : la mosaïque navale d'Althiburus, dessin (P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp 119 à 149).

Sommaire

Introduction.....	5
Chapitre 1 : Les transports de troupes.....	7
11. Les navires de combat et de leurs équipages	7
111. Les navires de combat	7
112. Les rameurs, les hommes d'équipage et les soldats	9
12. Historique des usages des transports de troupes.....	10
121. La Grèce classique : le développement des transports de troupes par mer	10
122. La course à la taille des navires de transports de troupes pendant les guerres hellénistiques	16
123. Des navires de charge classiques pour le transport de troupes pendant les guerres puniques et les guerres civiles romaines.....	17
124. La recherche de maintien de la <i>pax romana</i> privilégie le transport de troupes.....	20
125. Tableau récapitulatif des termes utilisés par les sources écrites anciennes	23
13. Les types de navires de transports de troupes	26
131. Les vaisseaux longs, transports de troupes	26
132. Les petits navires de transports	31
133. Les transports de troupes sur rivière : <i>lusoriae, lintris</i>	38
134. Les transports de troupes sur les navires habituels de charge	42
Conclusion du chapitre.....	46
Appendice : compléments relatifs aux transports de troupes	47
Appendice : les capacités des transports de troupes	48
Appendice : sources écrites anciennes relatives aux transports de troupes	49
Chapitre 2 : Les navires éclaireurs	51
21. Les usages des navires éclaireurs	52
211. La reconnaissance.....	52
212. Les autres usages des navires du même type.....	60
213. Les « encyclopédistes »	61
214. Tableau récapitulatif des termes utilisés par les auteurs anciens	63
215. La forme des navires éclaireurs : la mosaïque d'Althiburus	66
22. Les types de navires éclaireurs.....	77
221. Les débats transversaux aux navires éclaireurs : champ de vision et éperons	77
222. Les vaisseaux éclaireurs	80
Conclusion du chapitre.....	91
Appendice : sources écrites anciennes relatives aux navires éclaireurs.....	92

Conclusion générale.....	93
ANNEXES	94
Annexe 1 : Sources écrites anciennes	95
Annexe 2 : Sources imprimées	97
Annexe 3 : Etudes critiques	98
Annexe 4 : Table des illustrations	102
Annexe 5 : Table des matières.....	104

Introduction

L'Antiquité est marquée par le rôle central de la Méditerranée et donc des transports maritimes. La puissance des cités et états se mesurait notamment à celle de leur flotte de guerre permettant d'assurer la sécurisation des voies de communication maritime, par exemple pour l'acheminement du blé de la Mer noire vers la Grèce, ou de l'Égypte vers Rome. Le terme « thalassocratie » semble partagé par les historiens pour caractériser les empires de l'époque, notamment Athènes ou Carthage.

Il existe de nombreux ouvrages relatifs aux navires antiques de combat, notamment les trières, leur mode de propulsion et leurs éperons, bien que les épaves soient quasi inexistantes. Cette lacune a aiguisé la curiosité jusqu'à aujourd'hui. Les flottes anciennes disposaient également, pour accompagner les bateaux de guerre, de navires dits auxiliaires, parfois semblables aux navires de combat. Ils remplissaient un rôle fondamental, ce que nous tenterons d'expliquer dans le présent mémoire.

Les navires auxiliaires n'ont jamais constitué en soi un sujet d'études pour les chercheurs. Il n'existe aucune étude globale sur les navires auxiliaires, mais une série d'articles ou des parties d'ouvrages qui portent sur un type de navire auxiliaire. C'est plutôt en consultant les études relatives aux navires de combat ou aux navires marchands que nous pouvons entrevoir les caractéristiques des navires à la frontière entre ces deux catégories souvent opposées par les auteurs anciens, ainsi que par les chercheurs : les navires « longs » ou asymétriques, dits de guerre, propulsés à la rame lors des combats ; les navires « ronds » ou symétriques, dits de commerce, principalement mus par leur voile.

Les bâtiments auxiliaires ont néanmoins été cités, en tant que groupe spécifique, par les chercheurs, L. Casson¹ et M. Reddé². Ce dernier reconnaît d'ailleurs que la gloire va aux bâtiments de ligne. Les chercheurs constatent que toute marine dispose, à côté de ses unités de combat, de navires de service, de transport, ou même de petits bâtiments de guerre annexes. M. Reddé cite, par exemple, plusieurs noms de navires auxiliaires, comme le *phaselus*, l'*actuaria*, l'*hippago*, le *linter*, les *lusoriae*, le *musculus* et la *scapha*. L. Casson évoque le *lembos* comme un navire auxiliaire. Lorsqu'il décrit certains bateaux de la mosaïque d'Althiburus, P.-M. Duval³ emploie également le terme de navires « auxiliaires ».

La matière est riche, et mérite qu'on s'y penche. Notre champ d'étude se limitera de ce fait à deux types de navires auxiliaires : les transports de troupes, généralement de taille plutôt importante ; les navires éclaireurs, de taille plutôt réduite. Il existe également des bateaux plus « statiques » : les

¹ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore and London, The Johns Hopkins University Press, 1995.

² M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, p. 124.

³ P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 61, 1949, pp. 119-149.

navires brûlots, les navires de siège et les bateaux-ponts. Concernant les navires spécifiquement transports de chevaux, on se référera aux travaux d'E. Nantet et A. Cristina⁴. Par ailleurs, nous avons choisi de ne pas traiter les navires de ravitaillement car nous aurions simplement réutilisé le vocabulaire des navires marchands que nous retrouverons dans le chapitre relatif aux transports de troupes.

La période choisie pour notre étude s'étend du Ve siècle av. n. è.⁵ au Ve siècle de n. è.⁶, des guerres médiques jusqu'à la fin de l'Empire romain d'Occident. En effet, il nous est apparu pertinent de débiter nos réflexions à l'époque des premières grandes invasions navales, engageant les immenses flottes perses, et de les achever à la fin de l'Empire romain d'Occident. Ensuite commence en effet une nouvelle histoire maritime, celle de l'Empire byzantin et de ses dromons, héritiers des trières grecques et des liburnes romaines, promouvant de nouvelles techniques de combat comme le feu grégeois.

Nous ferons essentiellement appel à des sources écrites, notamment Hérodote, Thucydide, Polybe, Diodore, César, Tite-Live, Plutarque, mais aussi à l'iconographie : des colonnes et des mosaïques.

La difficulté majeure provient, non de la rareté des sources ou de la correspondance entre grec et latin, mais plutôt de l'interprétation des termes désignant les navires, souvent à la fois génériques et spécifiques, ou ayant évolué dans le temps.

⁴ E. Nantet, A. Cristina, *Hippapai ! Les navires-écuries athéniens à l'époque classique*, à paraître.

⁵ Avant notre ère.

⁶ Notre ère.

Chapitre 1 : Les transports de troupes

Les navires de transport de troupes sont par définition des navires auxiliaires, au service (*hypèrétika*) du reste de la flotte. Diodore⁷ qualifie ainsi une partie de la flotte de Démétrios au siège de Rhodes (305-3^o4 av. n. è.) :

Ἔϊχε δὲ ναῦς μακράς μὲν παντοίας μεγέθει διακοσίας, ὑπηρετικά δὲ πλείω τῶν ἑκατὸ ἑβδομήκοντα· ἐν δὲ τούτοις ἐκομίζοντο στρατιῶται βραχὺ λειπόμενοι τῶν τετρακισμυρίων σὺν ἵππεῦσι καὶ τοῖς συμμαχοῦσι πειραταῖς.

Cette flotte était formée de deux cents vaisseaux longs (*naus makras*) et de plus de cent soixante-dix bâtiments de transport (*hypèrétika pléiō*), sur lesquels étaient embarqués environ quarante mille hommes, y compris quelques cavaliers et des pirates alliés. Indépendamment d'une immense quantité d'armes de trait et de machines de siège.

Les transports de troupes ont un lien étroit avec les navires de combat, selon les études de J. S. Morrison, J. F. Coates, R. T. Williams⁸ et H. T. Wallinga⁹. Tout d'abord, les bateaux de combat pouvaient transporter des soldats d'un point à un autre, en vue d'une bataille terrestre. Ils étaient également potentiellement destinés au combat d'homme à homme sur mer. Ils avaient alors pour objectif de transporter des soldats en vue d'une bataille navale. Par ailleurs, d'autres types de navires étaient uniquement destinés au transport.

Après un rappel relatif aux navires de combat, nous effectuerons un historique des usages des transports de troupes, puis nous présenterons les typologies de ces navires.

11. Les navires de combat et de leurs équipages

111. Les navires de combat

Les navires de combat peuvent être désignés par deux adjectifs : les *naus makras/naues longas* (navires longs) et les *tachéiōn* (navires rapides). Ils sont propulsés par des rames pour les manœuvres de combat, et à voile pour la navigation plus classique. Le plus connu et le plus emblématique des bateaux de guerre est la trière chez les Grecs et la trirème chez les Romains, à trois rangs de rameurs de chaque côté, sur trois niveaux. Ce mode de propulsion permettait de manœuvrer un navire avec éperon donc plus lourd, alors que ses prédécesseurs, la triacontère (30 rameurs) et la pentécontère

⁷ Diodore 20.82, trad. Hoefler, Hachette, 1865.

⁸ J.S. Morrison et J.F. Coates, *The Athenian trireme : the history of the reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986 ; J. S. Morrison et R. T. Williams, *Greek and Oared Ships 900-322 BC*, Cambridge, 1968 ; J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford books, 1996.

⁹ H. T. Wallinga, *Ships and sea-power before the great Persian War : the ancestry of the Ancient Trireme*, New York et Cologne, E. J. Brill, 1993.

(50 rameurs) n'en disposaient pas. Progressivement, apparaissent de nouvelles motivations : démonstration de puissance, changement des modalités de combat avec le développement de l'abordage et de l'artillerie, augmentation de la main d'œuvre disponible grâce à la conquête de l'Orient. Les trières sont dépassées et remplacées ou complétées dans les flottes de guerre, par des quinquérèmes à cinq rangs de rameurs de chaque côté, également sur trois niveaux (plusieurs rameurs par rame), voire par des navires beaucoup plus grands : jusqu'à 16 rangs¹⁰, mais toujours sur trois niveaux. L'apogée de la course à taille se situe pendant la période hellénistique des diadoques, successeurs d'Alexandre le Grand.

Puis le contexte de l'Empire romain conduit à revenir à des proportions inférieures, car les besoins évoluent à nouveau. La domination romaine est en effet assez absolue sur mer sauf les pirates, contre lesquels la petite liburne est plus adaptée.

Aucune épave n'ayant été retrouvée et identifiée avec certitude comme un navire de combat, J. S. Morrison, J. F. Coates et B. Rankov ont reproduit une trière en taille réelle (44 tonnes, 36,80 m de long et 5,45 m de large), *l'Olympias*¹¹. Ils l'ont testée en tentant de se rapprocher des conditions de l'Antiquité. La compréhension du fonctionnement des trières s'est ainsi améliorée : leur coque, leur vitesse, leur gouvernail, la technique et le positionnement des rameurs, leur maniabilité, leur éperon... Seule la découverte d'une à deux épaves par H. Frost¹² à Lilybée (Marsala), en Sicile, a permis de réaliser des parallèles avec les bateaux de guerre sur tous les aspects évoqués. Mais l'identification de ces épaves comme des navires de combat n'est pas acceptée par tous. Il pourrait même s'agir de navires auxiliaires selon P. Pomey. L'autre fait marquant de cette découverte est la fabrication industrielle¹³, pointée par H. Frost qui a observé des marques peintes¹⁴.

Les épaves fouillées par l'équipe d'H. Frost ont introduit le débat relatif à l'éperon, caractéristique du vaisseau de guerre, qui pourrait être « mobile »¹⁵, ce que nous expliciterons dans le chapitre relatif aux navires éclaireurs. En effet, certains navires de combat pouvaient être aussi des auxiliaires, comme le *lembos* ou *l'actuaria*, d'où des discussions entre chercheurs sur la présence d'un éperon sur ces navires. Un texte de César¹⁶ laisse en effet supposer cette possibilité d'ajouter un éperon à un *actuaria*, mais il n'y a pas d'autre source écrite à ce sujet :

¹⁰ V. Foley et W. Soedel, *Les galères de combat dans l'Antiquité*, In *Les bateaux, des trières aux voiles de courses*, Bibliothèque pour la Science, Luçon, 1999.

¹¹ J. S. Morrison et J. F. Coates, *The Athenian trireme : the history of the reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986 ; J. S. Morrison et J. F. Coates (dir.), *An Athenian trireme reconstructed : the British sea trials of Olympias*, 1987, Oxford, B.A.R., 1989 ; J.F. Coates, S.K. Platis, et J.T. Shaw, *The trireme trials 1988. Reports on the Anglo-hellenic sea trials of Olympias*, Oxford, Oxbow books, 1990 ; B. Rankov, "the Trireme", J. Bennet (dir.), *Sailing into the past : Learning form Replica ships*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2009, pp. 34-51 ; B. Rankov (dir.), *Trireme Olympias. The final report. See trials 1992-4*. Conference papers 1998, Oxford-Oakville, Oxbow books, 2012.

¹² H. Frost, *Lilybaeum, Notizie degli Scavi di Antichita, Supplemento al vol. XXX : the punic ship, final excavation report*, Rome, Accademia dei Lincei, 1981.

¹³ H. Frost, *The Prefabricated punic warship*, In H. DEVIJVER and E. LIPINSKI (dir.) *Punic Wars : Proceedings of the Conference Held in Antwerp*, Louvain, Peter Press, 1989.

¹⁴ H. Frost, *Les marques peintes de l'épave punique de Marsala*, *Dossiers d'Archéologie* 183, pp. 52-57, 1993.

¹⁵ L. Basch et H. Frost, *Another Punic wreck in Sicily : its ram*, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 4.2, pp. 201-228, 1975.

¹⁶ César, *Guerre d'Alexandrie* 44.3, trad. J. Andrieu, Paris, Les Belles Lettres, 1954.

Quod cum tardius fieret quam periculum nostrorum flagitabat, qui sustinere impetum Octavii non poterant, nauibus actuariis quarum numerus erat satis magnus, magnitudo nequaquam satis iusta ad proeliandum, rostra imposuit.

Mais comme les choses traînaient au-delà de ce qu'exigeait le péril des nôtres, qui ne pouvaient plus soutenir l'assaut d'Octavius, il fit poser des éperons à des navires légers (*nauibus actuariis*) qu'il avait en assez grand nombre, mais de dimensions insuffisantes pour combattre.

Les bateaux de guerre pratiquaient plutôt l'éperonnage puis ont évolué, avec l'accroissement de leur taille, vers le combat à distance (traits, balistes) et l'abordage. Les navires de guerre devaient être capables, dans ce cas, de transporter les machines et les combattants.

Afin de nourrir les débats relatifs aux nombres de soldats transportés par les navires de guerre ou les navires auxiliaires, il convient de préciser la composition de l'équipage et des passagers sur un navire de guerre ancien. Les interprétations sont diverses selon les auteurs anciens, les chercheurs, et les traducteurs philologues.

112. Les rameurs, les hommes d'équipage et les soldats

Ὁ ἐπιβάτης (*épiбатès*) désigne l'homme monté sur un vaisseau, un cheval ou un char, ou alors c'est un soldat de marine. Ἐρέτας est le rameur. Ὁ στρατιώτης (*stratiôtès*) est le soldat. Ὁ ὄπλιτης (*hoplitès*) désigne le hoplite. Le τοξότης (*toxotès*) est l'archer.

Les trières grecques ne constituaient à l'origine que des transports de troupes de capacités très limités. En effet, Thémistocle, avant la bataille de Salamine (480 av. n. è.), avait fixé le nombre limite de passagers, en plus de l'équipage, à quatorze hoplites et quatre archers, pour des raisons de stabilité. La première fonction des trières était alors d'éperonner. Plutarque¹⁷ affirme qu'à Salamine :

τῶν δ' Ἀττικῶν ἑκατὸν ογδοήκοντα τὸ πλῆθος οὐσῶν ἑκάστη τοὺς ἀπὸ καταστρώματος μαχομένους οκτωκαίδεκα εἶχεν, ὧν τοξόται τέσσαρες ἦσαν, οἱ λοιποὶ δ' ὄπλιται.

Les Athéniens avaient 180 trières, chacune d'elles portant 18 hommes qui combattaient sur le pont (*katastrômatos*), dont quatre étaient des archers et les autres des hoplites.

Les chercheurs semblent s'accorder sur les chiffres suivants pour les hommes d'une trière. A. Cartault¹⁸ indique : 174 rameurs, 10 épiabates et 17 matelots, soit 201 hommes d'équipage, hors combattants. L. Casson¹⁹, estime l'équipage d'une trière, au Ve siècle av. n. è., à 200 hommes dont 170 rameurs. J. S. Morrison et R. T. Williams²⁰ citent 10 épiabates : ils contrôlent le navire, directement sous les ordres du triérarque, et sont situés sur le pont.

¹⁷ Plutarque, *Thémistocle* 14.2, Trad. R. Flacelière, E. Chambry et M. Juneaux, Paris, Les Belles Lettres, 1961.

¹⁸ A. Cartault, *La trière athénienne*, Paris, Ernest Thorin Editeur, 1881/2001.

¹⁹ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995, pp. 302-305.

²⁰ J. S. Morrison et R. T. Williams, *Greek and Oared Ships 900-322 BC*, Cambridge, Cambridge university press, 1968.

Polybe²¹ utilise les termes *έρετας* et *ἐπιβάτας*, en évoquant une quinquérème (ou pentère) à la bataille d'Ecnome entre Rome et Carthage en 256 av. n.è. :

καὶ τὸ μὲν σύμπαν ἦν στράτευμα τούτων τῆς ναυτικῆς δυνάμεως περὶ τέτταρας καὶ δέκα μυριάδας, ὡς ἂν ἐκάστης ἰδία νεὼς λαμβανούσης ἐρέτας μὲν τριακοσίου ἐπιβάτας δ' ἑκατὸν εἴκοσι.

Au total, cette force de marine [Rome] comprenait 140 000 hommes, chaque navire embarquant 300 rameurs (*έρετας*) et 120 soldats (*ἐπιβάτας*).

Nous constatons que les acceptions des termes ne sont pas forcément les mêmes selon les auteurs anciens, et selon les chercheurs.

12. Historique des usages des transports de troupes

Après la Grèce classique et l'éperonnage, nous montrerons que l'évolution des modalités de combats a influencé les modalités de transports des troupes.

121. La Grèce classique : le développement des transports de troupes par mer

Après Homère dans l'Iliade, Hérodote est le premier auteur ancien à décrire les navires de transport à l'occasion des grandes expéditions perses, contre les cités grecques. Thucydide le suit en contant la Guerre du Péloponnèse, notamment la flotte athénienne qui se lance à la conquête de la Sicile.

1211. Les perses, gros transporteurs de troupes

Hérodote²² évoque l'armée de Darius, avant la répression de la révolte d'Ionie (499-493 av. n. è.). Elle comprenait 600 trières :

Εσβαλόμενοι δὲ τοὺς ἵππους ἐς ταύτας καὶ τὸν πεζὸν στρατὸν ἐσβιβάσαντες ἐς τὰς νέας ἐπλεον ἑξακοσίησι τριήρεσι ἐς τὴν Ἰωνίην.

Ils chargèrent les chevaux sur ces transports, embarquèrent l'armée de terre (*πεζον στρατον*) sur les vaisseaux de la flotte (*néas*) et mirent à la voile pour l'Ionie avec 600 trières.

La lecture du texte laisse imaginer un transport de troupes par les trières de l'armée perse. Leur forme pouvait être différente de celle des trières grecques. L. Basch²³ considère que les trières perses étaient en fait phéniciennes, donc probablement avec des coques plus larges que celles des trières grecques.

²¹ Polybe 1.26.7, Trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²² Hérodote, 6.95, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1963.

²³ L. Basch, *Trières grecques, phéniciennes et égyptiennes*, The Journal of Hellenic Studies 97, pp. 1-10, 1977.

Hérodote²⁴ décrit l'armée navale (ὁ ναυτικός στρατός) de Xerxès, en 480 av. n.è., soit 3000 vaisseaux :

Τριηκόντεροι δὲ καὶ πεντηκόντεροι καὶ κέρκουροι καὶ ἵππαγωγὰ πλοῖα σμικρὰ συνελθόντα ἐς τὸν ἀριθμὸν ἑφάνη τρισχίλια

Quant aux triécontères, pentécontères, *kerkouroi*, vaisseaux légers pour le transport des chevaux, il apparaît que leur nombre total s'élevait à 3000.

La triécontère/triécontore et la pentécontère/pentécontore sont définies par leur nombre de rameurs, respectivement 30 et 50. Ce sont des navires de guerre, mais ils ont pu être utilisés dans ce cas comme des navires de transport. Thucydide²⁵ confirme le caractère guerrier des pentécontères :

δυνατώτατα γὰρ ταῦτα τῶν ναυτικῶν ἦν. φαίνεται δὲ καὶ ταῦτα πολλαῖς γενεαῖς ὕστερα γενόμενα τῶν Τρωικῶν τριήρεσι μὲν ὀλίγαις χρώμενα, πεντηκοντόροις δ' ἔτι καὶ πλοίοις μακροῖς ἐξηρτυμένα ὡσπερ ἐκεῖνα.

Telles étaient, en effet, les plus grandes puissances maritimes. Or, on voit que même ces flottes, qui se placent de nombreuses générations après la guerre de Troie, comportaient peu de trières et étaient encore équipées avec des navires à 50 rames (pentécontère) et des vaisseaux longs (*plioios makrois*) du type des vaisseaux marchands, tout comme à cette époque.

La traduction « vaisseaux longs du type des vaisseaux marchands » nous semble plus sujette à caution, puisque les vaisseaux longs sont plutôt considérés comme des vaisseaux rapides, de guerre, par opposition aux vaisseaux ronds.

La fonction des *kerkouroi* correspond plus à celle de transports de troupes. En effet, P. Arnaud²⁶ les qualifie comme galères de commerce pendant les périodes hellénistique et romaine républicaine, donc des navires de charge. Plusieurs auteurs anciens utilisent les termes habituels désignant les navires de charge pour décrire des transports de troupes.

Le texte d'Hérodote ne permet pas de déterminer la capacité de transport des *kerkouroi*. Il détaille plus précisément la flotte de Xerxès, en affirmant qu'il y avait 30 combattants en plus de l'équipage des vaisseaux, alors qu'il n'y en avait a priori que 14 pour les Grecs :

[1] καὶ πλῆθος ἦν τηνικαῦτα ἔτι, ὡς ἐγὼ συμβαλλόμενος εὐρίσκω, τῶν μὲν ἐκ τῶν νεῶν τῶν ἐκ τῆς Ἀσίας, ἑουσέων ἑπτὰ καὶ διηκοσιέων καὶ χιλίεων, τὸν μὲν ἀρχαῖον ἐκάστων τῶν ἐθνέων ἐόντα ὄμιλον τέσσερας καὶ εἴκοσι μυριάδας καὶ πρὸς χιλιάδα τε καὶ τετρακοσίους, ὡς ἀνὰ διηκοσίους ἄνδρας λογιζομένοισι ἐν ἐκάστη νηί. [2] Ἐπεβάτευον δὲ ἐπὶ τούτων τῶν νεῶν, χωρὶς ἐκάστων τῶν ἐπιχωρίων ἐπιβατέων, Περσέων τε καὶ Μήδων καὶ Σακέων τριήκοντα ἄνδρες. Οὗτος ἄλλος ὄμιλος γίνεται τρισμύριοι καὶ ἑξακισχίλιοι καὶ πρὸς διηκόσιοι τε καὶ δέκα. [3] Προσθήσω δ' ἔτι τούτῳ καὶ τῷ προτέρῳ ἀριθμῷ τοὺς ἐκ τῶν πεντηκοντέρων, ποιήσας, ὅ τι πλέον ἦν αὐτῶν ἢ ἔλασσον, ἀν' ὀγδώκοντα ἄνδρας ἐνεῖναι. Συνελέχθη δὲ ταῦτα τὰ πλοῖα, ὡς καὶ πρότερον εἰρέθη, τρισχίλια. ἤδη ὦν ἄνδρες ἂν εἶεν ἐν αὐτοῖσι τέσσερες μυριάδες καὶ εἴκοσι. [4] Τοῦτο μὲν δὴ τό ἐκ τῆς Ἀσίας ναυτικὸν ἦν, σύμπαν ἐὸν πεντήκοντα μυριάδες καὶ μία, χιλιάδες δὲ ἔπεισι ἐπὶ ταύτησι ἑπτὰ καὶ πρὸς

²⁴ Hérodote 7.97, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²⁵ Thucydide 1.14.1, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953.

²⁶ P. Arnaud, *la mer, vecteur des mobilités grecques*, in *Mobilités grecques*, Ausonius Editions, Bordeaux, 2012 ; P. Arnaud, *La batellerie égyptienne*, *Archéologie, histoire, ethnographie*, édité par P. Pomey, Etudes alexandrines 34-2015, Centre d'Etudes Alexandrines.

ἐκατοντάδες ἕξ καὶ δεκάς. Τοῦ δὲ πεζοῦ ἑβδομήκοντα καὶ ἑκατὸν μυριάδες ἐγένοντο, τῶν δὲ ἱππέων ὀκτῶ μυριάδες²⁷.

[1] Elle était encore alors, suivant mes conjectures, de douze cent sept vaisseaux venus d'Asie, et les troupes anciennes des différentes nations montaient à deux cent quarante et un mille quatre cents hommes, à compter deux cents hommes par vaisseau. [2] Mais, indépendamment de ces soldats fournis par ceux qui avaient donné les vaisseaux, il y avait encore sur chacun d'eux trente combattants (*ἐπιβατέδην*), tant Perses que Mèdes et Saces; ces autres troupes montaient à trente-six mille deux cent dix hommes. [3] À ces deux nombres j'ajoute les soldats qui étaient sur les vaisseaux à cinquante rames (pentécontère), et supposant sur chacun quatre-vingts hommes, parce qu'il y en avait dans les uns plus, dans les autres moins, cela ferait deux cent quarante mille hommes, puisqu'il y avait trois mille vaisseaux de cette sorte, comme je l'ai dit ci-dessus. [4] L'armée navale venue de l'Asie était en tout de cinq cent dix-sept mille six cent dix hommes, et l'armée de terre de dix-sept cent mille hommes d'infanterie, et de quatre-vingt mille de cavalerie.²⁸

Hérodote évoque 80 hommes à bord des pentécontères, alors qu'il y avait 50 rameurs, donc par déduction 30 soldats en sus, voire 80 si les rameurs étaient aussi soldats.

1212. Le développement des transports de troupes grecs

Après les années fastes de puissance (Ligue de Délos) suivant la victoire face aux perses, Athènes se voit progressivement contester sa supériorité maritime.

L'augmentation du nombre de soldats sur une trière peut s'expliquer soit par la nécessité de mener des combats d'abordage et non d'éperonnage, soit par le besoin de débarquer des troupes pour une campagne terrestre. Toutefois, l'accroissement de l'effectif pose un certain nombre de contraintes architecturales. En d'autres termes, ces changements sont le résultat de décisions stratégiques. Thucydide l'évoque dans la Guerre du Péloponnèse, en ciblant la problématique du centre de gravité du navire, et en faisant référence aux stratèges Thémistocle, Cimon et Nicias.

12121. L'augmentation du nombre de soldats sur les trières

Le combat en mer nécessitait un nombre minimum de soldats. Il fallait disposer de navires suffisamment grands et pontés, ce qui nécessitait de modifier l'architecture des trières.

Thucydide²⁹ évoque un combat en mer d'homme à homme entre, d'une part, Corcyre et Athènes, et d'autre part, Corinthe, Mégare et Ambracie :

1. Ξυμμεϊξαντες δέ, επειδὴ τὰ σημεῖα ἐκατέροις ἦρθη, εναυμάχουν, πολλοὺς μὲν ὀπλιτας ἔχοντες ἀμφοτέρω ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων, πολλοὺς δὲ τοξότας τε καὶ ἀκοντιστάς, τῷ παλαιῷ τρόπῳ ἀπειρότερον ἔτι παρεσκευασμένοι. 2. Ἦν τε ἡ ναυμαχία καρτερά, τῇ μὲν τέχνῃ οὐχ ὁμοίως, πεζομαχία δὲ τὸ πλέον προσφερῆς οὔσα.

²⁷ Hérodote 7.184, A. D. Godley, Cambridge, Harvard University Press, 1920.

²⁸ Hérodote 7.184, trad. Larcher, Paris, Ed. Charpentier, 1850.

²⁹ Thucydide 1.49.1-2, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953.

1. Aussitôt les signaux levés, l'action s'engagea, et on livra bataille ; des deux côtés, il y avait sur les ponts beaucoup de hoplites, beaucoup de soldats armés d'arcs ou de javalots : on usait d'un dispositif à l'ancienne mode, où manquait encore l'expérience. 2. Aussi fut-ce un combat violent, où le métier jouait peu, et qui se rapprochait plutôt d'un combat sur terre.

Nous constatons que le combat entre soldats en mer n'était visiblement alors pas la règle.

Thucydide³⁰ décrit la flotte d'invasion de Corcyre par les Corinthiens en 433 av. n. è., avec jusqu'à 40 combattants par navire, en plus de l'équipage :

ἀραντες ἑβδομήκοντα ναυσὶ καὶ πέντε τρισχιλίους τε ὀπλίταις ἐπλεον ἐπὶ τὴν Ἐπίδαμον, Κερκυραίοις ἐναντία πολεμήσοντες.

Prenant la mer avec de 75 vaisseaux et 3000 hoplites, ils mirent le cap sur Epidamne, pour y affronter les Corcyréens.

Plutarque³¹ explique que Cimon, avant la Guerre du Péloponnèse, avait fait augmenter la taille des trières, ainsi que celle des ponts :

ὠρμησεν ἄρας ἀπὸ Κνίδου καὶ Τριοπίου τριακοσίαις τριήρεσι, πρὸς μὲν τάχος ἀπ' ἀρχῆς καὶ περιαγωγὴν ὑπὸ Θεμιστοκλέους ἀριστα κατεσκευασμέναις, ἐκεῖνος δὲ τότε καὶ πλατυτέρας ἐποίησεν αὐτὰς καὶ διάβασιν τοῖς καταστώμασιν ἔδωκεν, ὡς ἂν ὑπὸ πολλῶν ὀπλιτῶν μαχιμώτεραι προσφέροιντο τοῖς πολεμίους.

En conséquence, il partit de Cnide et de Triopion (sur l'île de Rhodes) avec 300 trières. Ces vaisseaux avaient été au début fort bien construits par Thémistocle en vue de la vitesse et de la manœuvre ; cependant, pour cette expédition, Cimon avait fait augmenter leur largeur (*platutéras*) et ménager un passage (*diabasin*) d'un pont (*katastômsin*) à l'autre, afin que, montés par de nombreux hoplites, ils eussent plus de force offensive contre l'ennemi.

La force semble désormais, en plus de l'éperonnage, consister aussi dans la capacité à disposer de soldats prêts à combattre en mer.

Selon J. S. Morrison³², c'est le retour au combat naval ancien, c'est-à-dire que l'éperonnage n'est plus la priorité. Il interprète Plutarque. Selon lui, les transports de troupe de 467 av. n. è. devaient avoir des coques et des ponts plus larges que les trières du type de Thémistocle, ce qui permettait de transporter 40 soldats au lieu de 10. Les trières modifiées auraient été plus lentes et moins maniables. Poupes et ponts auraient été plus hauts, ce qui leur fournissait plus de résistance au vent et rendait les bateaux plus lourds.

12122. Le centre de gravité des trières influence les capacités de transport de troupes

certains navires sont explicitement prévus pour le transport de troupes. Ainsi, la flotte corinthienne à Naupacte³³ (430 av. n. è.) dispose de 47 navires, notamment pour le transport de troupes :

³⁰ Thucydide 1.29.1, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1958.

³¹ Plutarque, *Cimon* 12.2, trad. R. Flacelière et E. Chambry, Les Belles Lettres, 1972.

³² J. S. Morrison et J. F. Coates, *The Athenian trireme : the history of the reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

³³ Thucydide 2.83.3, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1962.

οἱ δὲ Κορίνθιοι καὶ οἱ ξύμμαχοι ἐπλεον μὲν οὐχ ὡς ἐπὶ ναυμαχία ἀλλὰ στρατιωτικώτερον παρεσκευασμένοι εἰς τὴν Ἀκαρνανίαν καὶ οὐκ ἂν οἰόμενοι πρὸς ἑπτὰ καὶ τεσσαράκοντα ναῦς τὰς σφετέρας τολμῆσαι τοὺς Ἀθηναίους εἴκοσι ταῖς ἑαυτῶν ναυμαχίαν ποιήσασθαι

Or, les Corinthiens et leurs alliés, en faisant route vers l'Arcanie, ne s'étaient pas préparés pour un combat naval (*naumachia*), mais plutôt pour une campagne (*stratiôtikôteron*), et avec leurs 47 unités, ils n'imaginaient pas que les Athéniens, qui en avaient 20, oseraient leur livrer bataille.

Mais Thucydide³⁴ fait dire à Nicias que les trières ne sont pas adaptées à un transport de troupes trop nombreuses en sus des rameurs, car la stabilité des navires sur mer en est menacée. Par ailleurs, nous constatons le développement de la bataille d'homme à homme sur mer :

Καὶ γὰρ τοξόται πολλοὶ καὶ ακοντισταὶ ἐπιβήσονται καὶ ὄχλος ὧν ναυμαχίαν μὲν ποιούμενοι ἐν πελάγει οὐκ ἂν ἐχρώμεθα διὰ τὸ βλάπτειν ἂν τὸ τῆς ἐπιστήμης τῆ βαρύτητι τῶν νεῶν, ἐν δὲ τῇ ἐνθάδε ἠναγκασμένη ἀπὸ τῶν νεῶν πεζομαχία πρόσφορα ἔσται

Il y aura, en effet, de service à bord, en nombre, des archers, des gens de trait, toute une foule d'hommes que, dans une bataille navale au large, nous n'aurions garde d'employer, pour le tort qu'en éprouverait, par la surcharge (*barutèti*) des navires, notre science du métier, mais qui, ici, dans la bataille d'infanterie (*pedzomachia*) sur vaisseaux à laquelle nous serons contraints, seront un avantage.

Après Cimon, quand les trières grecques sont utilisées comme transports de troupes, il peut y avoir trente soldats de plus que les dix habituellement à bord. Ils ne devaient pas interférer dans les cordages quand les trières étaient sous voile. Les hommes devaient probablement être assis ou couchés, car s'ils bougeaient, ils pouvaient créer un problème de centre de gravité. Donc la limitation du nombre d'hommes transportés en plus des rameurs provient uniquement du centre de gravité. Les flottes athéniennes se rendaient de leur port principal vers les ports outre-mer, et de là dans les zones de conflit, parfois avec 40 hommes de troupe sur une trière. Ainsi Thucydide³⁵ narre que Périclès, en 430 av. n. è.,

préparait une expédition navale de 100 navires contre le Péloponnèse et, quand tout fut prêt, il leur faisait prendre la mer. Il emmenait à bord de cette flotte 4000 hoplites athéniens.

ἐκατὸν νεῶν ἐπίπλουν τῇ Πελοποννήσῳ παρεσκευάζετο, καὶ ἐπειδὴ ἔτοῖμα ἦν, ἀνήγετο. Ἦγε δ' ἐπὶ τῶν νεῶν ὀπλίτας Ἀθηναίων τετρακισχιλίους.

J. S. Morrison et J. F. Coates³⁶ expliquent que les concepteurs des trières ont eu à résoudre la problématique de l'élévation du centre de gravité. Les enjeux sont les conditions qui garantissent la stabilité, ainsi que la capacité à se redresser. Afin de maintenir le centre de gravité le plus bas possible, l'agrandissement des bateaux s'est traduit par une augmentation de leur largeur³⁷.

12123. L'expédition de Sicile : une flotte d'invasion grecque

³⁴ Thucydide 7.62.2, trad. J. De Romilly et L. Bodin, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³⁵ Thucydide 2.56.1-2, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1962.

³⁶ J. S. Morrison et J. F. Coates, *The Athenian trireme : the history of the reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

³⁷ Plutarque, *Cimon* 12.2, trad. R. Flacelière et E. Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 1972.

Le tournant le plus important dans le transport de troupes grec est certainement l'expédition de Sicile, car les Athéniens ont transporté une armée, certes moins nombreuse que celle des Perses, sur un autre territoire que la Grèce continentale. Les Athéniens ont souhaité couper court à toute alliance potentielle entre les Péloponnésiens et Syracuse, prétextant l'appel au secours d'une ville de Sicile alliée, menacée par une cité dans le giron de Syracuse. Mais le résultat de la campagne de 415-413 av. n. è. est une défaite athénienne.

Thucydide introduit à cette occasion des termes pour désigner les navires de transports, qui suscitent l'intérêt des chercheurs : ὀπλιταγωγούς et στρατιώτιδες. L'origine sémantique désigne respectivement le transport de hoplites (ὁ ὀπλίτης) et celui de soldats (ὁ στρατιώτης). Ils font partie d'une flotte importante qui se constitue progressivement sur la route de la Sicile.

Thucydide³⁸ utilise le terme ὀπλιταγωγούς :

Τοῦ μὲν δημοσίου [...] διδόντος καὶ ναῦς παρασχόντος κενὰς ἐξήκοντα μὲν ταχείας, τεσσαράκοντα δὲ ὀπλιταγωγούς.

L'Etat [...] fournissant en vaisseaux non équipés 60 unités légères, plus 40 transports de troupes.

Et il³⁹ emploie le terme στρατιώτιδες :

Μετὰ δὲ ταῦτα τοσσηδε ἤδη τῆ παρασκευῆ Ἀθηναῖοι ἄραντες ἐκ τῆς Κερκύρας ἐς τὴν Σικελίαν ἐπεραιοῦντο, τριήρῃσι μὲν ταῖς πάσαις τέσσαρσι καὶ τριάκοντα καὶ ἑκατόν, καὶ δυοῖν Ῥοδίῳ πεντηκοντόροιον (τούτων Ἀττικαὶ μὲν ἦσαν ἑκατόν, ὧν αἱ μὲν ἐξήκοντα ταχεῖαι, αἱ δ' ἄλλαι στρατιώτιδες, τὸ δὲ ἄλλο ναυτικὸν Χίων καὶ τῶν ἄλλων συμμαχῶν), ὀπλίταις δὲ τοῖς ζύμπασι ἐκατόν καὶ πεντακισχίλις, [...] τοξόταις δὲ τοῖς πᾶσι ὀγδοήκοντα καὶ τετρακοσίοις.

Ces mesures prises, les Athéniens quittent Corcyre et font route vers la Sicile. Le montant de leur armement était dès ce moment le suivant : - en navires, au total, 134 trières, plus 2 navires à 50 rames de Rhodes ; sur ce nombre, 100 d'Athènes dont 60 trières rapides et des transports pour la troupe ; le reste de la flotte provenait de Chios et des divers pays alliés ; - en infanterie lourde, tout compté, 5100 hommes [...] – en archers, au total, 480 hommes.

Thucydide⁴⁰ l'utilise également lors l'expédition de Strombichidès pour mater la révolte d'Abydos et de Lampsaque, en 411 av. n. è. :

Στρομβιχίδης δὲ ἐκ τῆς Χίου πυθόμενος κατὰ τάχος βοηθήσας ναυσὶν Ἀθηναίων τέσσαρσι καὶ εἴκοσι, ὧν καὶ στρατιώτιδες ἦσαν ὀπλίτας ἄγουσαι

A cette nouvelle, Strombichidès accourut de Chios pour intervenir avec 24 navires d'Athènes, dont des transports de troupes amenant un renfort de hoplites.

Xénophon⁴¹ prend la suite de son maître et emploie le terme στρατιωτίδων lors de l'épisode relatif à Cléarque envoyé par les Lacédémoniens à Byzance, en 411 av. n. è. :

Δόξαντος δὲ τοῦτου, πληρωθειῶν νεῶν ἐκ τε Μεγάρων καὶ παρὰ τῶν ἄλλων συμμαχῶν πεντεκαίδεκα στρατιωτίδων μᾶλλον ἢ ταχειῶν ὤχετο.

Cet avis ayant prévalu, après avoir fait équiper 15 vaisseaux – des transports plutôt que des croiseurs (*tachéion*) – venus de Mégare ou fournis par les autres alliés.

³⁸ Thucydide 6.31.3, trad. L. Bodin et J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³⁹ Thucydide 6.43, trad. L. Bodin et J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

⁴⁰ Thucydide 8.62.2, trad. J. De Romilly et R. Weil, Paris, Les Belles Lettres, 1972.

⁴¹ Xénophon, *Helléniques* 1.1.36, Hatzfeld, Les Belles Lettres, 1936.

122. La course à la taille des navires de transports de troupes pendant les guerres hellénistiques

Les guerres hellénistiques mobilisent d'énormes contingents qui nécessitent d'améliorer les capacités de transport. L'augmentation de la taille et donc de la largeur des navires abaisse le centre de gravité. Les combats se déroulent en mer et sur terre, régulièrement lors de sièges. Diodore et Polybe sont les conteurs principaux de cette période, qui comprend également les guerres puniques. Diodore reprend notamment le terme introduit par Thucydide : στρατιωτίδων.

Lors de la traversée de l'Hellespont par Alexandre en 334 av. n.è., selon l'interprétation de J. S. Morrison⁴², certains des 60 vaisseaux, utilisés par Alexandre, auraient été des *stratitidès* lourds, mais le texte de Diodore⁴³ ne fournit pas cette précision :

1. [...] Ἀλέξανδρος δὲ μετὰ τῆς δυνάμεως πορευθεὶς ἐπὶ τὸν Ἑλλήσποντον διεβίβασε τὴν δύναμιν ἐκ τῆς Εὐρώπης εἰς τὴν Ἀσίαν. 2. Αὐτὸς δὲ μακραῖς ναυσὶν ἐξήκοντα καταπλεύσας
1. [...] Alexandre marcha jusqu'à l'Hellespont avec son armée, qu'il fit passer d'Europe en Asie. 2. Lui-même accosta en Troade avec soixante vaisseaux de guerre (*makrais nausin*).

J. S. Morrison différencie les *stratitidès* lourds des *stratitidès* légers : les « lourds » correspondent, selon lui, aux navires supérieurs aux « 3 » (3 rangs de rames).

Pendant l'invasion de Chypre en 307 av. n. è. par Démétrios, Diodore⁴⁴ emploie bien l'expression τῶν βαρυτέρων (lourd) στρατιωτίδων, qui désigne des *stratitidès* lourds :

Ὁ δὲ Δημήτριος παραπλεύσας εἰς Κιλικίαν κάκειθεν ναῦς καὶ στρατιώτας προσλαβόμενος διέπλευσεν εἰς τὴν Κύπρον ἔχων πεζοὺς μὲν μυρίους πεντακισχιλίους, ἵππεῖς δὲ τετρακοσίους, ναῦς δὲ ταχυναυτούσας μὲν τριήρεις πλείους τῶν ἑκατὸν δέκα, τῶν δὲ βαρυτέρων στρατιωτίδων πενήκοντα καὶ τρεῖς καὶ πόρια τῶν παντοδαπῶν ἱκανὰ τῷ πλήθει τῶν ἱππέων τε καὶ πεζῶν.
Démétrios aborda en Cilicie. De là il s'embarqua pour l'île de Chypre avec quinze mille hommes d'infanterie et quatre cents cavaliers; il avait plus de cent dix trirèmes légères, cinquante-trois trirèmes de guerre (τῶν βαρυτέρων στρατιωτίδων), un nombre suffisant de bâtiments de transport (πόρια) pour le train de l'infanterie et de la cavalerie.

Ici, Diodore fait également référence aux πόρια, dans la flotte d'invasion de Démétrios, transports pour la cavalerie et l'infanterie, navires de charge classiques. Le *poria* est évoqué à la sous-section 1344 du présent mémoire.

Concernant les combats en mer par abordage, J. S. Morrison⁴⁵ évoque un passage de Thucydide⁴⁶, déjà cité, à l'occasion du siège de Salamine à Chypre par Démétrios, comme un retour au combat à

⁴² J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC*, Oxford, Oxford books, pp. 3 et 22, 1996.

⁴³ Diodore 17.17.1-2, trad. P. Goukowsky, Paris, Les Belles Lettres, 1976.

⁴⁴ Diodore 20.47, trad. F. Hofer, Hachette, 1865.

⁴⁵ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC*, Oxford, Oxford books, 1996.

⁴⁶ Thucydide 1.49.1-2, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953.

l'ancienne mode : pas de manœuvre d'éperonnage de type *périplous* ou *diekplous*, mais un abordage, lié à l'utilisation de lourds *stratitidès*.

Diodore⁴⁷, contant le combat de Salamine de Chypre entre les flottes de Démétrios et de Ptolémée Ier en 306 av. n. è., souligne l'importance de la hauteur des bateaux, lors des abordages :

Ἵλως δὲ ποικίλαι καὶ παράλογοι συνίσταντο μάχαι, πολλάκις τῶν μὲν ἡττόνων ἐπικρατούντων διὰ τὴν τῶν σκαφῶν ὑπεροχὴν, τῶν δὲ κρειπτόνων θλιβομένων διὰ τὸ περὶ τὴν στάσιν ἐλάττωμα καὶ τὴν ἀνωμαλίαν τῶν συμβαινόντων ἐν τοῖς τοιοῦτοις κινδύνοις.

En un mot, des combats variés et étranges animaient la scène. Ici un faible équipage l'emportait par ses bâtiments à haut bord : là un équipage plus fort fut écrasé, parce que les ponts étaient trop bas, et que l'inégalité des circonstances est aussi pour beaucoup dans ces sortes de combats.

Polybe⁴⁸ confirme le pontage systématique (cataphracte) des navires de classe supérieure à la trière, pour la protection des rameurs, mais aussi pour le transport de troupes :

[2] [...] ἐν αἷς ἦν καὶ πλοῖα τετταράκοντα· [3] τούτων κατάφρακτα μὲν εἴκοσι διαφέροντα ταῖς κατασκευαῖς, ἐν οἷς οὐδὲν ἐλάττων ἦν τετρήρους, τὰ δὲ λοιπὰ τριήρεις καὶ δίκροτα καὶ κέλητες.

[2] [...] il y avait 40 navires ; [3] sur ce nombre, il y en avait 20 à fargues, supérieurement équipés, dont aucun n'était d'une classe inférieure à la tétrère, et le reste se composait de trières, de *dikrota* et de *kélètés*.

P. Pédech traduit *dikrota* par aviso et *kélètés* par vedettes. Nous préférons maintenir les termes grecs dans notre traduction.

123. Des navires de charge classiques pour le transport de troupes pendant les guerres puniques et les guerres civiles romaines

Pendant les guerres puniques, le navire de guerre de « base » était la quinquérème, comme le confirme Polybe⁴⁹, déjà cité, avec 300 rameurs et 120 soldats⁵⁰. Il s'agissait à la fois d'un navire de guerre et d'un bateau de transport de troupes.

Pseudo-César⁵¹ (rédacteur qui se serait inspiré des termes de César) l'évoque également en ce sens :

Legionibus collectis VI et equitum II limibus, ut quaeque prima legio uenerat, in naues longas imponebatur, equites autem in onerarias.

César avait dès lors six légions et 2000 cavaliers, et à mesure que les légions arrivaient, il faisait embarquer l'infanterie sur ses navires de guerre et la cavalerie sur ses transports.

La différence est faite entre les fantassins, sur les navires de guerre, et la cavalerie, sur les navires de charge.

⁴⁷ Diodore 20.51.2, trad. F. Hoesfer, Hachette, 1865.

⁴⁸ Polybe 5.62.2-3, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

⁴⁹ Polybe 1.26.7, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

⁵⁰ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986.

⁵¹ Pseudo-César, *Guerre d'Afrique* 2.1, trad. A. Bouvet et J.-C. Richard, Paris, Les Belles Lettres, 1997.

Lors de la seconde guerre punique, le corps expéditionnaire de Scipion⁵² (203 av. n. è.) n'était pas clairement dénombré, selon Tite-Live :

1. *Quantum militum in Africam transportatum sit paruo numero inter auctores discrepat* 2. *Alibi decem milia peditum, duo milia et ducentos equites, alibi sedecim milia peditum, mille et sescentos equites, alibi parte plus dimidia rem auctam, quinque et triginta milia peditum equitumque inuenias imposita.*

1. Sur l'effectif transporté en Afrique, les différences d'évaluation entre auteurs ne sont pas négligeables. 2. Ici, on trouve que 10 000 fantassins et 2 200 cavaliers auraient été embarqués ; là, 16 000 fantassins et 1 600 cavaliers ; ailleurs, ce chiffre est augmenté de moitié : 35 000 fantassins et cavaliers.

Tite-Live⁵³ est plus assuré à propos du nombre de navires, dont ceux de transport, habituels navires de charge (*onerariis*) :

nam praeter quadraginta longas naues quadringentis ferme onerariis exercitum trauexit.

Car, outre ses 40 vaisseaux de guerre, il fit passer son armée sur quelque 400 transports.

La marine carthaginoise de l'époque (205 av. n. è.) est décrite par Tite-Live⁵⁴, en l'occurrence la flotte de Magon Barca avant le débarquement en Ligurie pour la prise de Gênes :

Eadem aestate Mago, Hamilcaris filius, ex minore Baliarium insulla, ubi hibernarat, iuuentute lecta in classem imposita, i, Italiam triginta ferme rostratis nauibus et multiis onerariis undecim milia peditum, duo ferme equitum traiecit.

Le même été, Magon, fils d'Hamilcar, quitta la plus petite île Baléares, où il avait hiverné, avec, sur sa flotte, les jeunes recrues qu'il avait enrôlées ; il fit passer en Italie, sur 30 navires environ munis de rostris (*rostratis nauibus*) et beaucoup de navires de transport (*multiis onerariis*), 11 000 fantassins et presque 2 000 cavaliers.

A la fois à Rome et à Carthage, les navires de transports de troupes semblent bien délimités dans leurs fonctions, et correspondent à des navires de charge quelconques : *onerariis*, terme employé seul ou avec *naues/nauibus*. Nous retrouvons régulièrement ces termes dans les textes de César. Par ailleurs, un vaisseau de guerre, en 212 av. n. è., pouvait être amené à remorquer un navire de charge, comme l'explique Tite-Live⁵⁵ :

Itaque Marcellus nocte nauem onerariam cum armatis remulco quadriremis trahi ad Achradinam iussit exponique milites regione portae quae prope fontem Arethusam est.

Aussi Marcellus ordonna-t-il qu'une quadrirème remorquât, de nuit, un vaisseau de charge rempli d'hommes armés jusqu'à l'Achradina, et qu'on débarquât ces soldats en face de la porte qui est près de la fontaine d'Aréthuse.

Un navire plus léger (*actuaria naues*) pouvait compléter le dispositif, en contournant la principale confrontation, pour débarquer des troupes dans la ville ennemie quasi déserte de soldats⁵⁶ :

⁵² TL 29.25.1-2, trad. P. François, Paris, Les Belles Lettres, 1994.

⁵³ TL 29.26.3, trad. P. François, Paris, Les Belles Lettres, 1994.

⁵⁴ TL 28.46.7, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1995.

⁵⁵ TL 25.30.7, trad. F. Nicolet-Croizat, Paris, Les Belles Lettres, 1992.

⁵⁶ TL 25.30.10, trad. F. Nicolet-Croizat, Paris, Les Belles Lettres, 1992.

In hoc tumultu actuaria naues, instructae iam ante circumuectaeque ad Nasum, armatos exponunt qui improviso adorti semiplenas stationes et adapertas fores portae qua paulo ante excurrerant armati, haud magno certamine Nasum cepere desertam trepidatione et fuga custodum.

Dans ce désordre, des vaisseaux légers préparés à l'avance, et qui avaient gagné Nasos en contournant la ville, débarquèrent des soldats qui, attaquant à l'improviste les postes de garde à moitié vides et la porte ouverte par laquelle les soldats venaient de sortir en courant, s'emparèrent sans grand combat de Nasos abandonnée par la précipitation et la fuite de ses gardes.

César utilisa des *actuariae* « armés » pour le transport de troupes lors des invasions de la Bretagne en 55 et 54 av. n.è.⁵⁷, ainsi que pour passer en Illyrie⁵⁸ en 48 av. n.è. :

[2] Inde ad Morinos uenit unde in Britanniam proximus et breuissimus transitus est. Nauibus circiter onerariis atque actuariis octoginta praeparatis in Britanniam transuehitur. Vbi acerba primum pugna fatigatus, deinde aduersa tempestate correptus, plurimam classis partem et non primum numerum militum, equitum uero paene omnem disperdidit. [3] Regressus in Galliam legiones in hiberna dimisit ac sescentas naues utriusque commodi fieri imperauit, [4] quibus iterum in Britanniam primo uere transuectus ;

[2] De là, il vient chez les Morins d'où le passage en Bretagne est le plus proche et le plus court. Environ 80 navires de transport et navires légers ayant été armés, il passe en Bretagne. Là, d'abord éprouvé par un âpre combat, puis pris dans une tempête contraire, il perdit la plus grande partie de sa flotte et un nombre non négligeable de soldats, ainsi que presque tout l'effectif de sa cavalerie. [3] Revenu en Gaule, il renvoya les légions dans leurs quartiers d'hiver et ordonna de construire 600 navires des deux types, [4] avec lesquels il passa pour la deuxième fois en Bretagne au début du printemps.

[3] [...] nauibus actuariis quarum numerus erat satis magnus, magnitudo nequaquam satis iusta ad proeliandum, rostra imposuit. [4] His adiunctis nauibus longis et numero classis aucto, militibus ueteranis impositis quorum magnam copiam habebat ex omnibus legionibus, qui numero aegrorum relictis errant Brundisi cum exercitus in Gracciam transportaretur, profectus est in Illyricum ;

[3] Il fit poser des éperons à des navires légers qu'il avait en assez grand nombre, mais de dimensions insuffisantes pour combattre. [4] Les ayant ajoutés à ses longs navires et ayant ainsi augmenté l'importance de sa flotte, après avoir mis à bord des vétérans pris à toutes les légions et dont il avait un grand nombre restés à Brindes comme malades lors du transport de l'armée en Grèce, il partit pour l'Illyrie.

César utilisait les *actuariae*. Ils étaient, selon E. De Saint-Denis⁵⁹, moins hauts que les autres navires méditerranéens, afin que l'embarquement et la mise à sec soient plus rapides.

A priori il n'existait donc pas à Rome et à Carthage de navires de type *stratiotidès* ou *hoplitagogoï*, destinés exclusivement au transport de troupes. M. Reddé⁶⁰ se demande néanmoins si certaines galères sans éperon en étaient : il s'appuie sur une mosaïque de Constantine (fig. 1) où nous distinguons trois navires à rames, dont celui de gauche sans éperon pourrait être un transport de

⁵⁷ Orose 6.9.2-4, trad. M.-P. Arnaud-Lindet, Paris, Les Belles Lettres, 1991.

⁵⁸ César, *Guerre d'Alexandrie* 44.3, trad. J. Anrieu, Paris, Les Belles Lettres, 1954.

⁵⁹ E. De Saint-Denis, *Les types de navires dans l'Antiquité romaine*, Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes 48, Paris, C. Klincksieck, 1974, pp. 10-25.

⁶⁰ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986.

troupes. A partir de *la pax romana*, qui privilégie les transports de troupes, on peut concevoir que les *stratiotidès*, navires intermédiaires remplissant visiblement deux fonctions, n'ont plus de pertinence.



Fig. 44 – Mosaïque de Constantine (photo du service des Antiquités de l'Algérie).

Fig. n° 1 : Constantine, mosaïque représentant trois navires à rames, dont un sans éperon (cliché Service des Antiquités de l'Algérie, dans mosaïque de Constantine, extraite de M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome/Mare Nostrum, 1986, p. 397)

124. La recherche de maintien de la *pax romana* privilégie le transport de troupes

Après les guerres de conquêtes mais aussi civiles, César face à Pompée, et Antoine contre Auguste, l'Empire a besoin de projeter des soldats aux quatre coins de l'espace romain afin de maintenir sa cohérence. La voie de communication la plus aisée est la mer, notamment pour l'Afrique, ou les rivières, compte tenu de l'étendue de l'Empire romain.

Ce choix est pertinent à certaines saisons plutôt qu'à d'autres. Par ailleurs, la flotte romaine était partagée en sous-flottes, les *classis*, implantées en différents endroits en Méditerranée, en Atlantique, Mer noire ou sur Rhin et Danube. M. Reddé se demande, par contre, si ce transport était du ressort de la marine militaire, et non de bateaux civils réquisitionnés.

M. Reddé⁶¹ met en avant le rôle des flottes prétorienne pour le transport de l'armée de terre, consacré par les empereurs Flaviens. Il fait alors référence à la colonne trajane, sur laquelle apparaissent des birèmes, c'est-à-dire des navires avec deux rangs de rameurs de chaque côté.

La seule menace est représentée par les pirates, ce qui conduit Rome à privilégier la liburne⁶². Ce navire est maniable et rapide, présent depuis la bataille d'Actium (31 av. n. è.), à deux rangs de rameurs maximum. La marine romaine devient une police, ainsi qu'un système de transport de

⁶¹ M. Reddé et J.-C. Golvin, *Voyage en Mer Méditerranée*, Arles, Actes Sud-Errance, 2005, 137 p.

⁶² O. Höckmann, "The Liburnian : some observations and insights", *The INJA* 26.3, 1997, pp. 192-216.

troupes. Contrairement aux époques classique et hellénistique, le combat naval est secondaire, excepté contre les pirates. Il n'est désormais plus nécessaire de pourvoir la flotte en grosses unités de combat, puisque la maîtrise des mers par Rome n'est plus remise en cause. L'Empire est si vaste qu'il faut pouvoir y déplacer les troupes. Le transport de troupes devient une mission prioritaire de la marine militaire romaine.

Le retour des guerres civiles au III^e siècle de n. è. accentue certainement le développement des capacités de projection. Zosime⁶³ décrit ainsi la préparation de la bataille d'Andrinople en 324 de n. è. entre Constantin et Licinius :

καὶ τριακόντοροι μὲν εἰς διακοσίας κατεσκευάσθησαν, ναῦς δὲ φορτίδες συνήχθησαν πλέον ἢ δισχίλια, πεζὸς δὲ στρατὸς εἰς δώδεκα μυριάδας, ἡ ναῦς καὶ ἵππος μυρία· Λικίνιος δὲ Κωνσταντῖνον ἀκούσας ἐν παρασκευαίς εἶναι, διέπεμπεν ἀγγέλους κατὰ τὰ ἔθνη πλοῖα πολεμικὰ καὶ δυνάμεις πεζὰς τε καὶ ἱππικὰς εὐτρεπεῖς ποιῆσαι κελεύων.

On arma quelque 200 navires à 30 rameurs (*triakontoroi*) et on rassembla plus de 2000 transports (*naus phortidés*), une armée de fantassins d'environ 120 000 hommes, et 10 000 pour la flotte et la cavalerie ; lorsque Licinius apprit que Constantin était en train de s'équiper, il envoya dans toutes les directions des messagers aux provinces en leur prescrivant de mettre à disposition des navires de guerre (*ploia polémika*) ainsi que des forces d'infanterie et de cavalerie.

Les bateaux de transports sont ici désignés par des termes génériques : ναῦς φορτίδες⁶⁴.

La multiplication des invasions accentue la nécessité de déplacer des troupes. M. Reddé⁶⁵ cite un autre exemple qui permet aux troupes venues du *limes* germanique et danubien de passer en Asie, opération célébrée par l'émission d'une monnaie où l'on voit, sous la légende *Traiectus Aug.*⁶⁶, une galère transportant plusieurs soldats en armes. Peut-être est-ce à une mission identique de logistique que participe un soldat de la flotte de Misène, mort à Salonique, alors que le Bas-Danube est désormais menacé par les Goths et qu'il faut masser en Thrace des renforts de plus en plus nombreux⁶⁷.

Loin d'être en déclin, la marine militaire méditerranéenne, jusqu'au règne de Valérien, est en pleine activité. Elle apporte à l'armée de terre un concours précieux en la transportant, en lui assurant son ravitaillement, et en maintenant la sûreté de ses voies de communications.

Les *Iusoriae*, flotte qui patrouille sur le Rhin et la Meuse, transportent les troupes de Julien (356-359 de n. è.), et en 359, des soldats sur le Danube, près d'Acimincum (Basse-Pannonie), au confluent de la Theiss. Ammien⁶⁸ évoque, à cette occasion, les missions de ces patrouilleurs, surveiller les berges et permettre les débarquements sur les arrières de l'ennemi :

Proinde uallo prope Acimincum locato, celsoque aggere in speciem tribunalis erecto, naues uehentes

⁶³ Zosime 2.22, trad. F. Paschoud, Paris, Les Belles Lettres, 2000.

⁶⁴ *Phortis* : ce qui est transporté ; du verbe *phorô*.

⁶⁵ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, 737 p.

⁶⁶ *RIC IV*, Gordien III, n° 132, 323 a et b.

⁶⁷ *CIL III*, 7327.

⁶⁸ Ammien, *Histoires* 19.11.8, trad. G. Sabbah, Paris, Les Belles Lettres, 2002.

quosdam legionarios expeditos, [...] ut si barbaros tumultuare sensissent, aliorum intentos post terga peruaderent inprovisi.

En conséquence, quand on eut établi un retranchement près d'Acimincum et élevé un grand tertre en forme de tribunal, des navires transportant certains légionnaires légèrement équipés reçurent mission de surveiller le lit du fleuve, à proximité des berges [...] : s'ils remarquaient de l'agitation chez les barbares, dont l'attention serait alors concentrée sur un autre point, ils devaient les attaquer par derrière à l'improviste.

Plus précisément, Ammien⁶⁹ utilise le terme *lusoriis nauibus* dans le passage suivant, en 357-358 de n. è. :

Tunc pertimiacens sollertissimus Caesar ne, obseruata nocte inluni, barbari gelu uinctum amnem peruaderent, sotidie a sole in uesperam flexo ad usque lucis principium, lusoriis nauibus discurrere flumen ultro citroque milites ordinauit, ut crustis pruinarum diffractis, nullus ad reuempendi copiam facile perueniret.

Alors César, craignant à bon escient que les barbares ne guettent une nuit sans lune pour passer le cours d'eau pris par le gel, fit quotidiennement, du coucher du soleil jusqu'au lever du jour, croiser sur le fleuve des soldats montés sur des vedettes, allant et venant pour briser la couche de glace et interdire à quiconque de forcer facilement le blocus.

Ces navires semblent correspondre aux épaves présentes au musée de Mayence⁷⁰, datées des deux premiers siècles de n. è., et présentées comme des patrouilleurs.

Les grandes invasions germaniques de 406-411 de n. è. laissent désormais la main à la partie orientale de l'Empire romain. Ce sont en effet les escadres levantines qui permettent l'acheminement de renforts à Carthage contre Genséric en 431.

La colonne trajane représente ce type de navires, selon L. Basch⁷¹, avec des personnages aux corps disproportionnés par rapport aux navires. C'est une colonne sculptée située sur le forum de Rome, qui va en spirale du bas vers le haut, sur une hauteur de 40 m. Les scènes représentées sur les spires des fig. 2 et 3 se déroulent sur le Danube. L. Basch numérote les navires *lusoriae* de 1 à 4. Il y a deux rangs de rameurs et une étrave. Le rang inférieur de rameurs est représenté uniquement par des rames sortant de la coque. Les navires sont pontés et disposent d'une rembarde à croisillons. Les particularités des *lusoriae* par rapport aux autres navires de la colonne sont les suivantes : les châteaux de proue sont plus bas ; les navires fluviaux sont plus petits par rapport aux corps des rameurs, qui représentent donc un étalon. M. Reddé évoque plutôt des *lintres* que des *lusoriae*.

⁶⁹ Ammien, *Histoires* 17.2.3, trad. G. Sabbah, Paris, Les Belles Lettres, 2002.

⁷⁰ O. Höckmann, *Late roman rhine vessels from Mainz, Germany*, The IJNA, n° 22.2, 1993, pp. 125-135.

⁷¹ L. Basch, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes, Institution hellénistique pour la préservation de la tradition nautique, 1987.



Fig. 2 : une spire de la colonne trajane représentant un navire fluvial, Forum de Rome, IIe siècle de n. è. (M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome/Mare Nostrum, 1986, pp 677-678).



Fig n° 3 : une spire de la colonne trajane représentant un navire fluvial, Forum de Rome, IIe siècle de n. è. (M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome/Mare Nostrum, 1986, pp 677-678).

125. Tableau récapitulatif des termes utilisés par les sources écrites anciennes

Grec	Traduction/définition	Latin	Traduction/définition
ή στρατιώτις, ἴδος	ή στρατιώτις ναῦς : le navire de transport de troupes ⁷²		
ὁ ὀπλιταγωγος	ὁ ὀπλίτης, ου : le hoplite ⁷³		
Τὸ τριακόντοριον	La triacontère : navire à 30 rameurs ⁷⁴		
		<i>Lusoriae, -arum (f pl)</i>	Provient de <i>Luder</i> ⁷⁵ ; Navires de plaisance ⁷⁶ . Lusorii nauibus ⁷⁷
		<i>Linter, -tris</i>	Petite embarcation fluviale ⁷⁸ . Provient de <i>lunter</i> , puis de <i>linter</i> : barque à faible tirant d'eau, faite d'un tronc d'arbre creusé. Ses dérivés sont <i>luntriculus</i> , <i>lintrarius</i> (batelier), sans étymologie claire ⁷⁹
		<i>Oneraria, -ae</i>	Navire de transport ⁸⁰ ; cargo ⁸¹
ναῦς φορτίδες	Navires de transport ⁸²		
ὁ ὀλκάς, ἄδος	Vaisseau remorqué ⁸³		
στρογγύλος	Rond, d'où vaisseau rond : vaisseau de transport ou de commerce ⁸⁴		
πόρια	De πορίζω : procurer, fournir ⁸⁵		
ἡ ἄκατος, ου	Navire léger ; bateau de transport ⁸⁶	<i>Actuaria, -ae</i> ⁸⁷ <i>navis</i>	Vaisseau léger ⁸⁸

⁷² Dictionnaire Bailly.

⁷³ Dictionnaire Bailly.

⁷⁴ Dictionnaire Bailly.

⁷⁵ *Thesaurus Linguae Latinae*, non lu.

⁷⁶ Dictionnaire Gaffiot.

⁷⁷ Ammien Marcellin, *Histoires* 17.2, trad. G. Sabbah, Paris, Les Belles Lettres, 2002.

⁷⁸ Dictionnaire Gaffiot.

⁷⁹ A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

⁸⁰ TL 28.46.7, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1995.

⁸¹ Dictionnaire Gaffiot.

⁸² Zosime 2.22, trad. F. Paschoud, Paris, Les Belles Lettres, 2000.

⁸³ Dictionnaire Bailly.

⁸⁴ Dictionnaire Bailly.

⁸⁵ Dictionnaire Bailly.

⁸⁶ Dictionnaire Bailly.

⁸⁷ TL 25.30.10, trad. F. Nicolet-Croizat, Paris, Les Belles Lettres, 1992.

⁸⁸ Dictionnaire Gaffiot.

ὁ κερκουρος, ου ⁸⁹	Vaisseau léger des Chypriotes	<i>Cercurus, -i (m)</i>	Navire léger ⁹⁰
ὁ λέμβος, ου	Origine inconnue ⁹¹ . Petite barque, petit navire de transport ⁹²	<i>lembus, -i (m)</i>	Emprunt ancien au grec λέμβος, latinisé ⁹³
ἡ πεντήρης	Vaisseau à 5 rangs de rames ⁹⁴	quinquérème	
ἡ τριήρης	De τριήρης : A trois étages. Navire à 3 rangs de rameurs	trirème	Navire à trois rangs de rameurs
ταχέας	rapide	<i>Longa navis</i>	Navire long

⁸⁹ Diodore 24.2.1, trad. P. Goukowsky, Paris, Les Belles Lettres, 2006.

⁹⁰ Dictionnaire Gaffiot.

⁹¹ A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

⁹² Dictionnaire Bailly.

⁹³ A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

⁹⁴ Dictionnaire Bailly.

13. Les types de navires de transports de troupes

131. Les vaisseaux longs, transports de troupes

1311. *Stratitidès et hoplitagogoï*

ὁ στρατός signifie « armée » et ἡ στρατιώτις, ἴδος « de soldats ». Ce dernier terme est utilisé sans *naus* pour pointer un navire de transport de troupes.

W. Smith⁹⁵ estime qu'il y a deux classes de trières. Une classe est constituée des trières destinées à la guerre (rapide, *tacheia*⁹⁶). L'autre classe englobe les navires de transport des soldats (*hoplitagogoï* et *stratitidès*) et des chevaux : les trières sont plus lourdes et ne sont pas utilisées dans les batailles.

J. S. Morrison et R. T. Williams⁹⁷ distinguent trois classes de trières, en différenciant les soldats et les chevaux : trière rapide, trière de transport de troupes, et trière transportant des chevaux. Seules les trières rapides (*tachéias*) seraient des trières de guerre. J. S. Morrison et J. F. Coates⁹⁸ décrivent cinq sortes de trières à partir du document IG 2² 1611 : les ἐξαιρέτους⁹⁹ (spécial, réservé) ; trois autres classes ; et les anciennes trières. Il s'agit d'un classement établi selon la date de construction, le standard de construction et la conception de la coque.

J. S. Morrison¹⁰⁰ estime qu'il y avait les navires « 3 » rapides et les « 3 » appelés στρατιώτιδες ou ὀπλιταγωγούς, avec des caractéristiques de coques différentes, peut-être des faisceaux plus larges, ainsi que des garde-corps et un pont construit plus solidement pour transporter 40 ou plus de soldats. Comme déjà évoqué à la sous-section 122, J. S. Morrison évoque l'expression de Diodore : τῶν βαρυτέρων στρατιωτίδων : *stratitidès* lourds. Il les distingue des πόρια qui sont des auxiliaires de flotte, et non des navires de guerre.

Il convient de citer également le texte suivant de Thucydide¹⁰¹ qui confirme que les *stratitidès* ne sont pas une spécificité athénienne quelques années avant la Guerre du Péloponnèse, en 440 av. n. è. :

τεσσαράκοντα δὲ ναυσὶ καὶ τέσσαρσι Περικλέους δεκάτου αὐτοῦ στρατηγούντος ἐναυμάχησαν πρὸς Τραγίᾳ τῇ νήσῳ Σαμίων ναυσὶν ἑβδομήκοντα, ὧν ἦσαν αἱ εἴκοσι στρατιώτιδες.

⁹⁵ W. Smith, *Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, Boston, Little Brown and Company, 1859.

⁹⁶ Démosthène 4.22, ed. S. H. Butcher. Clarendon Press, Oxford, 1903 : εἶεν τί πρὸς τούτοις ἐτι ; ταχείας τριήρεις δέκα· δεῖ γάρ, ἔχοντος ἐκείνου ναυτικόν, καὶ ταχειῶν τριήρων ἡμῖν, ὅπως ασφαλῶς ἡ δύναμις πλέη.

⁹⁷ J. S. Morrison et R. T. Williams, *Greek and Oared ships 900-322 BC*, Cambridge, Cambridge university press 1968.

⁹⁸ J. S. Morrison et J. F. Coates, *The Athenian trireme : the history of the reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

⁹⁹ Thucydide 2.24.2, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1967 : τριήρεις τε μετ' αὐτῶν ἐξαιρέτους ἑκατὸν ἐποίησαντο κατὰ τὸν ἐνιαυτὸν ἕκαστον τὰς βελτίστας : ils prélevèrent 100 trières – les meilleures chaque année.

¹⁰⁰ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC*, Oxford, Oxford Books, 1996.

¹⁰¹ Thucydide 1.116.1, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953.

Mais, avec 44 navires, placés sous le commandement de Périclès et de neuf autres, ils livrèrent combat devant l'île de Tragia contre 70 navires de Samos, dont 20 transports de troupe.

1312. Les *stratitidès* constituent-ils un type de navires différent par rapport à la trière ?

En 411 av. n. è., Thucydide indique que trière et *stratitidès* constituent un même type de navire :

Στρομβιχίδης δὲ ἐκ τῆς Χίου πυθόμενος κατὰ τάχος βοηθήσας ναυσὶν Ἀθηναίων τέσσαρα καὶ εἴκοσι, ὧν καὶ στρατιώτιδες ἦσαν ὀπλίτας ἀγούσαι.

A cette nouvelle, Strombichidès accourut de Chios pour intervenir avec 24 navires d'Athènes, dont des transports de troupes amenant un renfort de hoplites¹⁰².

Xénophon semble, par contre, différencier *stratitidès* et trière :

Δόξαντος δὲ τοῦτου, πληρωθειῶν νεῶν ἐκ τε Μεγάρων καὶ παρὰ τῶν ἄλλων συμμάχων πεντεκαίδεκα στρατιωτίδων μᾶλλον ἢ ταχειῶν ὤχετο.

Cet avis ayant prévalu, après avoir fait équiper 15 vaisseaux – des transports plutôt que des croiseurs.¹⁰³

Nous suggérons une traduction différente : un *stratitidès* plutôt qu'un navire rapide.

1313. Les *hoplitagogoï* constituent une alternative sémantique aux *stratitidès*

Chez Thucydide, les termes *στρατιώτιδες* et *ὀπλιταγῶγοι* se succèdent pour les mêmes navires :

τριήρεσι μὲν οὐκ ἔλασσον ἢ ἑκατον πλευστέα εἶναι (αυτῶν δ' Ἀθηναίων ἐσεσθαι ὀπλιταγῶγους ὅσαι ἂν δοκῶσι, καὶ ἄλλας ἐκ τῶν συμμάχων μεταπεμπτέας εἶναι)¹⁰⁴.

En navires, au moins 100 unités d'Athènes même, dont autant de transports pour la troupe qu'elle jugerait à propos, avec d'autres qu'elle se ferait envoyer par les alliés¹⁰⁵.

τοῦ μὲν δημοσίου [...] ναῦς παρασχόντος κενὰς ἐξήκοντα μὲν ταχείας, τεσσαράκοντα δὲ ὀπλιταγῶγους¹⁰⁶.

[...] l'Etat fournissant en vaisseaux non équipés 60 unités légères, plus 40 transports de troupes¹⁰⁷.

τούτων Ἀττικαὶ μὲν ἦσαν ἑκατον, ὧν αἱ μὲν ἐξήκοντα ταχεῖαι, αἱ δὲ ἄλλαι στρατιώτιδες¹⁰⁸.

Sur ce nombre, 100 d'Athènes, dont 60 trières rapides et des transports de troupe¹⁰⁹.

¹⁰² Thucydide 8.62.2, trad. J. De Romilly/R. Weil, Les Belles Lettres, 1972.

¹⁰³ Xénophon, *Helléniques* 1.1.36, trad. J. Hatzfeld, Paris, Les Belles Lettres, 1936.

¹⁰⁴ Thucydide 6.25.2, trad. L. Bodin/J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1955.

¹⁰⁵ Thucydide 6.25.2, trad. L. Bodin/J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1955.

¹⁰⁶ Thucydide 6.31.3, trad. L. Bodin/J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹⁰⁷ Thucydide 6.31.3, trad. L. Bodin/J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹⁰⁸ Thucydide 6.43, trad. L. Bodin/J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹⁰⁹ Thucydide 6.43, trad. L. Bodin/J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

εκ δὲ τῶν Αθηνῶν τοῦ αὐτοῦ θέρους τελευτῶντος χίλιοι ὀπλίται Αθηναίων καὶ πεντακόσιοι καὶ χίλιοι Ἀργείων...καὶ χίλιοι τῶν ξυμμάχων ναυσὶ δυοῖν δεούσαις πενήκοντα, ὧν ἦσαν καὶ ὀπλαγαῶγοι¹¹⁰.
A Athènes cependant, à la fin du même été (412 av. n. è.), 1000 hoplites athéniens et 1500 d'Argos (c'est que 500 fantassins légers d'Argos avaient été armés en hoplites par les Athéniens) ainsi que 1000 hoplites alliés s'embarquèrent sur 48 navires comprenant des transports de troupes¹¹¹.

Cette thèse d'identité des navires στρατιώτιδες et ὀπλαγαῶγους est défendue par J. S. Morrison et R. T. Williams¹¹². Par ailleurs, ils indiquent qu'aucune source ne précise le nombre de soldats transportés par les *stratitidès* ou les *hoplitatogoi*.

1314. L'évolution architecturale des trières en vue du transport des troupes

Les trières perses pouvaient déjà transporter 230 hommes, dont 30 sur le pont : a priori, il s'agissait de troupes supplémentaires. A Salamine, en 480 av. n. è., les trières de Thémistocle transportaient 200 hommes, essentiellement des rameurs (170), mais pouvaient être facilement modifiées pour transporter 230 hommes sans difficulté, comme l'a fait Cimon. Plutarque¹¹³ relate que Cimon, en 467 av. n. è. a converti une trière de 15 ans en transport de troupes : il a élargi la coque et augmenté la taille du pont, afin de transporter 40 combattants. J. S. Morrison¹¹⁴ explique que le pont des trières s'est étendu progressivement. Poupes et ponts auraient été plus hauts, ce qui leur fournissait plus de résistance au vent et rendait les bateaux plus lourds.

JF Coates¹¹⁵ a théorisé les capacités des transports de troupes et expliqué pourquoi il a fallu dépasser la taille des trières en augmentant le nombre de rangs de rameurs. Il était nécessaire de compenser pour stabiliser. J. F. Coates fait référence à la technique du cintrage : cerner la coque, donc augmenter sa largeur uniquement au niveau de l'eau, doublant le plancher, ce qui laissait la possibilité d'entrer dans les chantiers du Pirée. Ces trières étaient utilisées pour leur vitesse et leur maniabilité. Le pont n'était pas de taille suffisante pour accueillir plus de 30 hommes en plus des rameurs. Les trières de Thémistocle n'étaient pas prévues pour transporter le poids supplémentaire. Elles ne disposaient pas de pavois. Le surpoids aurait posé des difficultés aux rameurs pour franchir les vagues, et le bateau aurait été moins à l'aise sur la mer, particulièrement sous voile. J. F. Coates estime qu'il est possible d'embarquer jusqu'à 50 hommes en plus des 200 rameurs.

Des trières auraient pu transporter 300 hommes, mais elles nécessitaient de plus grandes transformations par rapport aux trières existantes, ce qui était difficile et cher. Alors furent choisies des tétrères, soit deux rangs de rameurs sur deux niveaux. Elles pouvaient entrer dans les chantiers navals. Les navires « 5 » et les « 6 » étaient plus chers à construire et maintenir que les trières. Les tétrères constituaient un bon compromis, selon J. F. Coates.

¹¹⁰ Thucydide 8.25.1, trad. J. De Romilly/R. Weil, Paris, Les Belles Lettres, 1972.

¹¹¹ Thucydide 8.25.1, trad. J. De Romilly/R. Weil, Paris, Les Belles Lettres, 1972.

¹¹² J. S. Morrison et R. T. Williams, *Greek and Oared Ships 900-322 BC*, Cambridge, Cambridge university press, 1968.

¹¹³ Plutarque, *Cimon* 12.2, trad. R. Flacière et E. Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 1972.

¹¹⁴ J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, The Age of the Galley (R. Gardiner, dir), Londres, Conway Maritime Press, 1995.

¹¹⁵ J. F. Coates, *The trireme project : operational experience 1987-90*, Oxbow books, 1993.

Pendant le Ve siècle av. n. è., en plus d'être utilisés comme navires de combat de première ligne, les « 3 » servaient pour escorter et, si nécessaire, remorquer des ὄλκαδες¹¹⁶, contenant des troupes ou des vivres¹¹⁷.

Quand, dans la dernière partie du IV^e siècle av. n. è., les « 3 » grecs cessèrent d'être des navires de première ligne, ils constituèrent encore un gros contingent des flottes. Ils reçurent pour rôle de remorquer des transports de troupes et des transports de vivres, tout autant que de servir pour la reconnaissance et les communications.

Concernant les trirèmes romaines, M. Reddé¹¹⁸ estime que l'équipage qui montait ces bateaux était difficile à évaluer. 200 hommes devaient constituer un minimum, et plus vraisemblablement 220 à 230 hommes à bord.

1315. Les navires de guerre étaient-ils couramment également des transports de troupes ?

Certains navires servaient donc à la guerre et au transport de troupes. Nous citerons plus particulièrement les trières et les pentères comme la quinquère.

13151. Les trières

J. S. Morrison a démontré, avec la construction et la mise en fonction de l'Olympias, que le recours à 170 rameurs était tout à fait possible.

Mais Thucydide questionne les textes d'Homère : 120 hommes sur les navires béotiens, et seulement 50 sur ceux de Philoctète. Le terme Αὐτερέται, utilisé dans le passage suivant, résume l'idée générale : « rameurs et combattants. »

Πεποίηκε γὰρ χιλίων καὶ διακοσίων νεῶν τὰς μὲν Βοιωτῶν εἴκοσι καὶ ἑκατὸν ἀνδρῶν, τὰς δὲ Φιλοκτῆτου πεντήκοντα, δηλῶν, ὡς ἐμοὶ δοκεῖ, τὰς μεγίστας καὶ ἐλαχίστας: ἄλλων γοῦν μεγέθους πέρι ἐν νεῶν καταλόγῳ οὐκ ἐμνήσθη. Αὐτερέται δὲ ὅτι ἦσαν καὶ μάχιμοι πάντες, ἐν ταῖς Φιλοκτῆτου ναυσὶ δεδήλωκεν: τοξότας γὰρ πάντας πεποίηκε τοὺς προσκώπους. περίνεως δὲ οὐκ εἰκὸς πολλοὺς ξυμπλεῖν ἔξω τῶν βασιλέων καὶ τῶν μάλιστα ἐν τέλει, ἄλλως τε καὶ μέλλοντας πέλαγος περαιώσεσθαι μετὰ σκευῶν πολεμικῶν, οὐδ' αὖ τὰ πλοῖα κατάφαρκα ἔχοντας, ἀλλὰ τῷ παλαιῷ τρόπῳ ληστικώτερον παρεσκευασμένα¹¹⁹.

En effet, sur 1200 navires, il (Homère) donne comme chiffre pour ceux des Béotiens 120 hommes par navire et pour ceux de Philoctète 50, précisant là, je pense, les deux extrêmes ; en tout cas, ce sont les

¹¹⁶ Diodore, 14.73.2, trad. E. R. Bennett et M. Bonnet, Paris, Les Belles Lettres, 1997.

¹¹⁷ J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, The Age of the Galley (R. Gardiner, dir), Londres, Conway Maritime Press, 1995

¹¹⁸ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986.

¹¹⁹ Thucydide 1.10.4, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953.

seules unités dont il ait, dans le catalogue des vaisseaux, mentionné l'importance ; d'autre part, ils étaient tous rameurs et combattants (*auteretai*), il l'indique à propos des navires de Philoctète : il donne, en effet, comme archers tous les hommes maniant la rame ; et en fait de passagers, il est peu probable qu'il y ait eu grand monde à bord, en dehors des rois et des principaux dignitaires, étant donné surtout qu'il s'agissait de traverser la mer avec un attirail de guerre et qu'en outre leurs bateaux n'avaient pas de plats-bords continus, mais étaient disposés à l'ancienne mode, plutôt comme ceux des pirates¹²⁰.

Thucydide¹²¹ poursuit la démonstration en évoquant le peu de soldats grecs transportés par les navires :

Πρὸς τὰς μεγίστας δ' οὖν καὶ ἐλαχίστας ναῦς τὸ μέσον σκοποῦντι οὐ πολλοὶ φαίνονται ἐλθόντες, ὡς ἀπὸ πάσης τῆς Ἑλλάδος κοινῇ πεμπόμενοι.

Quoi qu'il en soit, si l'on fait une moyenne entre les navires les plus grands et les plus petits, on voit que les troupes n'étaient pas nombreuses, pour une expédition envoyée en commun par la Grèce entière.

H. T. Wallinga¹²² en déduit, à l'inverse de J. S. Morrison, que les *stratiotidès* ne différaient guère des trières qui servaient aussi au transport de troupes. Elles constituaient une réserve de navires de guerre. Selon lui, il y avait peu de différences entre un στρατιῶτις, et une trière, s'il y en avait une. Le nombre de rameurs était variable. En effet, la vitesse n'était pas recherchée lors du transport, mais plutôt le nombre de soldats transportés, qui n'étaient pas tous de bons rameurs formés. Les trières n'étaient pas complètement remplies de rameurs à chaque sortie en mer. Elles pouvaient tout autant servir de transports de troupes que de navires de combat. Lorsqu'elles transportaient des troupes, elles pouvaient être pourvues de 50 à 60 rameurs au lieu de 170, Ces trières étaient donc moins rapides.

Il estime qu'il n'était pas possible, notamment dans la flotte perse de 490 av. n.è. de disposer dans les villes phéniciennes d'assez de rameurs expérimentés pour manœuvrer 300 trières. Selon lui, 170 était un nombre maximum, pas systématique.

13152. Les navires romains, de type quinquérème

Le terme grec est πεντήρης : à cinq rangs de rames. L'équivalent romain est la quinquérème.

Polybe détaille les forces transportées sur une pentère, à la bataille d'Ecnome en 256 av. n. è., opposant Carthage à Rome : au total, cette force de marine (romaine) comprenait 140 000 hommes, chaque navire embarquant 300 rameurs (ερέτας μὲν τριακοσίους) et 120 soldats (επιβάτας δ'

¹²⁰ Thucydide 1.10.4, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953.

¹²¹ Thucydide 1.10.5, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953.

¹²² H. T. Wallinga, *Ships and sea-power before the great Persian War : the ancestry of the Ancient Trireme*, New York et Cologne, E. J. Brill, 1993.

ἑκατὸν εἰκοσι).¹²³ Pline¹²⁴ confirme : 400 rameurs sur une quinquérème, mais il ne distingue pas entre rameurs et combattants.

Appien¹²⁵ fait référence aux quinquérèmes, au début de la 3^e guerre punique, près de Carthage :

350. Ναυσὶ δ' ἐφέροντο πενήκοντα μὲν πενήρεσιν, ἑκατὸν δ' ἡμιολίαις, ἀφράκτοις δὲ καὶ κερκούροις καὶ στρογγύλοις πολλοῖς. 351. Καὶ στρατὸν ἦγον οκτακισμυρίους πεζοὺς καὶ ἵππεας τετρακισχιλίους.

350. Comme moyens de transport, ils disposaient de 50 quinquérèmes, de 100 bâtiments de guerre légers, ainsi que d'un grand nombre de bateaux non pontés, de vedettes et de navires de commerce.

351. Et ils conduisaient une armée de 80 000 fantassins et de 4 000 cavaliers.

Les quinquérèmes étaient toujours cataphractes, donc pontées, selon L. Basch¹²⁶ : le navire de combat par excellence depuis la bataille d'Amorgos en 322 av. n. è. Cela confirme leur capacité de transporter un grand nombre de combattants.

132. Les petits navires de transports

Les *lemboi* sont uniquement à rames et les *akatoi* sont à voiles et à rames. Nous constaterons qu'il est difficile de les qualifier précisément. L. Casson¹²⁷ a tenté de les comparer en faisant du *lembos* le plus grand des deux types de navires, ce qui conduira à le présenter en premier. Il cite également le *phaselos*, quand il évoque le *lembos* et l'*akatos*.

1321. Le *lembos*, *lembos-hémiolios* et *lembos-liburnes*

Polybe¹²⁸ rapporte que Philippe V de Macédoine, en 216 av. n. è., fit construire 100 λέμβοι par les Illyriens, pirates réputés, pour sa lutte contre les Romains. Il expose ses motivations :

[1] Φίλιππος δὲ κατὰ τὴν παραχειμασίαν ἀναλογιζόμενος ὅτι πρὸς τὰς ἐπιβολὰς αὐτοῦ χρεῖα πλοίων ἐστὶ καὶ τῆς κατὰ θάλατταν ὑπηρεσίας, καὶ ταύτης οὐχ ὡς πρὸς ναυμαχίαν — [2] τοῦτο μὲν γὰρ οὐδ' ἂν ἤλπισε δυνατὸς εἶναι, Ῥωμαίους διαναυμαχεῖν — ἀλλὰ μᾶλλον ἕως τοῦ παρακομίζειν στρατιώτας καὶ θάπτον διαίρειν οἷ πρόθοιτο καὶ παραδόξως ἐπιφαίνεσθαι τοῖς πολεμίοις: [3] διόπερ ὑπολαβὼν ἀρίστην εἶναι πρὸς ταῦτα τὴν τῶν Ἰλλυριῶν ναυπηγίαν ἑκατὸν ἐπεβάλετο λέμβους κατασκευάζειν, σχεδὸν πρῶτος τῶν ἐν Μακεδονίᾳ βασιλέων

[1] Philippe, au cours de cet hivernage, réfléchissait que pour ses plans il avait besoin de vaisseaux et d'équipages, non pas en vue d'une bataille navale [2] (car il n'aurait pas pu espérer être capable d'affronter les Romains sur mer), mais pour transporter ses soldats, les amener plus vite sur le lieu

¹²³ Polybe 1.26.7, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹²⁴ Pline l'Ancien, HN 32.1.4, non lu.

¹²⁵ Appien, *Le Livre africain* 75.350-351, trad. P. Goukowsky, Paris, Les Belles Lettres, 2001.

¹²⁶ L. Basch, *Un modèle de navire romain au musée de Sparte*, L'Antiquité classique 37, Fasc 1, 1968, pp. 136-171.

¹²⁷ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

¹²⁸ Polybe 5.109.1-3, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

projeté et apparaître à l'improviste à l'ennemi. [3] C'est pourquoi, pensant que la construction navale des Illyriens était la meilleure pour cet usage, il résolut de faire construire cent *lemboi*, le premier sans doute en cela des rois de Macédoine.

Le passage décrit la fonction et l'objectif du *lembos* : « pour transporter ses soldats, les amener plus vite sur le lieu projeté et apparaître à l'improviste à l'ennemi ».

A propos du même épisode, Tite-Live¹²⁹ dénombre 120 *lemboi*, à deux rangs de rames (*lembis biremis*), et qui peuvent aussi voguer sur le fleuve :

Nuntiantes Phiippum primum Apolloniam temptasse, lembis biremis centum uiginti aduerso subuectum.

Ils annoncent que Philippe, après avoir remonté le fleuve avec une flotte de 120 *lemboi* à deux rangs de rames, avait d'abord cherché à attaquer Apollonie.

Mais, lorsque Tite-Live évoque Nabis en 195 av. n. è., après sa défaite face aux Romains, Il indique que Nabis ne conserve aucun navire sauf deux *lemboi* conduits par seize rameurs, donc la plus petite sorte de *lemboi* :

*naves, quas civitatibus maritimis ademisset, redderet neve ipse navem ullam praeter duos lembos, qui non plus quam sedecim remis agerentur, haberet*¹³⁰.

Nabis restituerait aux cités maritimes les vaisseaux qu'il leur avait enlevés ; il ne garderait pour lui-même que deux *lemboi* à seize rames au plus¹³¹.

Du fait des deux rangs de rames, nous pouvons déduire que ces transports étaient de capacité limitée. Le *lembos* comporte de 16 à 50 rameurs, selon les sources. Polybe¹³² rapporte que le λέμβος dispose de 50 rameurs :

ἐκατὸν λέμβοι ... ἐφ' ὧν ἦσαν ἰλλυριοὶ πεντακισχίλιοι.
Cent *lemboi* ... avec à bord 5000 Illyriens.

Strabon¹³³ confirme le nombre de 50 rameurs :

λέμβον συμπηξάμενον πεντηκοντόρω (50) πάρισον πλεῖν.
Lembon, équivalent à un navire de 50 rameurs.

Le *lembos* est un petit navire, non ponté, selon C. Torr¹³⁴, en faisant référence à un texte de Polybe¹³⁵. L'autre intérêt de ce texte est qu'il semble différencier le λέμβος par rapport aux navires de guerre et aux vaisseaux pontés, à l'occasion du premier débarquement des troupes romaines à Messine en Sicile :

¹²⁹ TL 24.40.1-2, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 2005.

¹³⁰ TL 34.35.5, trad. Weissenborn et Müller, Weidmannsche buchhandlung, 1883.

¹³¹ TL 34.35.5, trad. Nisard, Firmin Didot, Paris, 1864.

¹³² Polybe 2.3.1, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1970.

¹³³ Strabon 2.3.4, trad. Aujac, Paris, Les Belles Lettres, 1969.

¹³⁴ C. Torr, *Ancient ships*, Londres, Cambridge University Press, 1895.

¹³⁵ Polybe 1.20.13, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

ουχ οἷον κατάφρακτος αυτοῖς ὑπῆρχεν ναῦς ἀλλ' οὐδὲ καθόλου μακρὸν πλοῖον οὐδὲ λέμβος οὐδὲ εἷς.

Non seulement ils (les Romains) n'avaient pas un vaisseau ponté, mais pas même un navire de guerre, ni un *lembos*.

Un autre passage de Polybe confirme le caractère « non ponté » des *lemboi*¹³⁶ : τούτοις ἄφρακτα (non pontés) λέμβοι.

La coque est décrite par Aristote¹³⁷ : pour les oiseaux de proie, la vitesse de vol est essentielle pour survivre. En conséquence, leurs corps sont construits pour un mouvement approprié. Ils ont de petites têtes et des cous minces, mais une poitrine forte et pointue ou tendue comme dans le cas de la proue d'un navire de type *lembos*.

Isidore de Séville¹³⁸, à la fin de l'Antiquité, définit le *lembus* comme un petit navire court, une barque (*cumba*), une petite barque (*caupulus*), une petite embarcation fluviale (*lintris*): *Lembus navicula brevis, qui alia appellatione dicitur et cumba et caupulus, sicut et lintris, id est carabus, quem in Pado paludibusque utuntur.*

L'origine étymologique du mot *lembos* n'existe pas, selon A. Ernout¹³⁹. Il fait le lien entre Grec et Latin en renvoyant au terme *lembus, -i (m)* qui est un emprunt ancien au grec λέμβος (origine inconnue), latinisé. *Lembus (lembo, lembum)* apparaît dans Plaute¹⁴⁰, avec la traduction d'A. Ernout : « un tout petit canot », « une barque ». Le diminutif est *lembunculus* (cf. 22242), souvent déformé en *lenunculus*, parce que l'embarcation était employée par les pirates et les trafiquants.

Le *lembos* n'est pas un type de navire facile à catégoriser à la lecture des sources antiques. Ainsi, lors de la 1^{ère} guerre punique¹⁴¹, Polybe évoque le *lembos qui* se déplace en avant de la flotte comme éclaircur. Diodore, à l'occasion du siège de Rhodes (305-304 av. n. è.) emploie également le terme τῶν λέμβων¹⁴², mais dans un contexte différent. Les *lemboi* « ressemblaient à des barques de pirates » selon Strabon¹⁴³ (δύο λέμβοις ληστρικοῖς ὅμοια), contemporain de Diodore. J. S. Morrison¹⁴⁴ estime que le λέμβος est à mi-chemin entre une catégorie générale et un navire spécifique : le mot grec apparut au IV^e siècle av. n. è. comme le nom d'un petit navire tiré par un navire marchand¹⁴⁵, donc plutôt une annexe.

¹³⁶ Polybe 16.1.9, trad. Foulon, Weil et Cauderlier, Paris, Les Belles Lettres, 1995.

¹³⁷ Aristote 10,701a, 31.

¹³⁸ Isidore de Séville, *Origines* 19.1.26.

¹³⁹ A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

¹⁴⁰ Plaute, *Mercator* 194 et 259, trad. A. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1956.

¹⁴¹ Polybe 1.53.9, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹⁴² Diodore 20.85.3, trad. F. Hofer, Hachette, 1865.

¹⁴³ Strabon 2.3.4, trad. Aujac, Paris, Les Belles Lettres, 1969.

¹⁴⁴ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford, Oxford books, 1996, pp. 263-264.

¹⁴⁵ Démosthène 32.6 (non lu).

L. Casson¹⁴⁶ indique que les *lemboi* sont apparus au III^e siècle av. n. è. Navires à rames, ce sont des auxiliaires de flotte de guerre. Ils seraient plus grands et spacieux que l'*akatos* et donc que le *kélès*. Leur proue serait concave, de type taillemer.

Dans notre second chapitre, relatif aux navires éclaireurs, nous retrouverons des *lemboi*. Il s'agit du même type de navires, comme semble l'indiquer le passage de Polybe relatif aux navires « habituellement détachés en avant l'approche des ennemis »¹⁴⁷. Le dictionnaire Bailly confirme la vraisemblance de la même typologie de navire car il définit le *lembos*, avec plusieurs usages : « chaloupe qui suit un navire ou bateau de pêche, ou petit navire qui précède une flotte ou petit navire de transport. »

Par ailleurs, J. S. Morrison¹⁴⁸ estime que la liburne est une sorte de lembos. Il fait alors référence à un navire apparaissant sur la colonne trajane (voir fig. 4 ci-dessous). Le navire au premier plan serait, selon lui, une liburne donc une sorte de *lembos*. Cette remarque nous permet d'espérer détenir une représentation graphique d'un *lembos*.

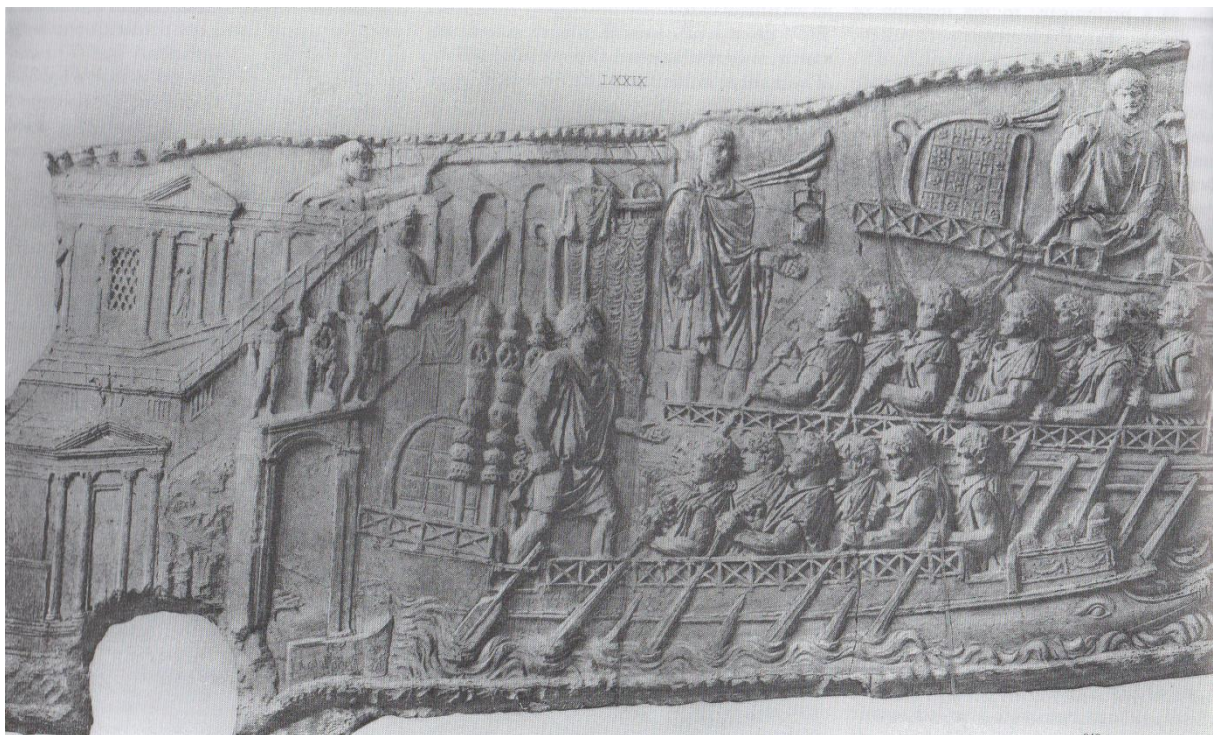


Fig. 4 : spire de la colonne trajane, Forum romain, Rome, II^e siècle (extrait de J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, In : *The Age of the Galley* (dir. R. Gardiner), Londres, Conway maritime press, 1995, p 72).

¹⁴⁶ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

¹⁴⁷ Polybe 1.53.9, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹⁴⁸ J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, *The Age of the Galley* (dir. R. Gardiner), Londres, Conway maritime press, 1995.

J. S. Morrison présente l'*hémolios* comme une sorte de *lembos*, inventé par les pirates¹⁴⁹, telle la liburne. Il comportait un rang et demi de rames¹⁵⁰, et serait issu de l'est de la Méditerranée. Le terme a été employé pour la première fois par Diodore¹⁵¹ qui en fait des navires de haute mer (trajet de Corinthe vers la Sicile). J. S. Morrison cite Polybe pour associer *lembos* et *hémolios*. Philippe V, disposant de 100 ou 120 *lemboi*, en équipa 50 de la façon suivante :

[1] διόπερ ἀκούων τοὺς Σκερδιλαΐδου λέμβους περὶ Μαλέαν λήζεσθαι καὶ πᾶσι τοῖς ἐμπόροις ὡς πολεμίους χρῆσθαι, παρεσπονδηκέναι δὲ καὶ τῶν ἰδίων τινὰ πλοίων ἐν Λευκάδι συνορμήσαντα, [2] καταρτίσας δώδεκα μὲν καταφράκτους ναῦς, ὀκτὼ δ' ἀφράκτους, τριάκοντα δ' ἡμιολίους...¹⁵²

[1] Ayant donc entendu que les *lembous* de Scerdilaïdas (allié des Romains, ennemi de Philippe V) commettaient des actes de piraterie au large de Cape Malea et traitaient tous les marchands comme des ennemis, et qu'il avait saisi en traître des navires macédoniens qui étaient ancrés près de lui à Leucas, [2] il (Philippe V) équipa douze navires pontés, huit non pontés et trente *hemiolioi*...¹⁵³.

Nous en déduisons que les *hémolios* n'étaient *a priori* catégorisés ni dans les navires pontés, ni dans les bateaux non pontés.

Appien¹⁵⁴ décrit l'*hémolios* comme un bâtiment de transport, également de haute mer :

οἱ μὲν δὴ θύσαντες ἐς Σικελίαν ἐπλεον ὡς ἐκεῖθεν ἐς τὴν Ἰτύκην διαβαλοῦντες, ναυσι δ' ἐφέροντο πεντήκοντα μὲν πεντήρεσιν, ἑκατὸν δ' ἡμιολίαις, ἀφράκτοις δὲ καὶ κερκούροις καὶ στρογγύλοις πολλοῖς.

Après avoir sacrifié aux dieux, ils gagnèrent par mer la Sicile, avec l'intention d'effectuer à partir de là leur traversée jusqu'à Utique. Comme moyens de transport, ils disposaient de 50 quinquérèmes, de 100 *hémolios*, ainsi que d'un grand nombre de bateaux non pontés, de *kerkourou* et de navires de commerce.

Tous ces indices contribuent à la difficulté de caractériser les *lemboi* précisément, mais les placent parmi les navires de haute mer.

1322. Les *akatoi/acturariae*

Thucydide distingue les *akatoi* des *ploia* et des trières :

¹⁴⁹ ὁ ἡμιόλιος : barque de pirate (dictionnaire Bailly).

¹⁵⁰ ἡμιόλιος : formé d'un entier et demi (dictionnaire Bailly).

¹⁵¹ Diodore 16.61.4 : μετὰ δὲ ταῦτα ἐν Κορίνθῳ μισθωσάμενος πλοῖα φορτηγὰ μεγάλα καὶ τέσσαρας ἔχων ἡμιολίας παρεσκευάζετο πρὸς τὸν εἰς Ἰταλίαν καὶ Σικελίαν πλοῦν : mais plus tard, il engagea à Corinthe de grands cargos et quatre *hémolias* préparés pour le voyage en Italie et en Sicile (C. H. Oldfather. Vol. 4-8. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; London: William Heinemann, Ltd. 1989).

¹⁵² Polybe, 5.101.1-2, Theodoros Büttner-Wobst after L. Dindorf, Leipzig, Teubner, 1893.

¹⁵³ Polybe, 5.101.1-2, Loeb Classical Library edition, 1922- 1927.

¹⁵⁴ Appien, *Le livre africain* 75.350, trad. P. Goukowsky, Paris, Les Belles Lettres, 2001.

ἔκλρον οὖν τὸν τε λιμένα εὐθύς τὸν μέγαν, ἔχοντα τὸ στόμα ὀκτώ σταδίων μάλιστα, τριήρεσι πλαγίαις καὶ πλοίοις καὶ ἀκάτοις ἐπ' ἀγκυρῶν ὀρμίζοντες¹⁵⁵.

Ils s'empressèrent donc de fermer le Grand Port, dont l'entrée est de huit stades, en y mouillant par le travers des trières, des transports et des *akatois*.¹⁵⁶

Plutarque¹⁵⁷ les différencie du *gaulos*, navire de transport phénicien. Tite-Live¹⁵⁸ les décrit comme des bateaux de débarquement :

In hoc tumultu actuariae naues, instructae iam ante circumuectaeque ad Nasum, armatos exponunt.

Dans ce désordre, des vaisseaux légers préparés à l'avance et qui avaient gagné Nasos en contournant la ville, débarquent des soldats.

Actuaria navis signifierait donc « vaisseau léger »¹⁵⁹.

Aulu-Gelle¹⁶⁰ définit les *actuariae* ainsi :

quas Graeci ἰστιοκώπους uocant uel ἑπακτρίδας.

Que les Grecs appellent ἰστιοκώπους (à voile et à rames), ou ἑπακτρίδας (petite embarcation de pêcheur ou de pirates).

Nonien Marcellin¹⁶¹ précise :

actuariae, nauiculuae celeres, dictae quod cito agi possunt.

Actuariae, petits bateaux rapides, appelés ainsi car ils peuvent se déplacer rapidement.

Isidore de Séville¹⁶² définit :

actuariae naues sunt quae uelis simul et remis aguntur.

Navires légers, propulsés par leurs rames et rapides à manoeuvrer.

A. Jal¹⁶³ indique que ce navire est propre à porter certaines charges et surtout à transporter en peu de temps des hommes de guerre et des chevaux. L. Casson¹⁶⁴ lui attribue 30 à 50 rameurs sur un seul rang, et une voile carrée, ce dernier point étant confirmé par la mosaïque d'Althiburus. Ce serait un bateau de rivière et de mer. Il date son utilisation du Ve siècle av. n. è. jusqu'au VIIIe siècle. L. Casson évoque ensemble *akatoi*, *lemboi* et *kélétès* (cf. 214) car ils ont tous trois les mêmes fonctions mais sont sous la taille de la trière, et ont des formes différentes. L'*actuaria* est également un vaisseau marchand.

¹⁵⁵ Thucydide 7.59.3, Oxford, Oxford University Press, 1942.

¹⁵⁶ Thucydide 7.59.3, trad. J. Voilquin, Paris, Garnier Frères, sans date.

¹⁵⁷ Plutarque, *Œuvres morales* 466 b-c, non lu.

¹⁵⁸ TL 25.30.10, trad. F. Nicolet-Croizat, Paris, Les Belles Lettres, 1992.

¹⁵⁹ Dictionnaire Gaffiot.

¹⁶⁰ Aulu-Gelle, *Nuits attiques* 10.5, trad. R. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978.

¹⁶¹ Nonien Marcellin, *De genere nauium*, In *De conpendiosa doctrina*, p 854-859, livre XX, WM Lindsay, Lipsiae, 1903.

¹⁶² Isidore de Séville, *Origines* 19.1.24.

¹⁶³ A. Jal, *La Flotte de César ; le ksuston naumakhon d'Homéère ; virgilius nauticus : études sur la marine antique*, Paris, Firmin Didot Frères, Fils et Cie, 1861.

¹⁶⁴ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

P.-M. Duval¹⁶⁵, à partir de la mosaïque d'Althiburus (cf. 214), fait de l'*actuaria* le transport de troupes idéal car il possède rames et voiles. J. Rougé¹⁶⁶ le décrit comme un navire de cabotage, à propulsion mixte.

1323. Les phaseli

Le *phaseli/phaseloi*¹⁶⁷ ou *phaselus*, -os¹⁶⁸ peut être cité dans un contexte non guerrier, voire poétique¹⁶⁹, mais capables de réaliser un voyage en Méditerranée. Mais il pouvait aussi servir de transport de troupes en temps de guerre. Strabon¹⁷⁰ le rapporte :

ὁ δ' οὐκ ἔλαττον ὀγδοήκοντα ἔναυπηγήσατο δίκροτα καὶ τριήρεις καὶ φασήλους κατὰ Κλεοπατρίδα τὴν πρὸς τῇ παλαιᾷ διώρυγι τῇ ἀπὸ τοῦ Νείλου. Γνοὺς δὲ διεψευσμένος ἔναυπηγήσατο σκευαγωγὰ ἑκατὸν καὶ τριάκοντα, οἷς ἔπλευσεν ἔχων περὶ μυρίου πεζοῦς...

Gallus n'y avait pas songé et avait fait construire jusqu'à quatre-vingts birèmes, trirèmes et phasèles à Cléopâtre, sur le vieux canal du Nil. Plus tard seulement il reconnut son erreur, et, s'étant commandé cent trente transports, il s'y embarqua avec dix mille hommes environ, tous fantassins...

Appien¹⁷¹ utilise également le terme *phaselos* pour le transport de troupes :

ἔδωρήσατο δὲ καὶ Ὀκταουία τὸν ἀδελφόν, αἰτήσασα παρ' Ἀντωνίου, δέκα φασήλοις τριηρικτοῖς, ἐπιμίκτοις ἕκ τε φορτίδων νεῶν καὶ μακρῶν.

Octavie de son côté fit présent à son frère, avec l'agrément d'Antoine, de dix phasèles à trois rangs de rames, espèce de vaisseau qui tient le milieu entre les vaisseaux de transport et les vaisseaux longs.

A. Ernout précise que le terme *phaselus* désigne une barque en forme de haricot, emprunt au grec φάσελος, énoqué par Aulu-Gelle¹⁷². L. Casson déduit du terme φάσηλος que ce bateau était long et étroit. Il était principalement utilisé pour le transport de passagers mais pouvait être équipé, selon lui, pour le combat naval, avec un éperon, comme l'*ἄκατος* et le *λέμβος*. E. de Saint-Denis¹⁷³ recense trois types de *phaselos*, du canot jusqu'au grand navire, transport de troupes.

¹⁶⁵ P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire 61, 1949, pp. 119-149.

¹⁶⁶ J. Rougé, *La Marine dans l'Antiquité*, Paris, PUF, 1975.

¹⁶⁷ ὁ φάσηλος, ου : fésole ; chaloupe allongée (dictionnaire Bailly).

¹⁶⁸ *Phaselus*, -os : felouque (dictionnaire Gaffiot).

¹⁶⁹ Catulle, *Poésies* 4, Trad. G. Lafaye, Paris, Les Belles Lettres, 1958. Properce, *Elégies* 3.21, trad. S. Viarre, Paris, Les Belles Lettres, 2005.

¹⁷⁰ Strabon, 16.4.23, Trad. A. Tardieu, Paris, Hachette, 1885.

¹⁷¹ Appien, *Guerres civiles* 5.95, trad. J. J. Combes Dounous, Paris, Frères Mame, 1808.

¹⁷² Aulu-Gelle, *Nuits attiques* 10.5, trad. R. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978.

¹⁷³ E. De Saint-Denis, *Les types de navires dans l'Antiquité romaine*, Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes 48, Paris, C. Klincksieck, 1974, pp. 10-25.

133. Les transports de troupes sur rivière : *lusoriae*, *lintris*

B. Rankow¹⁷⁴ évoque les flottes provinciales, dont les patrouilleurs de rivière. Il rappelle qu'il n'existait aucun pont permanent sur le Rhin et le Danube. Les patrouilleurs veillaient à ce que la frontière ne soit pas franchie, mais aussi convoiaient des troupes sur l'autre berge.

Les épaves de Zwammerdam¹⁷⁵ (IIe-IIIe siècle de n. è.) constituent les restes d'embarcations à fond plat. Elles permettaient de transporter soit des bagages, soit des hommes (20 à 30 au moins) tout en s'échouant facilement. Ces grosses barques pourraient être rapprochées du texte de Tacite¹⁷⁶ relatif à la campagne de Germanicus (An 16 de n. è.) :

Mille naues sufficera uisae properataeque, aliae breues, angusta puppi proraque et labo utero, quo facilius fluctus tolerarent, quaedam planae carinis, ut sine noxa siderent, plures adpositis utrimque gubernaculis, conuerso ut repente remigio hinc uel illinc adpellerent, multae pontibus stratae, super quas tormenta ueherentur, simul aptae ferendis equis aut com meatui; uelis habiles, citae remis, augebantur alacritate militum in speciem ac terrorem.

Mille navires parurent suffisants et furent vite achevés, les uns courts, étroits de la poupe et de la proue mais larges de flancs, pour mieux supporter les vagues ; certains aux carènes plates, pour s'échouer sans dommage ; beaucoup munis de deux gouvernails, à l'avant et à l'arrière, pour permettre, en changeant soudain la manœuvre des rames, d'aborder d'un côté ou de l'autre ; un grand nombre pontés pour le transport des machines et adaptés aussi au chargement des chevaux ou du ravitaillement ; tous bons à la voile, rapides à la rame, que l'enthousiasme des soldats rendait encore plus imposants et redoutables.

1331. les *lusoriae*

Végèce¹⁷⁷ décrit les *lusoriae*¹⁷⁸ comme des navires de rivière et les oppose aux vaisseaux longs : *Quo facto statim capitur tamquam inermis (sans armes) et debilis (faible) nauis ; quid enim salutis superest ei, qui amiserit clauum? De lusoriis, quae In Danubio agrarias cotidianis tutantur excubiis reticendum puto, quia artis amplius in his frequentior usus inuenit, quam uetus doctrina monstraerat.*

O. Höckmann¹⁷⁹, tout comme M. Reddé¹⁸⁰, évoque les épaves de type A de Mayence¹⁸¹, qu'il estime être des *lusoriae*, bateaux de rivière, sans pont, de la dernière partie du IVe siècle, sorte de chalands

¹⁷⁴ B. Rankow, *Fleets of the Early Roman Empire, 31 BC-AD 324, The Age of the Galleys*, R. Gardiner et J.S. Morrison (dir.), Londres, Conway Maritime Press, 1995.

¹⁷⁵ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, pp. 125-127.

¹⁷⁶ Tacite, *Annales* 2.6.2, Wuilleumier/Hellegouarc'h, Les Belles Lettres, 1990.

¹⁷⁷ Végèce, *traité de l'art militaire* 4.46, <http://www.thelatinlibrary.com>.

¹⁷⁸ *Lusoriae, -arum* : navire de plaisance (dictionnaire Bailly).

¹⁷⁹ O. Höckmann, *Late roman rhine vessels from Mainz, Germany*, *The IJNA* 22.2, 1993.

¹⁸⁰ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, pp. 130-133.

à rames et à voile, à la fois navires éclaireurs et navires de débarquement de petits détachements d'hommes. Les reconstitutions de ces épaves montrent des centres de gravité particulièrement bas. Il les situe pendant l'Empire romain tardif, et estime que, contrairement aux épaves de Zwammerdam, il ne s'agit pas de constructions d'héritage celtique. C. G. Starr¹⁸² confirme que la *classis* (flotte) *Germanica* utilisait des *lusoriae* pour patrouiller sur le Rhin.

La reconstitution fig. 5 montre l'importante longueur de ces navires patrouilleurs (20 m sur 3 m en largeur), et leur centre de gravité bas, qui en fait des chalands. La proue du navire est saillante. Les fig. 5 et 5b laissent imaginer 15 rameurs sur un seul rang, par côté. Les tolets sont apparents. Le mât est placé en avant du bateau.

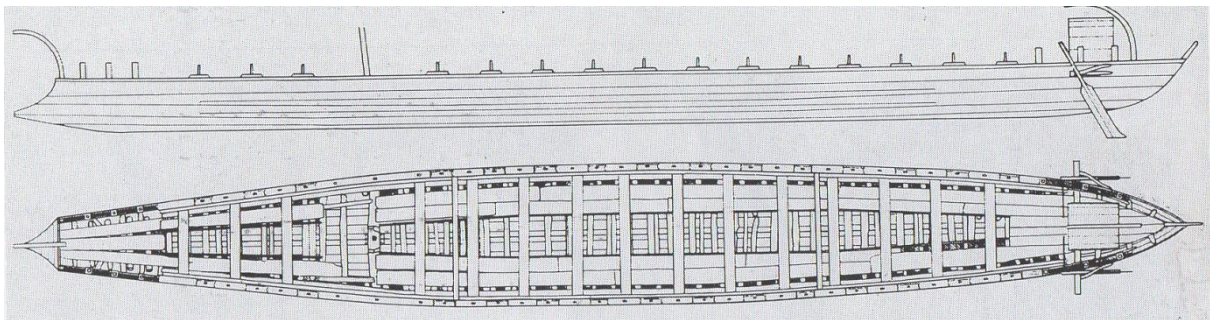


Fig. 5 : dessin d'une reconstitution du navire type patrouilleur de Mayence ; identifié pour un navire *lusoria*, O. Höckmann, extrait de J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, In : *The Age of the Galley* (dir. R. Gardiner), Londres, Conway maritime press, 1995.



¹⁸¹ Epaves du IV^e siècle, Musée des bateaux antiques, Mayence.

¹⁸² C. G. Starr, *The Roman Imperial Navy 31 BC - AD 324*, Cambridge, W. Heffer, 1960.

Fig. 5b : photo d'une reconstitution d'un patrouilleur de type A, IVe siècle de n. è., Musée de la marine antique de Mayence (P. Olejniczak).

1332. Les *lintris*

Tacite décrit l'utilisation des *lintris* (singulier : la *linter*¹⁸³) dans la flotte de Germanie, en 70 de n. è., pendant les guerres des Romains contre Bataves et Germains, sur le Rhin :

*complet quod biremium quaeque simplici ordine agebantur; adiecta ingens luntrium vis, tricenos quadragenosque ferunt, armamenta Liburnicis solita*¹⁸⁴.

Il équipa tous les birèmes qu'il avait, et les navires qui étaient propulsés par un seul rang de rameurs. A ceux-là, il ajouta un grand nombre de lintres. Il plaça dans chacun d'entre eux 30 à 40 hommes, l'équipement habituel d'une galère liburnienne¹⁸⁵.

Ces embarcations sont donc propulsées essentiellement à la rame, mais aussi à voiles. Elles transportaient 30 ou 40 hommes, ce que confirme M. Reddé¹⁸⁶. Puis les *lintris* sont remplacés par des *barcas*, *barcarii* (Bas-Empire). Les flottilles de fleuve¹⁸⁷, constituées par ces *barcarii*, en temps de guerre, transportent les troupes, leurs armes, leurs vivres et leur matériel. On les retrouve sur les colonnes de Trajan et de Marc-Aurèle, sous forme de bateaux lourdement chargés.

La colonne de Marc-Aurèle a été érigée entre 176 et 193 pour commémorer les victoires de l'empereur sur les Marcomans (guerre germanique) et les Sarmates. Elle a à peu près les mêmes proportions que la colonne Trajane, avec une hauteur de 30 m, mais 3,90 m de diamètre contre 3,70 m. La frise extérieure, en marbre de Luna, est inspirée elle aussi de celle de la colonne de Trajan, et se déroule sur 26 spires. Plusieurs spires représentent des barques traversant les rivières et transportant des soldats. Sur les fig. 6 et 6b, les navires sont symétriques. Les soldats y sont debouts. Sur la fig. 6, aucun rameur n'est représenté, contrairement à la figure 6b, sur laquelle nous observons rame et gouvernail.

¹⁸³ *Linter*, -tris : petite embarcation fluviale (dictionnaire Gaffiot).

¹⁸⁴ Tacite, *Histoires* 5.23, Charles Dennis Fisher, Oxford, Clarendon Press, 1911.

¹⁸⁵ Tacite, *Histoires* 5.23, Alfred John Church. William Jackson Brodribb. Sara Bryant. Edited for Perseus. New York. : Random House, Inc. Random House, Inc. 1873. reprinted 1942.

¹⁸⁶ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, p 130-133.

¹⁸⁷ D. Van Berchem, *Ebrudunum-Yverdon : station d'une flottille militaire du Bas-Empire*, Revue d'histoire suisse, 1937.



Fig. 6 : un dessin de la colonne de Marc-Aurèle située *piazza Colonna*, représentant un navire fluvial, Ile s de n. è. (S. Reinach, *Répertoire de reliefs grecs et romains*, t.I *les Ensembles*, pp.293-305, Paris, Ernest Leroux, 1909).



Fig. 6b : dessin de la colonne de Marc-Aurèle, située *piazza colonna*, représentant un navire fluvial, Ile s de n. è. (S. Reinach, *Répertoire de reliefs grecs et romains*, t.I *les Ensembles*, pp.293-305, Paris, Ernest Leroux, 1909).

Nous rappelons qu'Isidore de Séville¹⁸⁸, à la fin de l'Antiquité, définit le *lembus* comme un petit navire court, une barque (*cumba*), une petite barque (*caupulus*), une petite embarcation fluviale (*lintris*): *Limbus navicula brevis, qui alia appellatione dicitur et cumba et caupulus, sicut et lintris, id est carabus, quem in Pado paludibusque utuntur.*

¹⁸⁸ Isidore de Séville, *Origines* 19.1.26.

134. Les transports de troupes sur les navires habituels de charge

Les navires de transport les plus communs sont ceux utilisés habituellement par les marchands. Il arrivait d'ailleurs que les navires de commerce fussent réquisitionnés dans les flottes de guerre. C'est ce qui survint en 415, lors de l'expédition de Sicile. Thucydide¹⁸⁹ évoque ainsi les vaisseaux marchands qui accompagnaient la marine athénienne pendant cette expédition :

πλοῖα δὲ ἑκατόν, ἅ ἐξ ἀνάγκης μετὰ τῶν ὀλκάδων ξυνέπλει.
Cents cargos réquisitionnés pour marcher avec les transports.

Les navires marchands sont de caractéristiques et de tailles extrêmement variables¹⁹⁰. E. Nantet précise que le transport des soldats était encore plus contraignant que celui des passagers, du fait de leurs équipements, des vivres à prévoir pour les campagnes à terre, et du butin pour le retour. Il estime qu'il est possible qu'on eut recours à de simples navires marchands pour les acheminer jusqu'à destination.

1341. Les φορηγῶν νεῶν

Φορηγός désigne « qui transporte des marchandises par mer », selon le dictionnaire Bailly, et ὁ φόρτος, -ου la « charge ». Η φορτίς, ἴδος signifie « vaisseau de transport » ou « vaisseau marchand ».

Diodore¹⁹¹ cite les navires de charge (φορηγῶν νεῶν) carthaginois, avec 100 soldats chacun, en 396-395 av. n. è., vers Panorme/Palermo : « Il (Leptine) avait néanmoins envoyé par le fond 50 navires (ναῦς) avec 5000 soldats (στρατίωτας) et 200 chars. »

Polybe¹⁹² évoque la flotte de Ptolémée IV, en 219 av. n. è., qui disposait de plus de 400 transports, appelés *phortègous pleious* :

τοῦτον γὰρ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν δυνάμεων εξαπέστειλαν οἱ περὶ τὸν Πτολεμαῖον, ἔχοντα καταφράκτους μὲν ναῦς τριάκοντα φορηγοὺς δὲ πλείους τῶν τετρακοσίων.
Les ministres de Ptolémée avaient envoyé ce dernier à la tête des forces navales avec 30 navires cataphractes et plus de 400 transports.

Il s'agit également de navires marchands¹⁹³, comme les ὀλκάδες. Zosime¹⁹⁴, déjà cité, évoque les 2000 bateaux de transports de Constantin en 324 de n. è. : ναῦς φορτίδες.

¹⁸⁹ Thucydide 6.44.1, trad. J. De Romilly et L. Bodin, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹⁹⁰ E. Nantet, *Phortia, Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée*, Presses universitaires de Rennes, 2016.

¹⁹¹ Diodore 14.55.2-3, trad. M. Bonnet et E. R. Bennet, Paris, Les Belles Lettres, 1997.

¹⁹² Polybe 5.68.4, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

¹⁹³ J. Vélissaropoulos, *les nauclères grecs : recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Broché, 1980.

¹⁹⁴ Zosime 2.22, trad. F. Paschoud, Paris, Les Belles Lettres, 2000.

1342. *Le kerkouros*

ὁ κέρκουρος, -ου signifie : « vaisseau léger des chypriotes¹⁹⁵ », ce qui peut sembler paradoxal alors que nous le présentons comme un navire de charge. C'est pourquoi nous avons préféré conserver le terme grec dans la traduction.

Hérodote¹⁹⁶ cite les *kerkouroi* de la flotte militaire de Darius. Diodore¹⁹⁷ en fait mention dans la flotte romaine lors du siège de Lilybée (251-250 av. n. è.) :

Ῥωμαῖοι δὲ ναυζὶ μακρᾶς διακοσίαις τεσσαράκοντα καὶ κερκούροις ἐξήκοντα καὶ πλοίων πλήτει παντοδαπῶν κατέπλευσαν εἰς τὴν Πάνορμον.

Les Romains de leur côté, avec 240 navires de guerre, 60 *kerkouros* et un grand nombre d'embarcations de toutes sortes, vinrent jeter l'ancre à Panorme.

L. Casson¹⁹⁸ a reconstitué les proportions, à savoir 60 tonnes et un coefficient d'allongement de 7:1. Il décrit les *kerkouroi* comme des vaisseaux à propulsion mixte, avec dix rames par rang, utilisés pour des tâches variées, par exemple comme auxiliaires dans la flotte de l'Indus¹⁹⁹. Ptolémée 1er les utilisait aussi. Ils étaient communs en Egypte. P. Arnaud²⁰⁰ indique que le *kerkouros* est universellement présent dans les documents hellénistiques. Il²⁰¹ présente les *kerkouroi* comme des gros navires de mer sur le fleuve Nil, à l'époque hellénistique, pendant la période des hautes eaux, donc l'hiver. C'est une des références de la navigation maritime à l'époque grecque hellénistique et romaine républicaine, puis il a disparu totalement de la documentation de l'époque romaine impériale. P. Arnaud imagine la possibilité d'un modèle économique : l'hiver sur le fleuve, l'été en mer. Il met également en avant la rapidité de ce navire et son franc-bord élevé, qui permet la lutte passive contre la piraterie.

1343. *Les onerariae*

Les *onerariae* sont des navires de charge de l'époque romaine, cités fréquemment par Tite-Live²⁰² et César²⁰³.

Tite-Live, concernant les Guerres puniques, indique que « les soldats qui n'avaient pu embarquer sur les navires de guerre furent placés sur des vaisseaux de charge (*onerarias*) ». Il emploie le même

¹⁹⁵ Dictionnaire Bailly.

¹⁹⁶ Hérodote 7.97, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

¹⁹⁷ Diodore 24.2.1, trad. P. Goukowsky, Paris, Les Belles Lettres, 2006.

¹⁹⁸ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

¹⁹⁹ Arrien, *Voyage de Néarque des Bouches de l'Indus jusqu'à l'Euphrate ou Journal de l'expédition de la flotte d'Alexandre*, trad. W. Vincent/J. B. L. J. Billecoq, Paris, Imprimerie de la République, non lu.

²⁰⁰ P. Arnaud, *La mer, vecteur des mobilités grecques*, In *Mobilités grecques*, Asonius Editions, Bordeaux, 2012.

²⁰¹ P. Arnaud, *La batellerie égyptienne*, *Archéologie, histoire, ethnographie*, édité par P. Pomey, Etudes alexandrines 34-2015, Centre d'Etudes Alexandrines.

²⁰² TL 24.40, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 2005 ; TL 28.46.7, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1995 ;

TL 29.25.3, trad. P. François, Paris, Les Belles Lettres, 1994.

²⁰³ César, *Guerre des Gaules* 4.22, 25, 29 et 36, trad. L.-A. Constans et A. Balland, Paris, Les Belles Lettres, 2007.

terme, dans un passage précédemment cité, pour les 400 bateaux de transports (*onerariis*) de Scipion vers l’Afrique, ainsi que pour la flotte transportant l’armée de Magon Barca abordant en Ligurie, composée de beaucoup de navires de charge (*onerariis*), avec à bord 11000 fantassins et presque 2000 cavaliers.

En 55 av. n. è., les *onerariae* de César pouvaient transporter 150 soldats²⁰⁴. Tite-Live²⁰⁵ évoque le remorquage de ce type de navires, dans des circonstances particulières (nuit) :

Itaque Marcellus nocte nauem onerariam com armatis remulco quadriremis trahi.

Aussi Marcellus ordonna-t-il qu’une quadrimème remorquât, de nuit, un vaisseau de charge rempli d’hommes armés.

1344. *Les πόρια*

Diodore utilise fréquemment le terme πόρια qui signifie « ressources » (issu de πορίζω : procurer, fournir), lorsqu’il narre les guerres des diadoques. Pendant l’invasion de Chypre en 307 av. n. è. par Démétrios, Diodore²⁰⁶ décrit le transport des troupes :

Ὁ δὲ Δημήτριος παραπλεύσας εἰς Κιλικίαν κάκεῖθεν ναῦς καὶ στρατιώτας προσλαβόμενος διέπλευσεν εἰς τὴν Κύπρον ἔχων πεζοὺς μὲν μυρίους πεντακισχιλίους, ἵππεῖς δὲ τετρακοσίους, ναῦς δὲ ταχυναυτούσας μὲν τριήρεις πλείους τῶν ἑκατὸν δέκα, τῶν δὲ βαρυτέρων στρατιωτίδων πενήκοντα καὶ τρεῖς καὶ πόρια τῶν παντοδαπῶν ἱκανὰ τῷ πλήθει τῶν ἱπέων τε καὶ πεζῶν.

Démétrios aborda en Cilicie. De là il s'embarqua pour l’île de Chypre avec quinze mille hommes d’infanterie et quatre cents cavaliers; il avait plus de cent dix trirèmes légères, cinquante-trois trirèmes de guerre (τῶν βαρυτέρων στρατιωτίδων), un nombre suffisant de bâtiments de transport (πόρια) pour le train de l’infanterie et de la cavalerie.

Il cite également la flotte de Ptolémée Ier qui comprend des *στρατιωτικὰ πόρια*²⁰⁷ : 200 bâtiments de guerre avec au moins 10 000 fantassins à bord. Les πόρια de Ptolémée et de Démétrios transportaient donc seulement 50 soldats par rapport aux 150 transportés par les navires de César²⁰⁸. Selon J. S. Morrison²⁰⁹, cette différence s’expliquerait car les navires de Ptolémée avaient des rameurs et ceux de César des voiles. Il distingue les πόρια qui ne sont pas des navires de guerre, mais des bateaux auxiliaires à rames ou des navires remorqués par des « 3 » (flotte de Démétrios), pour transporter l’infanterie, la cavalerie et les équipements. Ce principe de remorquage est confirmé par le passage suivant de Diodore²¹⁰ :

ἐπακολουθεῖν δὲ τὰς στρατιωτικὰς καὶ τὰς ἱππηγούς ῥυμουλκουμένας ὑπὸ τῶν ταῖς εἰρεσίαις χρωμένων.

²⁰⁴ César, *Guerre des Gaules* 4.36-37, trad. L.-A. Constans et A. Balland, Paris, Les Belles Lettres, 2007.

²⁰⁵ TL 25.30.7, trad. F. Nicolet-Croizat, Paris, Les Belles Lettres, 1992.

²⁰⁶ Diodore 20.47, trad. F. Hoefler, Hachette, 1865.

²⁰⁷ Diodore 20.49.2, Bekker/Dindorf/Vogel/Fischer, Ed Bekker.

²⁰⁸ César, *Guerre des Gaules* 4.37, trad. L.-A. Constans, Paris, Les Belles Lettres, 2007.

²⁰⁹ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC*, Oxford, Oxford books, 1996.

²¹⁰ Diodore 20.83.1, trad. F. Hoefler, Paris, Hachette, 1865.

A leur suite venaient les navires de transport, chargés de troupes et de chevaux, navires remorqués par des barques à rameurs.

1345. Les στρογγύλοι

Στρογγύλος désigne « rond, arrondi », selon le dictionnaire Bailly. Nous sommes donc au cœur de la différenciation entre navires longs, de guerre, et navires ronds, marchands.

Appien²¹¹ constate leur absence de défenses propres, en faisant référence à 100 navires marchands (στρογγύλας) chargés de grains, de soldats et d'argent :

Οἱ δ'έπεμψαν μὲν αὐτῶ ναῦς ἑκατὸν στρογγύλας, εφ' ὧν σῆτός τε ἦν καὶ στρατιὰ καὶ χρήματα, ουδενὸς δ'ερετικῶ παραπέμποντος αὐτὰς ἄνεμος ες Σαρδόνα κατήνεγκεν. Καὶ ὁ τῆς Σαρδόνας στρατηγὸς επιπλεύσας μακρᾶς ναυσὶν κατέδυσε μὲν αὐτῶν εἴκοσιν, ἐξήκοντα δ'έλαβεν.

Les Carthaginois lui (Hannibal) envoyèrent 100 navires marchands chargés de grain, de soldats et d'argent ; mais, comme il n'y avait aucun navire de guerre à rames pour les escorter, le vent les poussa vers les côtes de Sardaigne. Et le prêteur de Sardaigne, ayant fait voile contre eux, coula 20 d'entre eux et en captura 60.

Au début de la troisième guerre punique (149 av. n. è.), près de Carthage, Appien²¹² cite toute une gamme de bateaux de transports :

350. Ναυσι δ' εφέροντο πενήκοντα μὲν πενήρεσιν, ἑκατὸν δ'ήμιολίαις, αφράκτοις δὲ καὶ κερκούροις καὶ στρογγύλοις πολλοῖς. 351. Καὶ στρατὸν ἦγον οκτακισμυρίους πεζοὺς καὶ ἵππεας τετρακισχιλίους

350. Comme moyens de transport, ils disposaient de 50 quinquérèmes, de 100 bâtiments de guerre légers, ainsi que d'un grand nombre de bateaux non pontés, de *kerkourois* et de navires de commerce. 351. Et ils conduisaient une armée de 80 000 fantassins et de 4 000 cavaliers.

Ce dernier passage démontre que tout moyen naval de transport pouvait être utilisé, pourvu qu'il soit disponible.

²¹¹ Appien, *Le livre d'Hannibal*, 54.226, trad. D. Gaillard, Paris, Les Belles Lettres, 1998.

²¹² Appien, *Le Livre africain* 75.350-351, trad. P. Goukowski, Paris, Les Belles Lettres, 2001.

Conclusion du chapitre

Les transports maritimes de troupes sont très divers. Ils vont du navire de guerre au navire marchand et du petit ou grand bateau. Les capacités de transport sont donc également variables (cf. appendice : tableau des capacités de transport), et nourrissent le débat suivant : les rameurs étaient-ils des professionnels ou également des combattants ?

L'enjeu était d'effectuer le minimum de traversées, et débarquer toute une armée quasiment en même temps. Le décompte des navires des flottes d'invasion par milliers peut impressionner, ainsi la flotte de Xerxès en 480 av. n. è., ou celle des Carthaginois en Sicile en 409 av. n. è. Il est assez classique de compter des centaines de navires, comme Athènes et ses alliés se dirigeant vers Syracuse en 415 av. n. è., ou tel Scipion en route vers Carthage en -205 av. n. è. Lors des grandes invasions, en l'occurrence contre les Vandales, Théodose en 441 de n. è. et Justinien en 533 de n. è. monopolisent encore des centaines de navires de transports.

Les conditions de transport des soldats ne sont pas ou peu décrites. Le complément à suivre précise néanmoins certains points relatifs au ravitaillement des soldats en mer. Par ailleurs, les navires de transport, s'ils n'étaient pas de guerre nécessitaient d'être protégés, comme l'explicitent les compléments ci-dessous.

Nous avons pu observer l'existence de navires de transport de troupes sur mer, mais aussi sur rivière, classiquement à deux ou trois rangs de rameurs. Ces navires plutôt à fond plat différaient de l'architecture des autres transports.

Nous retrouverons certains navires de troupes dans le chapitre suivant, relatif aux navires de reconnaissance. Il s'agira des bateaux de taille réduite, la trière en constituant le plus important. Nous retrouverons la problématique de la différenciation entre navires de guerre et navires marchands.

Appendice : compléments relatifs aux transports de troupes

Nous avons évoqué l'étude des types de navires des transports de troupes, ainsi que leurs capacités numériques. Il serait intéressant de poursuivre l'étude par les considérations de ravitaillement en mer, comme l'a fait E. Nantet pour les passagers de navires de commerce²¹³ : 2,8 l d'eau par passager, avec conservation idoine pour éviter le croupissement ; 800 gr de blé. Et il convenait certainement de compenser la consommation quotidienne en poids équivalent, peut-être par de l'eau de mer.

La trière, naviguant près des côtes, gagnait la terre chaque soir, pratique qui semblait commune aux flottes de guerre, comme le rapporte Thucydide²¹⁴ quand il relate un trajet habituel de Chios à l'Hellespont. En 433 av. n. è., la flotte corinthienne contre Corcyre avait emporté trois jours de vivre, en plus du transport de troupes d'invasion²¹⁵, mais devait accoster chaque soir pour l'eau.

Les conséquences de l'impossibilité d'accoster pouvaient être dramatiques : ainsi lorsque la flotte de Démétrios²¹⁶, destinée à l'invasion de l'Égypte, n'avait plus d'eau, si la tempête avait duré une journée supplémentaire, les équipages auraient péri de soif car ils ne pouvaient accoster dans ces conditions.

Nous avons constaté que les transports de troupes pouvaient être aussi utilisés pour les chevaux, ou parfois différenciés (*hippagogos*). Le ravitaillement devait donc être ajusté en conséquence.

Par ailleurs, les transports de troupes devaient disposer, si possible, d'escortes de navires de guerre. La différence de vitesse entre ces deux types de navire a été pointée par Polybe²¹⁷ pendant la bataille d'Écnome (256 av. n. è.) : la troisième escadre romaine remorqua les 80 transports qui, largués au début du combat, se dirigèrent vers la base d'Écnome, tandis que les bâtiments « remorqueurs » les protégeaient à distance. Tite-Live²¹⁸ nous renseigne également à ce sujet : en 205 av. n.è., un convoi punique envoyé depuis Carthage comportait des transports avec 6000 hommes de troupe, 800 cavaliers et sept éléphants, escortés par 25 navires de guerre. Mais Appien²¹⁹ mentionne une situation inverse, à savoir des navires marchands chargés de grain, de soldats et d'argent, non escortés et donc soumis aux aléas des rencontres.

Nous mentionnerons également pour mémoire les navires de secours. Lors de la bataille d'Octave, en l'occurrence Agrippa, contre Sextus Pompée, Arrien cite « les petits vaisseaux, destinés à recueillir ceux qui tombaient à la mer, voltigeaient de toutes parts. »²²⁰

²¹³ E. Nantet, *Phortia, Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée*, Presses universitaires de Rennes, 2016, pp. 300-304.

²¹⁴ Thucydide 8.101, trad. D. Roussel, Gallimard/Folio classique, 1964/2000.

²¹⁵ Thucydide 1.29, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1958.

²¹⁶ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC*, Oxford, Oxford books, 1996, p 31.

²¹⁷ Polybe, 1.26 à 1.29, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²¹⁸ TL 29.4, trad. P. François, Paris, Les Belles Lettres, 1994.

²¹⁹ Appien, *Le livre d'Hannibal*, 54.226, trad. D. Gaillard, Paris, Les Belles Lettres, 1998.

²²⁰ Arrien, *Guerres civiles* 5.119, non lu.

Appendice : les capacités des transports de troupes

Type de navire	Nb navires	Nb soldats transportés	Nb soldats par navire	Evènements relatés	Sources
pentécontère	3000	240 000	30 (80 avec les rameurs)	Armée Xerxès -480	Hérodote 7.184
trière	180	3240	14 s et 4 a, sans les rameurs	Thémistocle et Salamine -480	Plut. Thémistocle 14.2
	75	3000	40, sans les rameurs	Corinthe contre Corcyre -435	Thucydide 1.49.1-2
	100	4000	40, sans les rameurs	Périclès contre Samos -440	Thucydide 2.56.1-2
<i>hoplitagogous</i>	48 maximum	3500	73 au maximum	Alliance Athènes/Argos -412	Thucydide 8.25.1
<i>stratiotidès</i>	nd	5100 s et 480 a	nd	Expédition sicile -415/-413	Thucydide 6.43
pentère/quinquérème		140 000	120 (et 300 rameurs)	Ecnome -256	Polybe 1.26.7
<i>kerkourous</i>	3000, dont des <i>kerkourou</i>			Armée Darius -490	Hérodote 7.97
<i>lembos</i>	100	5000	50 (ou rameurs ?)	Illyriens	Strabon 2.3.4
<i>oneraria</i>	2	300	150	César re tour Bretagne -55	César GG 4.37
	nd	11 000 s et 2000 c	nd	Magon Barca, Gênes -205	TL 28.46.7
	400	10 000 s et 2200 c 16 000 s et 1600 c Ou 35 000 (dont cavaliers)	nd	Scipion -203	TL 29.25-26
<i>poria</i>	200	10 000	50	Ptolémée Ier -307	Diodore 20.49.2
	nd	15 000 s et 400 c	nd	Démétrios -307	Diodore 20.47
<i>phaseli</i> (3 rangs)	10	nd	nd	Présent Octavie	Appien Gu. Civ. 5.95
<i>strogoulos</i>	50 quinquérèmes 100 hémolias Gd nb nav non pontés, kerkourou et navires commerce	80 000 s et 4000 c	nd	3 ^e gu punique (flotte romaine) -149	Appien livre africain 75.350
<i>naus phortidès</i>	2000	120 000 s	nd	Constantin/Licinius 324	Zosime 2.22
<i>lusoriae</i>	nd	nd	20 à 30	Ile-IIIe siècle	Epaves Zwammerdam
<i>lintris</i>	nd	nd	30 à 40	Romains contre Bataves 70	Tacite 5.23

S : soldat / A : archer / C : cavalier

Nd : non déterminé

Appendice : sources écrites anciennes relatives aux transports de troupes

	Hérodote	Thucydide	Xénophon	Aristote	Démosthène	Diodore	Polybe	Catulle	Strabon	César	Properce	Plutarque	Tite-Live	Plin l'Ancien	Tacite	Arrien	Plaute	Appien	Ammien	Orose	N Marcelin	Zosime	Isidore		
<i>Hupèrétika pléiô</i>						20.82																			
<i>Naves longas</i>										Gu. Afr. 2.1															
<i>Triacontère</i>	7.97																								
<i>Pentécontère</i>	7.184 7.97	1.14.1																							
<i>Trière</i>	6.95	1.29.1 1.49.1-2 2.24.2 2.56.1-2 2.83.3 7.62.2 8.62.2				17.17.1-2	5.62.2-3					Thém. 14.2 Cimon 12.2													
<i>Hoplitagogos</i>		6.25.2 6.31.3 8.25.1																							
<i>Stratiotidès</i>		1.116.1 6.25 6.43 8.62.2	Hell. 1.1.36			20.47																			
<i>Quinquèrème</i>							1.26.7							HN 32.1.4											
<i>Hémolios</i>																									
<i>Lembos</i>				10,70 1a, 31	32.6	16.61.4 20.85.3	1.20.13 1.53.9 2.3.1 5.101.1-2 5.109.1-3 16.1.9		2.3.1 2.3.4				24.40.1-2 34.35.5				Mercator 194 et 259						19.1.26		
<i>Akatos/actuaria</i>		7.59.3								Gu. Alex. 44.3		Œuvres morales 466 b-c	25.30.10										6.9.2-4	De genere nauium	19.1.24
<i>Lintres</i>															Hist. 5.23										
<i>Lusoriae</i>															Annales 2.6.2									Hist. 17.2.3 Hist. 19.11.8	

	Hérodote	Thucydide	Xénophon	Aristote	Démosthène	Diodore	Polybe	Catulle	Strabon	César	Propertius	Plutarque	Tite-Live	Plin l'ancien	Tacite	Arrien	Plaute	Appien	Ammien	Orose	N. Marcelin	Zosime	Isidore	
<i>Phaseli</i>								Poésies 4	16.4.23		Elégies							Gu civ 5.95						
<i>holkadès</i>		6.44.1				14.73. 2																		
<i>onerariis</i>										GG 4.22, 25, 29 et 4.36- 37			24.40.1- 2 25.30.7 et 10 28.46.7 29.25.1- 2 29.26.3											
<i>Naus phortidès ; Phortégous pleious</i>						14.55. 2-3	5.68.4															2.22		
<i>kerkourous</i>	7.97					24.2.1										Voyage Néarque								
<i>poria</i>						20.49. 2 20.83. 1																		
<i>strogylas</i>																		Liv Han 54.226 Liv afr 75.350- 351						

Chapitre 2 : Les navires éclaireurs

En l'absence de moyens de détection moderne, de type sonar ou radar, les flottes de guerre devaient disposer de vaisseaux éclaireurs afin de reconnaître le parcours ou d'espionner l'ennemi. La vitesse était déterminante, afin de pouvoir apporter rapidement les nouvelles, ou s'enfuir en cas de repérage par l'ennemi. La mer permettait des vitesses plus élevées que les autres modes de reconnaissance.

Les généraux ne pouvaient compter uniquement sur les feux ou les signaux de fumée pour être prévenus de l'arrivée de leurs ennemis. Mais la mer pouvait aussi être dangereuse, avec de forts courants, ou des vents contraires, voire des conditions climatiques défavorables, selon la saison²²¹.

Les auteurs anciens, depuis Hérodote, ont évoqué ce type de navire, et n'hésitent pas à relater des épisodes de guerre au sujet de l'espionnage ou de la reconnaissance. La mosaïque d'Althiburus, représente surtout de petits navires et constitue un descriptif des formes de ces bateaux.

Les chercheurs se sont emparés du sujet, notamment P. M. Duval, L. Casson et P. De Souza, sans oublier auparavant C. Torr. Ils présentent la reconnaissance comme un élément essentiel de la guerre navale. Ils expliquent notamment la nécessité de proximité entre le ou les navires éclaireurs et le reste de la flotte, ce qui renforçait le besoin de célérité de ces bateaux.

Par ailleurs, ces navires pouvaient aussi être utilisés au service d'une flotte, pour effectuer les connexions et communications entre bateaux.

Après avoir présenté les missions et les grandes caractéristiques des nombreux navires éclaireurs, nous les décrirons par type.

²²¹ L. Casson, *Ships and seamanship in the Ancient World*, Londres et Baltimore, The John Hopkins University Press, 1995, pp. 270-273.

21. Les usages des navires éclaireurs

Les navires que nous évoquerons servaient à reconnaissance, mais également aux liaisons pour des missions diplomatiques ou pour la fuite. C'est à la sous-section 2224 que nous aborderons les « annexes », c'est-à-dire les barques des vaisseaux longs et les navires « du service de la flotte ».

211. La reconnaissance

2111. Hérodote est le premier auteur à évoquer les navires éclaireurs

En sus des batailles, Hérodote a détaillé des épisodes de la guerre médique de 480 av. n. è. Les événements cités semblent avoir autant d'importance que les batailles elles-mêmes, tant il les détaille.

Il explique comment chaque camp a essayé de connaître les positions et les mouvements de la flotte ennemie²²². Courant, vents contraires, mers fortes, ces renseignements facilitaient le suivi d'une flotte et de ses mouvements, mais rendait aussi ce suivi complexe du fait des événements. Il était impossible d'être sur l'eau plusieurs jours, donc les bateaux espions n'étaient pas très loin de la flotte principale.

Ainsi il présente deux groupes de navires éclaireurs, des Perses et des Grecs, qui se sont retrouvés face à face en 480 av. n. è.. Il raconte que les Perses de Xerxès envoyèrent dix de leurs plus rapides vaisseaux, et les Grecs trois navires. Les dix navires perses précédaient le reste de leur flotte et reconnaissaient le chenal entre Skiathos et la côte, avant l'Eubée, puis seulement le gros de la flotte prenait la mer. Des navires grecs furent capturés car ils étaient moins rapides que ceux des Perses.

Ἡ δὲ ναυτικὸς Ξέρξεω στρατὸς ὁρμώμενος ἐκ Θέρμης πόλιος παρέβαλε νηυσὶ τῆσι ἄριστα πλεούσῃσι δέκα ἰθὺ Σκιάθου, ἔνθα ἦσαν προφυλάσσοῦσαι νέες τρεῖς²²³

L'armée navale de Xerxès, quand elle partit de la ville de Thermé, détacha dans la direction de Skiathos dix vaisseaux, les meilleurs navigateurs ; là se trouvaient de garde en avant-poste (*prophulassousai*) trois vaisseaux grecs²²⁴.

Hérodote poursuit ainsi :

Αἱ μὲν δὴ δύο τῶν νεῶν οὕτω ἐχειρώθησαν²²⁵
Deux des trois trières furent donc ainsi conquises.

²²² P. De Souza, *Beyond the headland. Locating the enemy in ancient naval warfare*, In *L'information et la mer dans le monde* (dir. : J. Andreau et C. Virloquet), Collection de l'Ecole française de Rome 297, 2002, pp. 69-92.

²²³ Hérodote 7.179, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1951.

²²⁴ Hérodote 7.179, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1951.

²²⁵ Hérodote 7.182, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1951.

Hérodote qualifie les navires de reconnaissance par des termes génériques qui signifient « navires/bateaux » : πλεούσησι et νέες, que Ph.-E. Legrand traduit par « trières ».

Il décrit une autre situation d'observation réciproque des deux camps, à l'occasion de la progression de l'armée perse. Tout d'abord, il évoque les Grecs, avec deux observateurs : d'une part, un homme situé à l'Artémision, et d'autre part, un observateur situé aux Thermopyles, chargés chacun de prévenir l'autre armée grecque.

Le premier observateur, à l'Artémision, est qualifié par le terme κατάσκοπος, dont un terme dérivé désigne un bateau éclaireur. Concernant le navire de reconnaissance, Hérodote emploie à nouveau un terme générique pour le qualifier : πλοῖον.

Ἦν μὲν γὰρ ἐπ' Ἀρτεμισίῳ κατάσκοπος Πολύας, γένος Ἀντικυρεύς, τῷ προσετέτακτο (καὶ εἶχε πλοῖον κατῆρες ἔτοιμον), εἰ παλήσειε ὁ ναυτικός στρατός, σημαίνειν τοῖσι ἐν Θερμοπύλῃσι ἐοῦσι²²⁶.

Il y avait à l'Artémision un observateur (*kataskopos*), Polyas d'Anicyre, qui avait pour instructions, - un bateau tout gréé était à sa disposition, - si l'armée navale était en difficulté, de le faire savoir aux gens des Thermopyles.

Le second observateur est basé aux Thermopyles, prêt cette fois, à utiliser un τριηκοντέρω, triacontore, un vaisseau à trente rameurs :

ὧς δ' αὐτως ἦν Ἀβρώνιχος ὁ Λυσικλέος Ἀθηναῖος καὶ παρὰ Λεωνίδῃ ἔτοιμος τοῖσι ἐπ' Ἀρτεμισίῳ ἐοῦσι ἀγγέλλειν τριηκοντέρω, ἦν τι καταλαμβάνῃ νεώτερον τὸν πεζόν²²⁷.

De même, auprès de Léonidas aussi, Abronichos fils de Lysiclès, Athénien, se tenait prêt à porter aux gens de l'Artémision, sur un vaisseau à trente rameurs (triacontore), la nouvelle de ce qui arriverait de fâcheux à l'armée de terre.

Hérodote qualifie donc cette fois plus précisément le navire, ancêtre de la trière, pouvant disposer jusqu'à 170 rameurs.

L'autre camp, à savoir les Perses, expédient également des νέας, navires, qualifiés de ταχέας, rapides. Hérodote²²⁸ raconte que les Barbares [...] détachèrent des vaisseaux rapides pour aller en éclaireurs observer la situation : νέας δὲ ταχέας ἀπέστειλαν προκατοψομένας.

Outre les navires, les deux camps, grec et perse, utilisèrent des dispositifs d'espionnage sur terre, comme les interrogatoires parmi l'équipage des vaisseaux grecs capturés, ainsi que des observateurs sur les hauteurs :

Ταῦτα οἱ Ἕλληνας οἱ ἐπ' Ἀρτεμισίῳ στρατοπεδευόμενοι πυνθάνονται παρὰ πυρσῶν ἐκ Σκιάθου· πυθόμενοι δὲ καὶ καταρρωδήσαντες ἀπὸ τοῦ Ἀρτεμισίου μετορμίζοντο ἐς Χαλκίδα, φυλάζοντες μὲν τὸν Εὐρύπον, λείποντες δὲ ἡμεροσκόπους περὶ τὰ ὑψηλὰ τῆς Εὐβοίης²²⁹.

Les Grecs en station dans l'Artémisium apprirent cette nouvelle par les signaux qu'on leur fit de l'île de Sciathos avec le feu. Ils en furent tellement épouvantés, qu'ils abandonnèrent l'Artémisium, et se

²²⁶ Hérodote 8.21, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²²⁷ Hérodote 8.21, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²²⁸ Hérodote 8.23, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²²⁹ Hérodote 7.183.1, Cambridge, ed. A. D. Godley, 1920.

retirèrent à Chalcis pour garder le passage de l'Euripe. Ils laissèrent néanmoins des hémérosopes sur les hauteurs de l'Eubée, afin d'observer l'ennemi²³⁰.

Le plus rapide reste la voie maritime, comme l'estime P. De Souza en faisant référence à l'épisode suivant, relaté par Hérodote :

Οὔτοι μὲν νυν περὶ τὰ Κοῖλα τῆς Εὐβοίης διεφθείροντο· οἱ δ' ἐν Ἀφέτῃσι βάρβαροι, ὡς σφί ἀσμένοισι ἡμέρη ἐπέλαμψε, ἀτρέμας τε εἶχον τὰς νέας καὶ σφί ἀπεχρᾶτο κακῶς πρήσουσι ἡσυχίην ἄγειν ἐν τῷ παρεόντι. Τοῖσι δὲ Ἑλλῆσι ἐπεβοήθειον νέες τρεῖς καὶ πενήκοντα Ἀττικαί²³¹.

Ainsi périt une partie de l'armée navale des Barbares contre les écueils de l'Eubée. Les Barbares qui étaient aux Aphètes virent avec plaisir le jour paraître. Ils tinrent leurs vaisseaux tranquilles, et, après les malheurs qu'ils avaient éprouvés, ils s'estimèrent heureux de goûter enfin le repos dans le moment présent. Cependant il vint aux Grecs un renfort de 53 vaisseaux athéniens²³².

P. De Souza estime que les Grecs ont dû entendre parler de la mauvaise fortune des Perses de la veille, mais que pour être informés si rapidement, ils avaient dû l'être par un bateau.

2112. Polybe caractérise les navires de reconnaissance, lemboi et keletes, rapides et non pontés

Expliquant un épisode de la première guerre punique en 248 av. n. è., Polybe²³³ utilise le terme λέμβοι :

Ὅμοιως δὲ καὶ τοῖς ἐκ τῶν Συρακουσῶν προαπεσταλμένοις ταμίαις ἀνήγγειλαν οἱ προπλεῖν εἰθισμένοι λέμβοι τὸν ἐπίπλουν τῶν ὑπεναντίων.

Pareillement de leur côté, les questeurs expédiés de Syracuse avaient appris par les *lemboi* habituellement détachées en avant (*proplein eithisménoi*) l'approche des ennemis.

Décrivant un épisode de la deuxième guerre punique en Espagne en 217 av. n. è., Polybe²³⁴ ne qualifie pas précisément le navire éclairer, désigné par le terme général ναῦς, mais indique qu'il est ταχυ, rapide, et κατασκευομένης, de reconnaissance, du verbe σκοπέω et du nom ἡ σκέψις :

προαπέστειλε κατασκευομένης δύο ναῦς ταχυπλοούσας Μασσαλιητικὰς. Καὶ γὰρ προκαθηγοῦντο καὶ προεκινδύνευον οὔτοι καὶ πᾶσαν ἀποτόμως σφίσι παρέιχοντο τὴν χρεῖαν

Scipion [...] envoya deux navires rapides marseillais en reconnaissance. Ces Marseillais servaient de guides et, s'exposant les premiers au danger, rendaient à l'occasion toute espèce de services aux Romains.

²³⁰ Hérodote 7.183.1, trad. Larcher, Paris, Charpentier, 1850.

²³¹ Hérodote 8.14, Cambridge, ed. A. D. Godley, 1920.

²³² Hérodote 8.14, Larcher, Paris, Charpentier, 1850.

²³³ Polybe 1.53.9, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²³⁴ Polybe 3.95.6, trad. J. De Foucault, Paris, Les Belles Lettres, 1971.

Le risque apparaît ici fortement, comme déjà exprimé dans le passage d'Hérodote²³⁵ relatif aux deux navires grecs, capturés par les Perses.

Polybe fait mention de bateaux qui semblent proches des navires de reconnaissance, à l'occasion du récit de la guerre entre Antiochos III et Ptolémée IV en 219 av. n. è. Il²³⁶ raconte qu'Antiochos acquit 40 navires dans le port de Tyr :

τούτων κατάφρακτα μὲν εἴκοσι διαφέροντα ταῖς κατασκευαῖς, ἐν οἷς οὐδὲν ἔλαττον ἦν τετήρους, τὰ δὲ λοιπὰ τριήρεις καὶ δίκροτα καὶ κέλητες.

Sur ce nombre, il y en avait 20 pontés, supérieurement équipés, dont aucun n'était d'une classe inférieure à la tétrère, et le reste se composait de trières, de *dikronta* et de *kélètés*.

Le terme *dikroton* (di, « deux »), ou birème, semble désigner la disposition des rameurs sur deux rangs dans un type de navire plus petit que la trière. ὁ κέλης, ητος (latin celes, celox) désigne la « course » et un « petit vaisseau léger avec un banc de rameurs »²³⁷. Polybe oppose donc, à l'époque hellénistique, les 20 navires cataphractes (donc pontés), aux navires légers, de type trières, *dikronta* et *kélètés*.

Un autre passage de Polybe²³⁸ confirme la distinction entre les navires cataphractes et les *lemboi* non pontés, quand il emploie les termes τούτους ἄφρακτα λέμβοι :

[9] Ἦν δὲ τῶν μὲν τοῦ Φιλίππου νεῶν τὸ πλῆθος τὸ συγκαταστὰν εἰς τὸν ἀγῶνα κατάφρακτοι τρεῖς καὶ πενήκοντα, σὺν δὲ τούτοις ἄφρακτα λέμβοι δὲ σὺν ταῖς πρίστεσιν ἑκατὸν καὶ πενήκοντα· τὰς γὰρ ἐν τῇ Σάμῳ ναῦς οὐκ ἠδυνήθη καταρτίσαι πάσας. [10] Τὰ δὲ τῶν πολεμίων σκάφη κατάφρακτα μὲν ἦν ἐξήκοντα καὶ πέντε σὺν τοῖς τῶν Βυζαντίων, μετὰ δὲ τούτων ἑννέα τριημιολίαι καὶ τριήρεις τρεῖς ὑπῆρχον

[9] Le nombre de ses vaisseaux était de cinquante-trois bâtiments de guerre, d'un certain nombre de navires non pontés (*apharacta lemboi*) et de cent cinquante esquifs avec des rondins de bois (*fustes*). Il n'avait pas eu le temps d'équiper tous les navires réunis à Samos. [10] Les ennemis en avaient soixante-cinq de guerre, y compris ceux qu'avaient envoyés les Byzantins, neuf galiotes (*triemoliai*) et trois trirèmes.

ὁ λέμβος, -ου est défini comme une « barque » ou un « petit navire qui précède une flotte », ou encore un « petit navire de transport »²³⁹. Nous caractériserons et différencierons plus précisément les navires *lembos*, *akatos* et *kélès* à la sous-section 222.

Le passage de Polybe introduit également les termes suivants : tout d'abord, πρίστεσιν (cf. 2225), « bateau-scie » que nous classerons à la frontière entre navire de guerre²⁴⁰ et navire auxiliaire ; ensuite, les τριημιολίαι, des bateaux de guerre de première ligne selon J. S. Morrison²⁴¹.

²³⁵ Hérodote 7.182, trad. Ph.-E. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1951.

²³⁶ Polybe 5.62.3, trad. P. Pédech, Les Belles Lettres, 1977.

²³⁷ Dictionnaire Bailly.

²³⁸ Polybe 16.1.9-10, trad. E. Foulon, R. Weil et P. Caudeirier, Paris, Les Belles Lettres, 1995.

²³⁹ Dictionnaire Bailly.

²⁴⁰ Dictionnaire Bailly : ἡ πρίστις, -εως : sorte de requin ; gros navire de guerre.

²⁴¹ J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, The Age of the Galley (R. Gardiner et J. S. Morrison, dir), Londres, Conway Maritime Press, 1995, pp. 75-76.

2113. Tite-Live précise la mission de reconnaissance et ajoute la petite taille des navires

La présente sous-section aborde plus précisément la mission de reconnaissance chez les Romains, ainsi que la taille, l'absence d'éperon et la vitesse des navires éclaireurs.

21131. La mission de reconnaissance/éclaireur, la petite taille et l'absence d'éperon...

211311. La mission de reconnaissance

César et surtout Tite-Live mentionnent l'usage de navires en vue d'une reconnaissance ou d'espionnage. Ils reprennent le terme *speculatoria* pour les bateaux de reconnaissance, comme Polybe utilisait *κατασκευομένας*.

César²⁴², dans la Guerre des Gaules, en 55 av. n. è., lors de la 1^{ère} invasion de la Bretagne, raconte :

Quod cum animaduertisset Caesar, scaphas logarum nauium, item speculatoria nauigia militibus compleri iussit.

Voyant cela, César fit emplir de soldats les chaloupes des vaisseaux longs (*scaphas logarum nauium*) et les bateaux de reconnaissance (*speculatoria nauigia*), et il envoyait des renforts à ceux qu'il voyait en danger.

Il oppose les vaisseaux longs et les petits navires de reconnaissance. Nous rappelons que les vaisseaux longs sont des navires de guerre, disposant d'éperons.

Tite-Live utilise le même qualificatif *speculatoria* :

altero ab Tarracone die ad stationem decem milia passuum distantem ab ostio Hiberi amnis pervenit. inde duae Massiliensium speculatoriae praemissae rettulere classem Punicam stare in ostio fluminis castraque in ripa posita²⁴³.

Un jour après son départ de Tarragone, il (Persée) arrive à un mouillage situé à dix mille pas de l'embouchure de l'Hèbre. Deux navires de Marseille, envoyés de là en éclaireurs (*speculatoriae*), rapportèrent la nouvelle que la flotte carthaginoise était à l'embouchure du fleuve, et le camp installé sur la rive²⁴⁴.

Nous retrouvons ici l'épisode décrit par Polybe lors de la deuxième guerre punique, en 217 av. n. è. avec les navires éclaireurs marseillais, œuvrant pour le compte des Romains.

²⁴² César, *Guerre des Gaules* 4.26, trad. L.-A. Constans et A. Balland, Paris, Les Belles Lettres, 2007.

²⁴³ TL 22.19.5, Seymour Conway/Flamstead Walters, Oxford University Press, 1929.

²⁴⁴ TL 22.19.5, trad. E. Lasserre, Garnier frères, 1937.

Concernant un épisode de 191 av. n. è., Tite-Live²⁴⁵ renforce *speculatorias* (éclaireurs) par le terme *exploranda* (reconnaissance) :

speculatorias naues ad omnia exploranda circa insulas dimisit.

Il (le roi Antiochos) envoya des navires éclaireurs (*speculatorias naues*) pour une reconnaissance complète autour des îles.

Il²⁴⁶ évoque également, en plus de la petite taille (*minoribus*), la différenciation par la présence ou l'absence d'éperon (*rostratae*) :

Liuis una et octoginta constratis nauibus, multis praeterea minoribus quae aut apertae rostratae aut sine rostris speculatoria erant, Delum traiecit.

Avec 81 navires pontés et un grand nombre de plus petits, des navires découverts, avec éperons, ou des navires de reconnaissance (*speculatoria*), sans éperons, Livius cingla vers Délos.

A nouveau, comme Polybe²⁴⁷ et César, Tite-Live distingue les navires pontés et non pontés, et à l'intérieur de ces derniers, les navires de reconnaissance sans éperon.

La fonction de ces navires consiste précisément à observer (*κατασκοπῶ*). Plutarque désigne en effet ces navires comme des *κατασκοπικά*, qui observent les mouvements de la flotte ennemie. Il utilise exactement le même terme lorsqu'il narre la bataille de Dyrrachium qui eut lieu en 48 av. n. è., dans les biographies de Pompée et de Caton le Jeune : *κατασκευομένης*, « de reconnaissance », du verbe *σκοπέω* et du nom *ἡ σκέψις*. Il²⁴⁸ raconte, pendant la guerre civile entre César et Pompée, dans la biographie de Caton le Jeune :

Ὁρμησε μὲν γὰρ ἐγχειρίσαι τῷ Κάτωνι τὴν τῶν νεῶν ἡγεμονίαν. ἦσαν δὲ πεντακοσίων μὲν οὐκ ἐλάττους αἱ μάχιμοι, λιβυρνικά δὲ καὶ κατασκοπικά καὶ ἄφρακτα παμπληθῆ.

Il (Pompée) avait songé à confier à Caton le commandement de sa flotte, qui ne comprenait pas moins de 500 navires de combat, sans compter les bâtiments légers, les vaisseaux de reconnaissance (*kataskopika*) et les embarcations non pontées, en très grand nombre.

Plutarque²⁴⁹ évoque la même action en miroir dans la biographie de Pompée :

ἡ μὲν ναυτική καὶ παντελῶς ἀνανταγώνιστος (ἦσαν γὰρ αἱ μάχιμοι πεντακόσιοι, λιβυρνίδων δὲ καὶ κατασκοπῶν ὑπερβάλλων ἀριθμός).

Sa flotte était absolument sans rivale : elle comptait 500 navires de combat et un nombre encore supérieur de liburnes et de navires de reconnaissance (*kataskopōn*).

Nous constatons donc que les navires éclaireurs manoeuvrent avec d'autres types de navires et qu'ils sont partie intégrante d'une flotte de guerre. L'exemple du *kélès* est remarquable à ce sujet (cf. 22221).

²⁴⁵ TL 36.41.7, trad. A. Manuelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

²⁴⁶ TL 36.42.7, trad. A. Manuelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

²⁴⁷ Polybe, 5.62.3, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

²⁴⁸ Plutarque, *Caton le Jeune* 54.5, trad. R. Flacelière et E. Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²⁴⁹ Plutarque, *Pompée* 64.1, trad. R. Flacelière et E. Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

211312. La petite taille des navires éclaireurs

Concernant la petite taille des navires éclaireurs, Tite-Live évoque la bataille navale dans la rade d'Utique, lors de la deuxième guerre punique, entre Scipion et les Carthaginois. Il distingue les navires de transports, hauts et reliés entre eux, par rapport aux navires légers, bas, pouvant passer entre les bateaux de transports :

[5] *onerariorum quadruplicem ordinem pro muro adversus hostem opposuit, easque ipsas, ne in tumultu pugnae turbari ordines possent, malis antemnisque de nave in navem traiectis ac validis funibus velut uno inter se uinculo inligatis comprehendit tabulasque superinstravit, [6] ut pervium in totum navium ordinem esset, et sub ipsis pontibus intervalla fecit, qua procurrere speculatoriae naves in hostem ac tuto recipi possent. [...]* [14] *speculatoriae naves ac levia alia navigia, quae sub constratis pontium per intervalla excurrerant, primo ipsae tantum impetu ac magnitudine rostratarum obruebantur*²⁵⁰

[5] les vaisseaux de charge sur quatre rangs formèrent un rempart en face de l'ennemi ; et, pour qu'au milieu de la mêlée leur ordre de bataille ne fût point rompu, il les unit au moyen de mâts et de vergues qui traversaient de l'un à l'autre, et de gros câbles qui en formaient comme un tout indissoluble. Puis il les couvrit d'un plancher, [6] afin d'établir les communications sur toute la ligne; sous ces ponts il ménagea des intervalles pour permettre aux navires éclaireurs (*speculatoriae naves*) de s'avancer vers l'ennemi et pour assurer leur retraite [...] [14] Cependant les navires éclaireurs et les esquifs légers qui s'échappaient par les intervalles ménagés sous les ponts, furent d'abord écrasés par le choc seul et la vaste dimension des navires éperonnés²⁵¹.

J. S. Morrison²⁵² en déduit qu'il s'agit de λέμβοι, « vaisseaux éclaireurs », qui étaient assez bas, ainsi que de *scaphae* (autres vaisseaux légers).

21132. ... mais également la légèreté et vitesse

Tite-Live met en avant les *celoces*²⁵³, navires légers, de la même racine que κέλητες (cf. Polybe²⁵⁴), donc la vitesse (*kélès*). Il cite également les *lambis*²⁵⁵ et les *pristis*²⁵⁶/*pristes*²⁵⁷, similaires au grec πρίστιν (πριστός, scié), terme déjà utilisé par Polybe²⁵⁸ (cf. 2225).

Ainsi, concernant un évènement de 218 av. n. è., pendant la deuxième guerre punique, Tite-Live²⁵⁹ décrit la composition des flottes de Sempronius et Cornélius, et utilise le terme *celoces* à deux reprises dans le même passage :

²⁵⁰ TL 30.10.14, trad. W. Weissenborn. Et H. J. Müller, Leipzig, Editio Stereotypica, Teubner, 1884.

²⁵¹ TL 30.10.14, trad. E. Lasserre, Garnier frères, 1949.

²⁵² J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford books, 1996.

²⁵³ *Celox, -ocis* : navire léger (dictionnaire Gaffiot).

²⁵⁴ Polybe, 5.62.3, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

²⁵⁵ *Lembus, -i* : barque légère, canot (dictionnaire Gaffiot).

²⁵⁶ Nonien Marcellin, *De genere nauium, In De compendiosa doctrina*, pp. 854-859, livre XX, WM Lindsay, Lipsiae, 1903. TL 44.28, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1976.

²⁵⁷ TL 35.26, trad. R. Adam, Paris, Les Belles Lettres, 2004.

²⁵⁸ Polybe 16.1.9-10, trad. E. Foulon, R. Weil et P. Cauderlier, Paris, Les Belles Lettres, 1995. Polybe 18.1.1, Paton/Walbank/Habicht, Haward UP, Londres, 2012.

naues ducentae uiginti quiueremes, celoces uiginti deducti.

Pour la flotte, 220 quinquerèmes et 20 vaisseaux rapides (*celoces*) furent mis à la mer.

Naues logae centum seaginta, celoces duodecim.

160 navires de guerre et 12 vaisseaux rapides (flotte de Sempronius).

De même, pendant la guerre entre Antiochos III et les Romains en 190 av. n. è., Tite-Live²⁶⁰ fait référence aux *celoces*, mais aussi aux *lembos*, toujours avec la précision de la vitesse liée cette fois au caractère de « pirates ». Il ajoute aussi la « proximité de la côte » :

apparuit deinde piraticos celoces et lembos esse [...] Et celeritate superabant leuioribus et ad id fabrefactis nauigiis et propiores terrae erant.

On s'aperçut ensuite qu'il s'agissait de *celoces* et de *lembos* de pirates [...] Ils avaient une vitesse supérieure avec leurs bâtiments plus légers (*leuioribus*) et construits pour la course, et ils étaient plus près de la côte.

Nous préciserons plus loin que les *celoces* et les *lembos* sont à rames. La notion de vitesse semble donc pour Tite-Live plutôt liée à la propulsion à rames. Il nous restera à le vérifier pour les *pristis*.

Au-delà des rames et des voiles, le « poisson-scie », *pristis*, nous conduira, à la sous-section 2212, à évoquer le taillemer ou l'étrave, qui offre une meilleure pénétration dans l'eau, et donc contribue à la rapidité.

2114. Végèce ajoute le camouflage

Végèce emploie le terme *exploratoriae* pour caractériser des chaloupes d'observation peintes en bleu, avec 20 rameurs habillés de bleu :

Scafae tamen maioribus liburnis exploratoriae sociantur, quae uicenos prope remiges in singulis partibus habeant, quas Britanni picatos uocant. Per has et superuentus fieri et comteatus aduersariorum nauium aliquando intercepti adsolet et speculandi studio aduentus earum uel consilium deprehendi. Ne tamen exploratae naues candore prodantur, colore Veneto, qui marinis est fluctibus similis, uela tinguntur et funes, cera etiam, qua ungere solent naues, inficitur. Nautaeque uel milites Venetam uestem induunt, ut non solum per noctem sed etiam per diem facilius lateant explorantes²⁶¹.

On adjoint aux grosses liburnes des chaloupes d'observation (*Scafae exploratoriae*) montées chacune d'une vingtaine de rameurs. Ces chaloupes, que les bretons nomment bateaux peints, opèrent les surprises, interceptent quelquefois les convois de l'ennemi et, dans leurs courses hardies, démasquent son approche et ses plans. Mais, pour que ces embarcations (*exploratae naues*) puissent agir avec sécurité, on a soin de teindre leurs voiles et leurs cordages en bleu de mer, et d'imprégner de cette

²⁵⁹ TL 21.17, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²⁶⁰ TL 37.27, trad. J.-M. Engel, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

²⁶¹ Végèce, *Epitoma Rei Militaris* 4.37, <http://www.thelatinlibrary.com>.

couleur la poix qui les enduit. Les matelots et les soldats sont vêtus d'habits bleus, ce qui, au lieu de les restreindre à des explorations de nuit, les leur permet même pendant le jour²⁶².

Nous n'avons malheureusement pas trouvé mention de ce camouflage chez d'autres auteurs anciens.

212. Les autres usages des navires du même type

Concernant le transport de Philippe V de Macédoine (198 av. n. è.) pour une conférence, Polybe²⁶³ relate qu'il s'y rendit avec

πέντε λέμβους ἔχων καὶ μίαν πρίστιν, ἐφ' ἧς αὐτος ἐπέπλει.

Cinq galères et un navire à bec, dans lequel il voyage lui-même.

Nous retrouvons les termes λέμβους et πρίστιν. Par déduction, cela pourrait signifier que le *lombos* n'aurait pas d'éperon, ce que nous vérifierons plus loin. Mais le *pristis* a-t-il un éperon ou un taillemer ? Par ailleurs, le *pristis* serait ici un navire de commandement.

Evoquant la période des relations entre Grecs et Romains, après la deuxième guerre punique, Tite-Live²⁶⁴ cite un épisode de 192 av. n. è. impliquant Philopoemen, stratège de la Ligue achéenne, fortement impliqué dans la guerre avec Sparte :

Ipsē Philopoemen [es] in leui speculatoria naue fugit

Philopoemen lui-même s'enfuit sur un navire d'observation (*speculatoria naue*).

Nous pouvons ici constater la fonction de fuite du navire *speculatoria*. R. Adam a préféré traduire par « petit aviso », donc un navire assurant les communications à l'intérieur d'une flotte.

Les navires éclaireurs sont a priori les mêmes que ceux qui permettent de quitter les navires de guerre, ou de se rendre à des distances proches de la flotte, ou de communiquer entre navires de la flotte (cf. 2224).

²⁶² Végèce, *Traité de l'art militaire* 5.7, trad. V. Develay, Paris, J. Corréard, 1859.

²⁶³ "with 5 galleys and a beaked ship". Polybe 18.1.1, Paton/Walbank/Habicht, Harvard UP, Londres, 2012.

²⁶⁴ TL 35.26, trad. R. Adam, Paris, Les Belles Lettres, 2004.

213. Les « encyclopédistes »

Les trois auteurs suivants, Aulu-Gelle, Nonien Marcellin et Isidore de Séville ont préféré les définitions et l'encyclopédie, plutôt que le récit.

2131. Aulu-Gelle

Aulu-Gelle²⁶⁵ a écrit pour instruire ses enfants au II^e siècle de n. è. Il cite les différents types de navires :

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

quant aux noms de navires que nous pûmes nous rappeler alors les voici : *gauli, corbitae, caudicae, longae, hippagines, cercuri, celoces* ou comme disent les Grecs κέλητες, *lembi, oriae, lenunculi, actuariae* que les Grecs appellent ἰστιοκώπους ou ἑπακτρίδας, *prosumiae, ou geseoretae, ou horiolae, stlatta, scaphae pontones, uectoria, mydia, phaseli* (transports), *parones, myoparones, lintres, caupuli, camarae, placidae, cydarum, ratariae, catascopium.*

Nous retrouvons cités les navires qui nous intéressent plus particulièrement : *celoces, lembi, actuariae, prosumiae* et *catascopium*.

2132. Nonien Marcellin

Nonien Marcellin²⁶⁶ est un grammairien et philosophe du III^e siècle de n. è. Il compile des textes plus anciens. Il cite les types de navires déjà relevés précédemment : *celox, lembus, pristis, prosumiae*.

La description du *celox* corespond à nos précédents constats, et nous pourrions la vérifier sur La mosaïque d'Althiburus qui représente un *celox*.

Celox est nauigium breve dictum a celeritudine :

celox est un navire court et rapide.

Mais la fonction n'est pas précisée.

²⁶⁵ Aulu-Gelle, *Nuits attiques* 10.5, trad. R. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978.

²⁶⁶ Nonien Marcellin, *De genere nauium*, In *De conpendiosa doctrina*, p 854-859, livre XX, WM Lindsay, Lipsiae, 1903.

Nous notons ici une des fonctions non guerrières du *lembus*, la pêche, mais la précision de la petite taille est importante dans notre démonstration. Par contre, le *lembus* n'est pas présent sur la mosaïque d'Althiburus.

Lembus est navicula brevis piscatoria.

Lembus est un petit navire court de pêcheur.

Nous évoquons le *pristis* dans la sous-section 2225. Nonien Marcellin ne précise pas la fonction du navire.

Pristis, navigii genus, a forma pristium marinarum, quae longi corporis sunt, sed angusti (étroit) :

Pristis est un type de navire, une forme poisson-scie de mer, avec un corps long, et étroit.

Nous retrouvons la *prosumia*, décrit comme un navire de reconnaissance, sur la mosaïque d'Althiburus.

Prosumia, navigii genus. Caecilius Meretrice : Cypro gubernator propere vertit prosumiam : Prosumia, type de navire.

Prosumia, type de navire. *Caecilius Meretrice :* pilote chypriote de navire rapide, petit navire de reconnaissance.

2133. Isidore de Séville

Isidore de Séville a cherché à résoudre les problèmes de l'Espagne de son temps, après deux siècles d'invasions, de destructions et d'insécurité. Devenu évêque et conseiller des princes wisigoths convertis, Isidore contribue à l'affermissement de leur royauté et à l'unité nationale.

Il²⁶⁷ a écrit un « dictionnaire », *Etymologies* ou *Origines*. Il cite plusieurs navires dans son livre XIX, dont trois nous intéressent particulièrement pour les navires éclaireurs.

Isidore fait le lien entre *kataskopos* et *speculatorium*, comme déjà indiqué précédemment.

[18] *Scapha, qui et KATASKOPOS, navigium quod Latine speculatorium dicitur; SKOPOS enim Latine intendere dicitur*

²⁶⁷ Isidore de Séville, *Etymologies/Origines*, 19.1.

[18] *Scapha* comme Κατασκόπος, équivalent de *speculatorium* en latin, et signifie « navire éclaireur, espion » ; et σκοπός, en latin *intendenre* (viser), signifie « observateur, guetteur. »

Nous apprenons par Isidore que les celoces peuvent être birèmes ou trirèmes ; donc deux ou trois rangs de rames par côté.

[22] *Celoces, quas Graeci KELETAS vocant, id est veloces biremes vel triremes, agiles et ad ministerium classis aptae*

[22] Les *celoces* sont des birèmes ou trirèmes rapides, maniables et avec fonction de service de la flotte.

L'*actuaria* est effectivement représenté avec rame et voile sur la mosaïque d'Althiburus.

[24] *Actuariae naves sunt quae velis simul et remis aguntur*

[24] Navires légers propulsés à la rame et à la voile.

214. Tableau récapitulatif des termes utilisés par les auteurs anciens

Grec	Traduction/définition	Latin	Traduction/définition
προφυλάσσοισαι νέες ²⁶⁸	vaisseaux en avant-poste		
κατάσκοπος ²⁶⁹	observateur		
κατασκοπικά ²⁷⁰ , κατασκόπων ²⁷¹	vedettes	<i>catascopium</i> ²⁷² , <i>catascopiscus</i>	bateau éclaireur
προπλεῖν ²⁷³	habituellement détaché en avant		
ἀπέστειλαν προκατοψομένας ²⁷⁴	aller en éclaireur observer la situation		
		<i>speculatoria nauigia</i> ²⁷⁵ , <i>speculatorias naues</i> ²⁷⁶ , <i>navis speculatoria</i> ²⁷⁷	Navire éclaireur appartenant à la flotte de guerre
		<i>prosumia</i>	<i>Nauigi speculatorium</i> ²⁷⁸ ; Petit navire éclaireur ²⁷⁹ , sans étymologie ²⁸⁰
ὁ κέλης, ητος τό κελητίον ²⁸¹	bateau de course petit bateau de course	<i>celetem</i> ²⁸² , <i>celoces</i> ²⁸³ , <i>celocem</i> ²⁸⁴ , <i>celox, ocis</i> ²⁸⁵ , <i>celes</i>	La vedette rapide Bateau pirate Cheval de course
		<i>exploranda</i> ²⁸⁶	reconnaissance

²⁶⁸ Hérodote 7.179, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1951.

²⁶⁹ Hérodote 8.21, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²⁷⁰ Plutarque, *Caton le Jeune* 54.5, trad. Flacelière et Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²⁷¹ Plutarque, *Pompée* 64.1, trad. Flacelière et Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²⁷² Aulu-Gelle, *Nuits attiques* 10.5, trad. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978.

²⁷³ Polybe 3.95.6, trad. De Foucault, Paris, Les Belles Lettres, 1971.

²⁷⁴ Hérodote 8.23, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

²⁷⁵ César, *Guerre des Gaules* 4.26, trad. Constans et Balland, Paris, Les Belles Lettres, 2007.

²⁷⁶ TL 36.41, trad. Mauelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

²⁷⁷ P. M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp 119-149.

²⁷⁸ Aulu-Gelle, *Nuits attiques*, 10.5, trad. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978.

²⁷⁹ P. M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp 119-149.

²⁸⁰ A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

²⁸¹ Thucydide 13.3.1, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2009.

²⁸² Pline l'Ancien 7.208, trad. Schilling, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

²⁸³ Isidore de Séville, *Etymologies/Origines* 19.1.

²⁸⁴ Plaute, *Poenulus* 543, trad. A. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1961.

²⁸⁵ Isidore de Séville, *Etymologies/Origines* 19.1.

Grec	Traduction/définition	Latin	Traduction/définition
ἡ σκάφη, ης	canot	<i>scapha</i> ²⁸⁷	barque
Τεσσαράρια πλοῖα	Navire courrier ²⁸⁸ ; ὁ τεσσαράριος, l'officier qui transmet le mot de passe.	<i>Tessararia navis</i> ²⁸⁹	Le navire portant le mot d'ordre (<i>tessera</i> : la tablette)
ἡ πρίστις, εως	Sorte de requin ; gros navire de guerre. A noter : ὁ πριστης : scie ; possion de mer ²⁹⁰	<i>pristis</i> ²⁹¹ / <i>pristes</i> ²⁹²	F : Poisson-scie ; petit navire rapide.
ὁ λέμβος, -ου	Origine inconnue	<i>lembus, - i (m)</i>	Emprunt ancien au grec λέμβος, latinisé ²⁹³ . Barque légère ²⁹⁴
ἡ άκατος, ου	Navire léger ; bateau de transport ²⁹⁵	<i>actuaria</i>	navire léger propulsé à la rame et à la voile ²⁹⁶
ταχέας	rapide		

²⁸⁶ TL 36.41, trad. Manuelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

²⁸⁷ Aulu-Gelle, *Nuits attiques* 10.5, trad. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978 / A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

²⁸⁸ H. G. Liddell, R. Scott et H. S. Jones, *A Greek-English Lexicon*, Oxford, Clarendon press, 1996.

²⁸⁹ P.M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp 119 -149.

²⁹⁰ Dictionnaire Bailly.

²⁹¹ Nonien, Marcellin, *De genere nauium, In De conpendiosa doctrina*, p 854-859, livre XX, WM Lindsay, Lipsiae, 1903. TL 44.28, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1976.

²⁹² TL 35.26, trad. R. Adam, Paris, Les Belles Lettres, 2004.

²⁹³ A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

²⁹⁴ Dictionnaire Gaffiot.

²⁹⁵ Dictionnaire Bailly.

²⁹⁶ Isidore de Séville, *Etymologies/Origines* 19.1.

215. La forme des navires éclaireurs : la mosaïque d'Althiburus

La mosaïque dite d'Althiburus a été découverte dans le cadre de fouilles plus globales de la ville antique a priori prospère d'Althiburus, aujourd'hui Médina, en Tunisie. Elle était située sur le sol d'une grande villa (fig. 7), dans une pièce apparentée au *frigidarium*. Elle est conservée au musée du Bardo à Tunis, depuis 1961.

Elle date du III^e siècle, fouillée à partir de 1895, et a été décrite par P. Gauckler²⁹⁷ en 1905, puis par P.-M. Duval²⁹⁸ en 1945. Un article récent reprend l'état de la question²⁹⁹.

La mosaïque (fig. 8) représente, sur un fond vert-olive, des petits navires, sans qu'ils aient une orientation spécifique. Les corps des rameurs apparaissent disproportionnés par rapport aux navires.

Nous soulignons la présence de noms grecs et latins sous les dessins, ce qui constitue un cas unique, pour 22 bateaux sur 25. Par ailleurs, les dimensions des représentations (70 cm à 1,10 m) facilitent l'étude. La partie centrale est large de 8 m et contient le plus de navires. Un côté est particulièrement endommagé.

²⁹⁷ P. Gauckler, *Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine. La mosaïque d'Althiburus*, Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot 12, fascicule 1, 1905, pp. 113-154.

²⁹⁸ P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp. 119-149.

²⁹⁹ S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144.

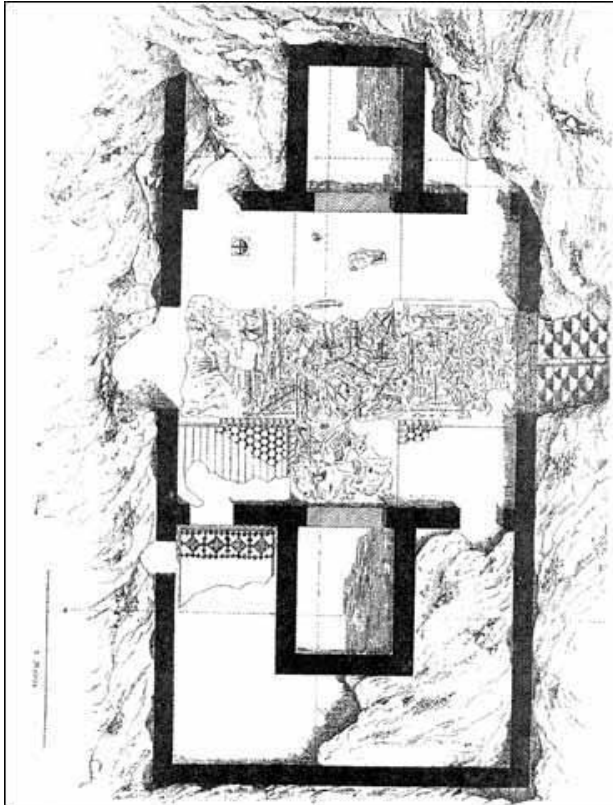
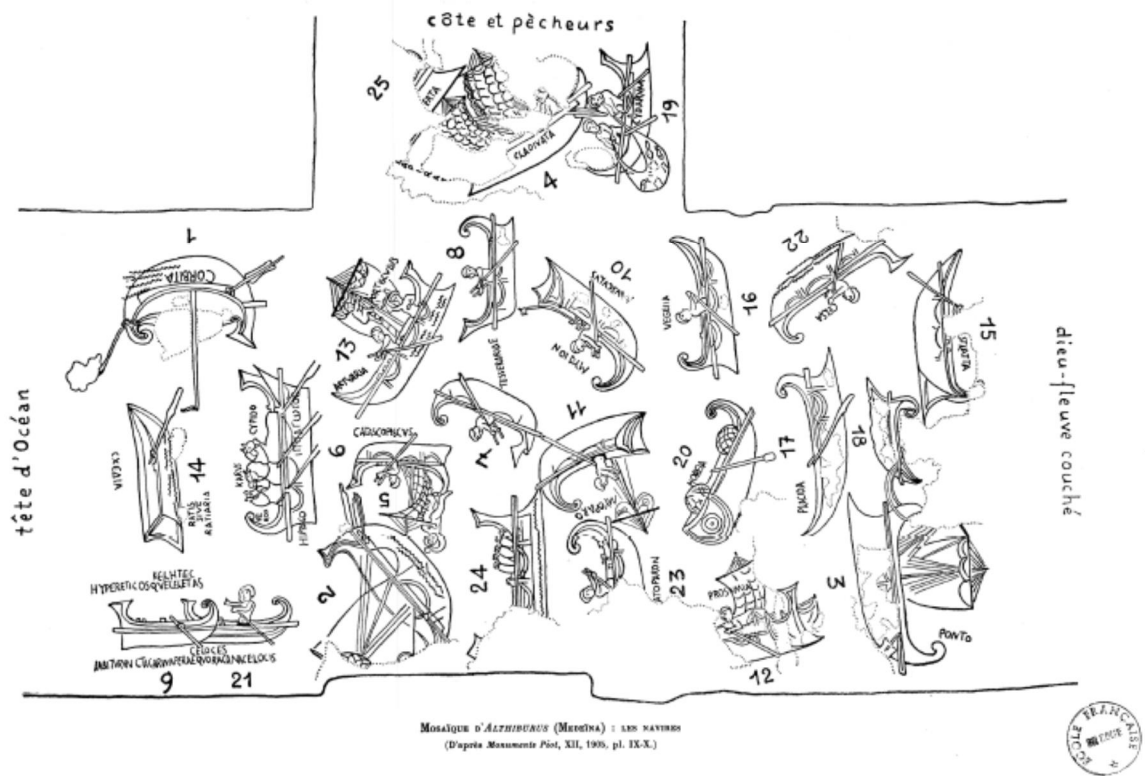


Fig. 7 : mosaïque navale d'Althiburus, plan de la villa, Tunisie, IIIe siècle (Z. Friedman, Onyx Studio extrait de *Ship Iconography in Mosaics*, Oxford, BAR International Series 2202, 2011).



Fig. 8 : mosaïque navale d'Althiburus, musée du Bardo, Tunisie, IIIe siècle (Z. Friedman, Onyx studio extrait de *Ship Iconography in Mosaics*, Oxford, BAR International Series 2202, 2011).



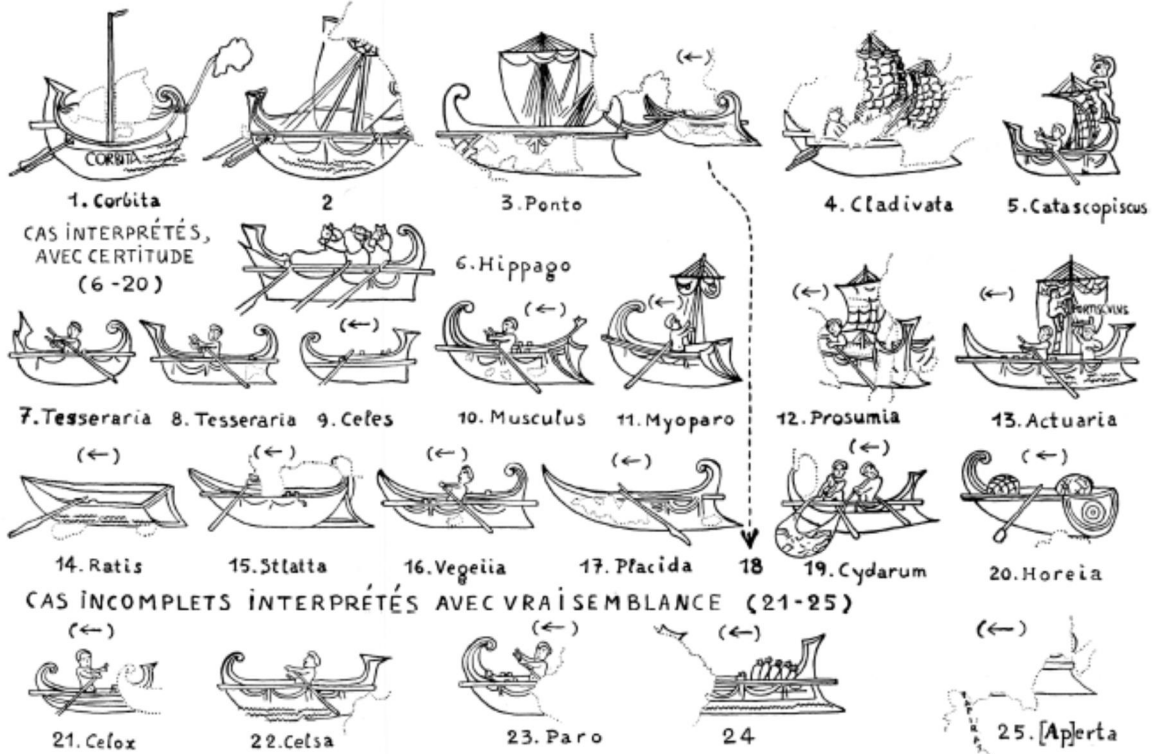
MOSAÏQUE D'ALTHIBURUS (MERDINA) : LES NAVIRES
 (D'après Monumenta Piot, XII, 1935, pl. IX-X.)

Fig. 9 : Althiburus, représentation schématique de la mosaïque navale, IIIe siècle de n. è. (Extrait de l'article de P. M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp 119-149).

Les inscriptions sur les côtés annoncent trois fonctions de navires : haute mer ; pêche ; fleuve.

CAS INDISPUTABLES (1-5)

Pl. III



CLASSEMENT DES NAVIRES
Les navires sont représentés se dirigeant vers la droite.
Entre parenthèses, l'orientation selon Gauckler indiquée par une flèche.

Fig. 10 : les navires de la mosaïque d'Althiburus, tous représentés horizontalement dans le sens de leur déplacement (extrait de l'article de P. M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp 119-149).

Entre parenthèses apparaissent les sens de déplacement indiqués par P. Gauckler.

Les analyses suivantes sont réalisées à partir des observations des figures 8 à 10.

2141. *Le catascopium*



Fig. 11 : le *catascopium*, mosaïque navale d'Althiburus, Musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Parmi les navires nous intéressant dans le présent chapitre, le premier dans l'ordre de la mosaïque, est celui caractérisé par le terme *catascopiscus*³⁰⁰, nom latin au nominatif, indiqué sous la coque, entre la rame et la poupe qui s'achève en volute. Nous retrouvons donc un terme proche de celui employé par Aulu-Gelle (*catascopium* ou *catascopus* : bâtiment d'observation, patrouilleur³⁰¹), ainsi que par Isidore de Séville (κατάσκοπος). R. Marache, traducteur d'Aulu-Gelle³⁰², a suggéré que *catascopiscus* était le nom donné au canotier d'un *catascopium/catascopus*.

Le *catascopium* dispose d'une voile, d'un rameur et d'un guetteur en haut d'un grand mât, ainsi que « d'une quille de proue particulièrement saillante³⁰³ », qui en fait un navire asymétrique. Le mât se trouve presque au centre du bateau, supportant une voile, avec le vent qui la gonfle vers la gauche. Un guetteur nu est positionné sur la proue, et se tourne vers la gauche, donc dans le sens du vent. Le rameur tourne son profil vers la droite.

³⁰⁰ Navire n°5 du classement de P.-M. Duval.

³⁰¹ Dictionnaire Gaffiot.

³⁰² Aulu-Gelle, *Nuits attiques* 10.5, trad. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978 / A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

³⁰³ P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire 61, 1949, pp. 119-149.

2142. Les *tesserariae*



Fig. 12 : les *tesserariae*, mosaïque navale d'Althiburus, Musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources.* SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Le terme *tesserariae* (nominatif pluriel) est encadré par deux navires, tous les deux avec un seul rameur, et sans voile. La *tessera* est la tablette portant le mot d'ordre ou les ordres dans l'armée romaine. Le *tesserarius* est l'agent de liaison qui porte les ordres du général.

Un navire ne dispose pas d'éperon (navire n°7), il est dit symétrique. L'autre navire avec une « excroissance » (navire n°8), est dit asymétrique entre proue et poupe. Il pourrait s'agir d'un taillemer et non d'un éperon.

Du côté visible de la coque, en correspondance avec le bord supérieur, une préceinte se termine en saillie à la proue et à la poupe. Des câbles y sont attachés.

2143. La *prosumia*



Fig. 13 : la *prosumia*, mosaïque navale d'Althiburus, musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Le terme *prosumia* (nominatif singulier) est indiqué horizontalement pour moitié au milieu de la voile du navire n°12, et pour moitié sur la mer. Le dessin est à moitié détruit. Le navire dispose d'une voile et d'un rameur, mais ni guetteur ni *porticulus* comme en disposait le *catascopium*. La voile carrée est gonflée dans le sens du déplacement du navire, ce qui nous permet d'identifier la proue qui s'achève comme une étrave ou un taillemer. Le mât est au centre du navire.

Le texte mutilé en bas à gauche, situé en fait sous le navire, inclut le terme *prosumia*³⁰⁴, et semble le rapprocher du *celox* :

ANVA CELOCEMESSE ANILIA
A prOSVMIA

La *prosumia* est citée par Aulu-Gelle et Nonius Marcellus (cf. 213).

2144. Le κελής et le celox

Le *κελής* (navire n°9) et le *celox* (navire n°21) sont des navires avec rames, sans voile, respectivement asymétrique (mais sans éperon ou taillemer) sans rameur, et symétrique avec rameur. Nous rappelons que la racine des termes *celes* et *celox* signifie « vitesse ». Le κελής est un cheval de course.



Fig. 14 : *kélètés*, *celoces*, mosaïque navale d'Althiburus, Musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Au-dessus du navire de gauche apparaît l'inscription ci-dessous, débutant par ΚΕΛΗΤΕΣ:

³⁰⁴ P. Gauckler, *Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine. La mosaïque d'Althiburus*, Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot 12, fascicule 1, 1905, pp. 113-154.

ΚΕΛΗΤΕΣ
HYPERETICOSQVE CELETAS

κέλητες | hypereticosque celetas.

Les mots latins, sous ΚΕΛΗΤΕΣ (nominatif pluriel), composent la fin d'un hexamètre vraisemblablement écrit par Lucilius³⁰⁵. Nous retrouvons le terme « auxiliaire » : υπερητικός (HYPERETICOSQVE), positionné avant CELETAS, qui semble être la traduction latine de ΚΕΛΗΤΕΣ. Aulu Gelle écrit *Celoces, vel ut Graeci dicunt, κέλητες* (cf. 213).

Sous les deux navires apparaît une autre inscription :

CELOCES
LABITVR VNCTA CARINA PER AEQVORA CANA CELOCIS

Celoces | Labitur uncta carina per aequora cana celocis.

« La quille du *celocis* blanc glisse sur l'eau » : c'est un ver d'Ennius³⁰⁶, conservé grâce à Isidore de Séville qui définit les celoces comme des birèmes ou trirèmes rapides faisant le service de la flotte (cf. 213).

Le long du bord supérieur du navire de gauche sont positionnés quatre tolets. Une rame est insérée dans le dernier tolet. Par ailleurs, les deux navires disposent d'une préceinte en saillie, de poupe à proue.

2145. L'actuaria



³⁰⁵ P. Gauckler, *Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine. La mosaïque d'Althiburus*, Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot 12, fascicule 1, 1905, pp. 113-154.

³⁰⁶ Ennius, *Annales* 442.

Fig. 15 : l'*actuaria*, mosaïque navale d'Althiburus, Musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

La mosaïque représente ici un bateau à rames avec une voile. Il est asymétrique et caractérisé par une coque allongée.

Sur le bord supérieur est disposé une préceinte ou un pavois qui fait saillie à la poupe et à la proue. Une corde y est attachée. A bord il y a des personnages : un rameur assis au centre du bateau, nu et représenté dans le profil, tourné vers la gauche ; derrière lui, un marin de trois quarts et tourné à gauche, vêtu d'une tunique, donne le rythme avec un marteau, le *PORTISCVLVS* (épigraphe au-dessus du marin) , qui désigne a priori le chef des rameurs ; entre les deux, un troisième homme, nu et dépeint dans le profil tourné vers la droite, monte une échelle appuyée sur le mât pour fixer la voile. Selon E. De St-Denis³⁰⁷, la présence du *portisculus* caractérise un navire de guerre.

Au-dessus de la poupe court l'épigraphe oblique : *ACTUARIA* (nominatif singulier). Ce terme est mentionné par les auteurs latins pour indiquer un navire de taille réduite dont la vitesse dépend de l'action conjointe des voiles et rames.

2146. Le *μύδιον*, *musculus*



Fig. 16 : le *musculus*, mosaïque navale d'Althiburus, Musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Le *mudion/musculus* est un petit bateau à rames, avec une forme asymétrique, une quille pointue et une coque arrondie. La terminaison supérieure de la proue, concave, semble représenter une petite tête de souris. *Musculus*, inscrit sous la coque, veut dire « souris ». P.-M. Duval assimile ce nom à une caractéristique de vitesse, ainsi qu'à pouvoir se faufiler partout, ce qui correspond aux besoins d'un navire de reconnaissance.

³⁰⁷ E. De Saint-Denis, *Les types de navires dans l'Antiquité romaine*, Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes 48, Paris, C. Klincksieck, 1974, pp. 10-25.

La poupe est particulièrement arrondie. Des cordages sont suspendus à la préceinte. A bord se trouve un seul rameur. On observe deux tolets.

C. Torr³⁰⁸ ne mentionne pas le *musculus*. M. Reddé³⁰⁹ le qualifie de navire auxiliaire.

2147. La catégorisation par P.-M. Duval

P.-M. Duval distingue trois types de navires sur la mosaïque : les cas indiscutables (n°1-5), les cas « interprétés avec certitude » (n° 6-20), et les cas « incomplets interprétés avec vraisemblance » (n°21-25), c'est-à-dire les représentations partielles. Il s'agit en fait de positionnements par rapport aux interprétations réalisées par P. Gauckler. En effet, P.-M. Duval estime que le mosaïste a représenté avec logique la plupart des bateaux, et donc qu'il est possible de lui accorder un certain niveau de confiance. Deux paramètres doivent essentiellement être pris en compte pour vérifier : la forme des navires (symétrique ou asymétrique) et la nature des navires (de guerre ou civile).

Concernant la distinction entre navires de guerre, qui sont dits généralement asymétriques, et navires de commerce, qui sont dits symétriques, P.-M. Duval rappelle qu'autant tout est clair pour les bateaux de guerre forcément asymétriques, autant le caractère asymétrique n'est pas réservé aux navires de combat. A contrario la forme symétrique est donc forcément le caractère d'un navire qui n'est pas un bateau de guerre, mais peut être celui d'un auxiliaire, qui « joue un rôle accessoire (courrier, transport, etc.) ».

P.-M. Duval estime que la *tessararia* est un « navire symétrique léger pouvant appartenir à une flotte de guerre », mais aussi que « seuls le *catascopicus* et l'*hippago*, l'un à cause de sa vigie, l'autre à cause de son chargement, pourraient être à coup sûr reconnus pour des navires auxiliaires de la marine de guerre ».

Le tableau ci-dessous, extrait de l'article de P.-M. Duval, présente les distinctions entre les navires de la mosaïque avec deux colonnes pour les navires légers, avec ou sans voiles, qui nous intéressent plus particulièrement dans le présent chapitre. Les navires 5, 6 et 21 peuvent appartenir à la marine de guerre selon P. M. Duval, à savoir le *catascopium*, l'*hippago* et le *celox*. Les navires 7, 8, 9, 10, 12 et 13 peuvent être annexés à une flotte de guerre, à savoir respectivement les *tessarariae*, le *celes*, le *musculus*, la *prosumia* et l'*actuaria*.

³⁰⁸ C. Torr, *Ancient ships*, Londres, Londres, Cambridge university press, 1895.

³⁰⁹ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, p. 124.

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> 23 [Ap]erta ←	
PROFIL ASYMÉTRIQUE						
sans rames	3 ponto					
à rames	4 cladivata	5 <u>catascopiscus</u>	8 <u>tesseraria</u>	14 ratis		
		11 <u>myoparo</u>	9 <u>celes</u>	15 stlatta		
		12 <u>prosumia</u>	10 <u>musculus</u>	16 vegeiia		
		13 <u>actuaria</u>	21 <u>celox</u>	17 placida		
			? ←-paro→ ?	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 (3, 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.

Fig. 16 : Althiburus, mosaïque navale, IIIe siècle : tableau distinguant les navires représentés en fonction de leur profil (P. M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp 119-149).

22. Les types de navires éclaireurs

221. Les débats transversaux aux navires éclaireurs : champ de vision et éperons

Les navires éclaireurs suscitent a priori deux débats chez les chercheurs : le champ de vision et la présence ou non d'un éperon. Cette dernière caractéristique, plus incertaine, précise le rôle guerrier ou non guerrier du bateau.

2211. Le champ de vision depuis un navire éclaireur

Il est possible de caractériser les navires de reconnaissance par certains traits : rapidité, taille limitée, type de propulsion.

Au vu des écrits et iconographies de la section 21, ces vaisseaux semblent tous disposer de rames. La différenciation est plutôt liée à la présence éventuelle d'une voile, comme pour le *catascopium*, et la *prosumia*. Ces navires rapides sont plutôt petits³¹⁰, donc plus facilement maniables, mais il peut également s'agir de trières (cf. 2223).

Les vaisseaux rapides sont caractérisés ainsi : νέας ταχέας³¹¹ ; ναῦς ταχυπλοούσας³¹² ; *celetem*³¹³ et *celoces* (Isidore³¹⁴ et Tite-Live³¹⁵). La différence de vitesse entre navires grecs et perses est mise en avant par Hérodote³¹⁶. Thucydide³¹⁷ nous apporte également des éléments factuels, en exposant l'affaire de Mytilène en 427 av. n. è. : une galère réussit à atteindre la moyenne de 7,5 noeuds. Comme point de repère par rapport aux navires marchands, P. Arnaud³¹⁸ évoque le consensus antique relatif de la journée diurne à 700 stades (87,5 milles), et 100 milles par 24h, soit 3,3 noeuds, tout en citant la vitesse maximum enregistrée par L. Casson (6,2 noeuds).

Selon P. De Souza³¹⁹, un vaisseau rapide pouvait atteindre 8 à 9 noeuds maximum pendant de courtes périodes, ce que confirme J. F. Coates³²⁰ pour la trière en configuration de 170 rameurs en action. Ce dernier³²¹ indique également que l'espace de reconnaissance était très limité pour des bateaux à rames. Une flotte à rames, dans de bonnes conditions, faisait 5 noeuds au mieux, 4 plus

³¹⁰ TL 36.42, trad. Manuelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

³¹¹ Hérodote 8.23, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³¹² Polybe 3.95.6, trad. De Foucault, Paris, Les Belles Lettres, 1971.

³¹³ Pline l'Ancien 7.208, trad. Schilling, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

³¹⁴ Isidore de Séville, *Etymologies/Origines*, 19.1.22.

³¹⁵ TL 21.17, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³¹⁶ Hérodote 7.179-83, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1951.

³¹⁷ Thucydide 3.36-49, trad. D. Roussel, Gallimard/Folio classique, 1964/200.

³¹⁸ P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique : itinéraires en Méditerranée*, Paris, Editions Errance, 2005, pp. 74-80 et 100-107.

³¹⁹ P. De Souza, *Beyond the headland. Locating the enemy in ancient naval warfare*, In *L'information et la mer dans le monde* (J. Andreau et C. Virlouet), Collection de l'Ecole française de Rome, n°297, 2002, pp 69-92.

³²⁰ J. F. Coates, *La reconstitution de la trière*, In *Les bateaux : des trières aux voiles de course*, Bibliothèque pour la science, Luçon, 1999.

³²¹ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford, Oxford books, 1996, pp. 258-259.

probablement. Une trière, avec un équipage d'élite, pouvait maintenir une vitesse continue de 7 nœuds au mieux, donc 3 nœuds de mieux par rapport à la flotte. Soit 15 miles³²² devant après 5 heures, et elle mettait 1h20 pour revenir vers la flotte et donner les nouvelles. Un homme en haut du mât de l'*Olympias* (trière expérimentale) pouvait voir à 7 miles, par temps clair (et seulement 3 miles pour un homme sur le pont). Si les vaisseaux éclaireurs n'étaient pas des trières, ils allaient moins vite, et leur mât était moins haut.

P. Arnaud³²³ indique que la quasi-totalité des embarcations de l'Antiquité dispose de 3 caractéristiques communes déterminantes : leur mode construction, leur mât et leur appareil de gouverne. Leur mât est court et ne possède pas de hunier (voile carrée). Il serait intéressant de poursuivre l'étude des navires éclaireurs concernant les hauteurs de mât et la coque du navire. Selon P. Arnaud³²⁴, un tonnage plus élevé, supposant des mâts plus hauts, accroissait la distance théorique de visibilité. Il a également explicité deux facteurs relatifs à la visibilité et à l'orientation en Méditerranée : la transparence de l'air et la courbure de la terre.

2212. Le débat relatif à l'éperon

Il est possible que certains navires de reconnaissance aient eu des éperons, puisque Tite-Live³²⁵ prend la peine de préciser : « des navires de reconnaissance sans éperons » : *sine rostris speculatoriae*. Concernant les *pristis*, la traduction de P. Jal indique : « vedettes munies d'éperons³²⁶ », mais sans adjectif ou complément indiquant spécifiquement le terme « éperon ». Peut-on estimer que la signification « poisson-scie » constitue le lien avec la présence d'un éperon ? J. S. Morrison³²⁷ estime, suite à la lecture de Plutarque³²⁸ et de Tite-live que le *pristis* est un *lembos* (un ahracte) avec un éperon, dans la flotte romaine du IIe et du Ier siècle av. n. è. :

*liuius una et octoginta constratis nauibus, multis praeterea minoribus quae aut apertae rostratae aut sine rostris speculatoriae erant, Delum traiecit*³²⁹.

Avec 81 navires pontés et un grand nombre de plus petits, des navires découverts, avec éperons, ou des navires de reconnaissance (*speculatoriae*), sans éperons (*sine rostris*), Livius cingla vers Délos³³⁰.

Un autre passage de Tite-Live³³¹ peut conduire à la même interprétation à propos du *lembum* qui serait cette fois armé :

ceterum in aduersum uentum nequiquam eos tendentes prope terram lux oppressit, et regii, qui praeerant custodiae portus, lembum armatum ad retrahendam eam nauem miserunt cum graui edicto, ne reuerterentur sine ea.

³²² 1 mile = 1,6 km.

³²³ P. Arnaud, *La mer, vecteur des mobilités grecques*, in *Mobilités grecques*, Ausonius Editions, Bordeaux, 2012.

³²⁴ P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique : itinéraires en Méditerranée*, Paris, Editions Errance, 2005, pp. 29-33.

³²⁵ TL 36.42, trad. Manuelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

³²⁶ TL 44.28, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1976.

³²⁷ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford, Oxford books, 1996.

³²⁸ Plutarque, *Caton le Jeune* 54.5 et *Pompée* 64.1, trad. Flacelière et Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³²⁹ TL 36.42.8, trad. Manuelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

³³⁰ TL 36.42.8, trad. Manuelian, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

³³¹ TL 40.4.11, trad. Nisard, Paris, Firmin Didot, 1864.

Mais le vent était contraire, et malgré tous leurs efforts, ils étaient encore tout prêts du rivage lorsque le jour parut. Les gens du roi, préposés à la garde du port, envoyèrent aussitôt un *lembum* armé, avec l'ordre exprès d'arrêter ce bâtiment et de ne pas revenir sans le ramener.

C. Torr³³² estime qu'il n'y a pas d'éperon sur les *lembi*/λέμβοι. Alors que, selon L. Casson³³³, les λέμβοι étaient fréquemment dotés d'éperons de façon à être utilisés comme navires auxiliaires. Tite-Live³³⁴ nous décrit un évènement de 168 av. n. è. qui semble confirmer cette possibilité :

sed cum iam adpropinquantium forma lemborum haud dubia esset et concitatio remorum directaeque in se prorae hostis adpropinquare aperuissent.

Mais quand on ne put plus douter de la forme des bâtiments légers qui approchaient, et que le mouvement accéléré des rames et les proues dirigées contre eux eurent révélé que c'étaient des ennemis qui s'avançaient.

Concernant le κέλης, Thucydide³³⁵ laisse à penser qu'il n'a pas d'éperon (cf. 2222).

César³³⁶ semble indiquer que des éperons peuvent être posés à des navires légers :

navibus actuariis quarum numerus erat satis magnus, magnitudo nequaquam satis iusta ad proeliandum, rostra imposuit.

Il fit poser des éperons à des navires légers qu'il avait en assez grand nombre, mais de dimensions insuffisantes pour combattre.

Ceci paraît compliqué à réaliser techniquement, même si le texte l'indique.

Les recherches d'Honor Frost sur la seconde épave de Marsala (*Sister-ship*) peuvent conduire à penser qu'un éperon pouvait être détachable en cas de choc. W. M. Murray³³⁷ a complété ces travaux, après la découverte de l'éperon d'Altilit.

L'éperon ne serait plus attaché à l'épave dite *Sister ship* car attaché de façon lâche. Il est en forme de bec retroussé de 3 mètres environ, en bois revêtu de métal. Du brai, «enduit épais blanc et résineux», recouvrait le bois et remplaçait des clous et des fragments d'une plaque de cuivre. Émergeant à peine hors de l'eau, il était relié à l'étrave par une fixation ingénieuse, prévue pour se briser lors du choc de l'éperonnage et permettre au navire attaquant de se dégager facilement du flanc défoncé de son adversaire et de tenir à flot. Ce n'était pas une extension de la quille. Un article³³⁸ d'H. Frost et de L. Basch évoque le principe de la *bee's sting* (piqûre de guêpe), avec pour référence un bateau décorant les thermes romaines de Themetra. Le dessin ci-dessous montre le principe de cet éperon détachable, lors d'un éperonnage par le côté.

³³² C. Torr, *Ancient ships*, Londres, Cambridge University Press, 1895.

³³³ L. Casson, *Merchant Gallies, The Age of The Galley*, Londres, Conway, 1995.

³³⁴ TL 44.28, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1976.

³³⁵ Thucydide 4.120, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1967.

³³⁶ César, *Guerre d'Alexandrie* 44.3, trad. Andrieu, Paris, Les Belles Lettres, 1954.

³³⁷ W. M. Murray, *The Age of Titans : The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navie*, Oxford, Oxford University Press, 2012.

³³⁸ L. Basch et H. Frost, *Another Punic wreck in Sicily : its ram*, The INJA and Underwater 4.2, 1975.

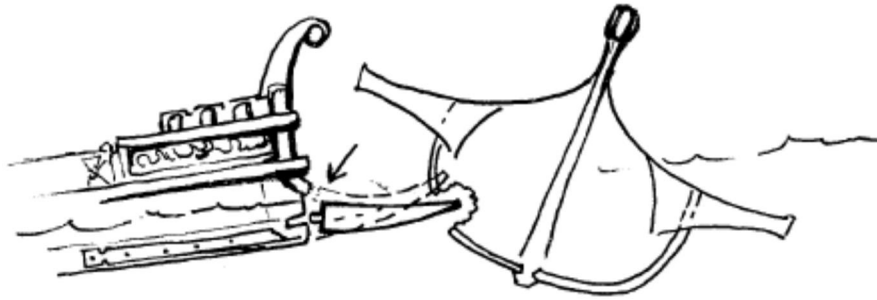


Figure 36. The function of the central timber of the ram (after drawings by Hanneke Boom, kindly communicated by James Wharram Associates).

Fig. 17 : la fonction de la charpente centrale de l'éperon d'après des dessins de Hanneke Boom, communiqués par J. Wharram associates, (extrait de L. Basch et H. Frost, *Another Punic wreck in Sicily : its ram*, The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater n° 4.2, 1975).

W. M. Murray n'évoque pas d'éperon en-dessous des navires « 3 », dont les trières. Ses travaux montrent la difficulté pour un petit navire d'attaquer un plus gros, du fait de l'enjeu de la résistance par rapport à la force du navire attaqué.

La fouille de l'épave de la Madrague de Giens³³⁹, une *corbita* (voir la mosaïque d'Althiburus) a montré qu'il ne fallait pas confondre éperon et taillemer. Cette structure en bois ne pouvait en aucun cas servir à supporter un éperon ou même le remplacer. Elle servait simplement à augmenter le plan de dérive afin de faciliter les manœuvres. En outre, elle permettait d'augmenter la capacité de charge du navire. Certains navires, comme le « poisson-scie » (*pristis*) étaient-ils dotés d'un taillemer ? D'autres pouvaient être des navires de combat munis d'un éperon. Enfin, certains n'avaient sans doute ni l'un ni l'autre.

222. Les vaisseaux éclaireurs

Les vaisseaux éclaireurs disposent de modes de propulsions mixtes, sauf pour les *kélès/celoces/keletas*, et la *tesseraria*, uniquement à rames.

2221. A voiles et à rames : *catascopium*, *prosumia* et *actuaria*

22211. Le *catascopium* ou *catascopus*

³³⁹ P. Pomey, *Le navire romain de la Madrague de Giens*, In : *compte-rendu des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 126^e année, 1, 1982. pp. 133-154.

Le *Catascopium*, -ii ou *catascopus*, -i est un bateau d'observation³⁴⁰. César³⁴¹ emploie le terme dans le passage suivant, mais au sens de navire de transport d'ordre :

litteris celeriter in Siciliam ad Allienum et Rabirium Postumum conscriptis et per catascopum missis, ut sine mora ac nulla excusatione hiemis uentorumque quam celerrime exercitus sibi transportaretur.

Il écrivit rapidement à Alliénu et à Rabirius Postumus en Sicile une lettre qu'il fit porter par un *catascopum*, pour leur ordonner de lui expédier son armée le plus rapidement possible, sans aucun délai et sans s'excuser sur les vents ni l'hiver.

Plutarque³⁴² l'emploie sous la forme grecque : *κατασκοπικά, κατασκόπων*. Il s'agit d'un bateau éclairer selon Aulu-Gelle³⁴³.

Nous retrouvons ce navire sur la mosaïque d'Althiburus (IIIe siècle de n. è.) : une embarcation légère munie d'une voile et de rames, avec la mention *catascopiscus*, nom de la vigie ou du bateau ? Ce détail graphique permet de caractériser clairement le navire d'observation. P.-M. Duval catégorise ce navire dans la marine de guerre, contrairement à la *prosumia*, mais tous deux sont dits navires « légers ».

C. Torr fait le lien entre *speculatoriae* et *κατάσκοποι*. Il évoque des petits vaisseaux destinés à la reconnaissance et au transport des nouvelles. Il indique que Tite-Live (sauf exception) et Plutarque traitent les navires de reconnaissance comme une classe distincte de bateaux, contrairement à Polybe pour qui tout type de vaisseau peut assurer la reconnaissance (*κατασκευομένας δύο ναῦς*³⁴⁴), comme César³⁴⁵.

Selon J. S. Morrison³⁴⁶, les termes de type « reconnaissance » définissent une fonction plus qu'un type de navire : *proplous, kataskopos, speculatoria (navis)*.

22212. La *prosumia*

La *prosumia* est représentée partiellement sur la mosaïque d'Althiburus, et évoquée par Aulu-Gelle (*Nauigi speculatorium*) et par Nonien Marcellin (petit navire de reconnaissance). Elle contient un seul homme sur son dessin, alors que le *catascopium* en contient trois. Est-ce à dire que la *prosumia* est plus petite que le *catascopium* ?

C. Torr³⁴⁷ la qualifie de petit bateau de rivière et de cabotage pour le transport et la pêche, mais ne mentionne pas la mission de reconnaissance.

³⁴⁰ Dictionnaire Gaffiot.

³⁴¹ Pseudo-César, *Guerre d'Afrique* 26.3, trad. Bouvet et Richard, Paris, Les Belles Lettres, 1997.

³⁴² Plutarque, *Caton le Jeune* 54.5, trad. Flacelière et Chambry, Les Belles Lettres, 2003.

³⁴³ Aulu-Gelle, *Nuits attiques* 10.5, trad. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978.

³⁴⁴ Polybe 3.95, trad. De Foucault, Paris, Les Belles Lettres, 1971.

³⁴⁵ César, *Guerre des Gaules* 4.26, Constans/Balland, Paris, Les Belles Lettres, 2007.

³⁴⁶ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford, Oxford books, 1996.

³⁴⁷ C. Torr, *Ancient ships*, Londres, Cambridge University Press, 1895.

22213. L'*actuaria*

Nous avons déjà cité ce type de navire parmi les navires de transport, à la sous-section 133.

L'*actuaria* ou *akatos* dispose d'une voile comme la *prosumia* et le *catascopium*. Comme le *lembos*, sa proue dispose a priori d'un taillemer.

2222. Uniquement à rames : le *κέλης/celex* et le *lembos*

22221. Le *κέλης/celex*

La première trace d'utilisation du terme ὁ κέλης, ητος, «bateau de course», se retrouve chez Thucydide³⁴⁸. Il nous renseigne à propos du nombre d'hommes sur ce type de navires. Nous pouvons en effet déduire du texte suivant que, sur 40 hommes, par soustraction, 10 étaient dédiés au κέλης, donc il s'agit a priori d'un petit navire :

Ου γὰρ ἦν ὄπλα ἐν χωρίῳ ἐρήμῳ πορίσασθαι, ἀλλὰ καὶ ταῦτα ἐκ ληστρικῆς Μεσσηνίων τριακοντέρου καὶ κέλητος ἔλαβον, οἱ ἔτυχον παραγενόμενοι. Ὀπλιταὶ τε τῶν Μεσσηνίων τούτων ὡς τεσσαράκοντα ἐγένοντο, οἷς ἐχρήτο μετὰ τῶν ἄλλων.

Car il était impossible de se procurer des armes dans ce pays désert : celles-là mêmes étaient venues d'un navire à trente rames (triacontère) équipé en course et d'une chaloupe (*κέλητος*) appartenant à des Messéniens qui s'étaient justement trouvés là. Ces Messéniens donnèrent encore des hoplites, au nombre d'une quarantaine, qu'il employa avec les autres.

Il³⁴⁹ nous indique également que le κέλης n'avait pas d'éperon puisqu'il ne pouvait se défendre seul.

Le terme est également utilisé par Polybe³⁵⁰, a priori avec un seul rang de rameurs car le terme est employé après citation de navires plus grands :

καὶ πλοῖα τεττάρκοντα ἰούτων κατάφρακτα μὲν εἴκοσι διαφέροντα ταῖς κατασκευαῖς, ἐν οἷς οὐδὲν ἔλαττον ἦν τετρήρους, τὰ δὲ λοιπὰ τριήρεις καὶ δίκροτα καὶ κέλητες.

Il y avait 40 navires ; sur ce nombre, il y en avait 20 à fargues (pontés), supérieurement équipés, dont aucun n'était d'une classe inférieure à la tétrère, et le reste se composait de trières, d'avisos et de vedettes.

Celox, *ocis* signifie « navire léger », et *celes*, *etis*, *etas* : « bateau rapide, vedette ». Tite-Live écrit « *naues ducentae uiginti quiqueremes, celoces uiginti deducti* » : « pour la flotte, 220 quinquérèmes et 20 vaisseaux rapides furent mis à la mer » (flottes de Sempronius et Cornélius)³⁵¹ ; « *naues longae centum sexaginta, celoces duodecim* » : « 160 navires de guerre et 12 vaisseaux rapides » (flotte de

³⁴⁸ Thucydide 4.9.1, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³⁴⁹ Thucydide 4.120, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1967.

³⁵⁰ Polybe, 5.62.3, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

³⁵¹ TL 21.17, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

Sempronius)³⁵². Isidore³⁵³ présente les *celoces* comme des birèmes ou trirèmes, ce qui semble contredire la petite taille, mais rapides et maniables. La mosaïque d'Althiburus confirme la légèreté dans la citation inscrite sous le navire (cf. 214). P.-M. Duval catégorise ce type de navire dans la marine de guerre.

C. Torr³⁵⁴ considère ces vaisseaux rapides comme des petits navires au sein d'une flotte. Les références à Tite-Live montrent que les *celoces* étaient utilisées, à l'époque des guerres puniques pour des missions urgentes ou des liaisons entre grosses unités, dans les escadres romaines ; la quinquerème était alors le navire de combat par excellence et la *celox*, l'unité légère.³⁵⁵

Selon L. Casson³⁵⁶, le *kélès*, petit navire, aurait une proue toute droite.

22222. Le *lembos*

Comme déjà évoqué à la sous-section 1321, le dictionnaire Bailly définit ainsi le *lembos* : « chaloupe qui suit un navire ou bateau de pêche, ou petit navire qui précède une flotte ou petit navire de transport. » Il est donc à la fois navire éclaireur et navire de transport, mais aussi, peut-être sous une forme plus petite, un navire annexe d'un plus gros navire (cf. 22242).

2223. Les autres vaisseaux pouvant faire fonction d'éclaireurs

La triacontère correspond à τριηκοντέρω³⁵⁷ : un navire à 30 rameurs. Elle est évoquée par Hérodote.

Les trières pouvaient également être utilisées comme navires de reconnaissance, compte tenu de leur rapidité³⁵⁸. Elles sont évoquées dans la traduction d'un texte d'Hérodote³⁵⁹. Les navires « 3 » selon J. S. Morrison et J. F. Coates³⁶⁰, eurent d'autres fonctions que le combat à partir fin IV^e s av. n. è., dont la reconnaissance et la communication.

³⁵² TL 21.17, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³⁵³ Isidore de Séville, *Etymologies/Origine* 19.1.22.

³⁵⁴ C. Torr, *Ancient ships*, Londres, Cambridge University Press, 1895.

³⁵⁵ E. De St-Denis, *Les types de navires dans l'Antiquité*, Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes, Paris, 1845.

³⁵⁶ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

³⁵⁷ Hérodote 8.21, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³⁵⁸ P. De Souza, *Beyond the headland. Locating the enemy in ancient naval warfare*, In *L'information et la mer dans le monde* (J. Andreau et C. Virlouet), Collection de l'École française de Rome, n°297, 2002, pp. 69-92.

³⁵⁹ Hérodote 7.182, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1951.

³⁶⁰ J. S. Morrison et J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC*, Oxford, Oxford books, pp. 3 et 22, 1996.

2224. Les barques des vaisseaux longs et les « navires du service de la flotte »

Comme le montre la lecture des sources, les navires éclaireurs et ceux du « service de la flotte » sont a priori du même type. Retenons le terme ὑπηρετικός : « relatif au service ».

La frontière est donc ténue entre les navires éclaireurs et les navires au service de la flotte, comme le montre Végèce³⁶¹ : les *scaphae exploratoriae* étaient attachés à de grands navires de guerre (*maioribus liburnis*) et disposaient d'environ 20 rameurs de chaque côté (*in singulis partibus*). De même, Isidore de Séville³⁶² cite la *scapha* en l'associant à *κατασκοπος*. A priori, on trouve donc un lien entre navire de reconnaissance et navire de « service de la flotte ». De même, César³⁶³ utilise le terme *castascopus* pour un navire porteur de nouvelles.

22241. Les *scaphae*

César³⁶⁴ cite les *scaphas logarum nauium* : chaloupes des vaisseaux longs. La traduction correcte est plutôt « barque ». Tite-Live³⁶⁵ confirme le terme dans cet usage, à propos d'un épisode daté de 204 av. n.è., pendant la 2^e guerre punique :

Ut omnes iam in nauibus erant, scaphas circummisit ut ex omnibus nauibus gubernatores et magistri nauium et bini milites in forum conuenirent ad imperia accipienda.

Quand tout le monde fut à bord, Scipion envoya des (chaloupes) barques faire le tour des navires et amener le pilote, le capitaine et deux soldats de chacun d'eux au forum, pour recevoir ses consignes.

Nonien Marcellin³⁶⁶ indique que la *scapha* est un petit navire au service des plus grands : *scaphae sunt naviculae quae maiores naves consecuntur*. Isidore³⁶⁷ en fait un navire éclaireur en l'associant au terme *kataskopos*.

Végèce décrit les chaloupes et leur rôle d'observation, à relier au passage relatif au camouflage déjà évoqué à la sous-section 2114 :

*Scafae tamen maioribus liburnis exploratoriae sociantur, quae uicenos prope remiges in singulis partibus habeant, quas Britanni picatos uocant*³⁶⁸.

³⁶¹ Végèce, *Epitoma rei militaris* 2.1, Reeve, Clarendon press, Oxford, 2004.

³⁶² Isidore de Séville, *Etymologies/Origines* 19.1.18.

³⁶³ Pseudo-César, *Guerre d'Afrique* 26.3, trad. Bouvet et Richard, Paris, Les Belles Lettres, 1997.

³⁶⁴ César, *Guerre des Gaules* 4.26, Constans et Balland, Paris, Les Belles Lettres, 2007.

³⁶⁵ TL 29.25.7, trad. François, Paris, Les Belles Lettres, 1994.

³⁶⁶ Nonien Marcellin, *De genere nauium*, In *De compendiosa doctrina*, p 854-859, livre XX, WM Lindsay, Lipsiae, 1903.

³⁶⁷ Isidore de Séville, *Etymologies/Origines* 19.1.18.

³⁶⁸ Végèce, *traité d'art militaire* 4.37, <http://www.thelatinlibrary.com>.

On adjoint aux grosses librines des chaloupes d'observation montées chacune d'une vingtaine de rameurs, que les Bretons appellent bateaux peints.³⁶⁹

*Per has et superuentus fieri et commeatus aduersariorum nauium aliquando intercipi adsolet et speculandi studio aduentus earum uel consilium deprehendi*³⁷⁰.

Ces chaloupes opèrent par surprise, interceptent quelquefois les convois de l'ennemi et, dans leurs courses hardies, démasquent son approche et ses plans.³⁷¹

A. Ernout³⁷² explique que le *scapha* est une barque. Le mot semble venir du grec σκάφη, chaloupe, canot, et évoque donc une petite embarcation. L. Casson³⁷³ l'évoque également dans cet usage. M. Reddé³⁷⁴ indique que les flottes romaines disposaient de *scaphae*, dites parfois *exploratoriae* ou *speculatoriae*, pour s'éclairer et servir de liaison.

22242. Le *lembos* et le *lenunculi*, petits navires de service de la flotte

Polybe³⁷⁵ évoque le transport de Philippe V en 197 av. n. è. pour une conférence avec le consul romain Flaminius : πέντε λέμβους ἔχων καὶ μίαν πρίστιν (cf. 212). Tite-Live³⁷⁶ cite le même épisode :

in sinu Maliaco prope Nicaeam litus elegere. Eo rex ab Demetriade cum quinque lembis et una nave rostrata venit.

On choisit le golfe Maliaque près de Nicée. C'est là que le roi, arrivant de Démétrias, se rendit avec 5 frégates et un navire de guerre.

Plaute utilise le terme *lembo/lembum* pour qualifier une barque ou un petit canot :

*lembo aduehitur tuus pater pauxillulo, donec in nau(m) subit*³⁷⁷.

Ton père s'amène dans un tout petit canot, [...] et il monte à bord³⁷⁸.

*Et inscendo in lembum atque ad nauim deuehor*³⁷⁹

Je monte dans une barque et je me fais conduire au vaisseau³⁸⁰.

³⁶⁹ Végèce, *traité d'art militaire* 5.7, trad. V. Develay, FV Editions, 2012.

³⁷⁰ Végèce, *traité d'art militaire* 4.37, <http://www.thelatinlibrary.com>.

³⁷¹ Végèce, *traité d'art militaire* 5.7, trad. V. Develay, FV Editions, 2012.

³⁷² A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

³⁷³ L. Casson, *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

³⁷⁴ M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, pp. 128-130.

³⁷⁵ Polybe, 18.1.1, trad. Paton, Walbank et Habicht, Haward UP, Londres, 2012.

³⁷⁶ TL 32.32.9, trad. Minéo, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³⁷⁷ Plaute, *Mercator* 193, trad. A. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1956.

³⁷⁸ Plaute, *Mercator* 193, trad. A. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1956.

³⁷⁹ Plaute, *Mercator* 259, trad. A. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1956.

L. Casson³⁸¹ estime que les *lemboi* étaient utilisés pour les transports exprès. C. Torr indique que le terme *lemboi* était également employé pour des « ship's-boat », « bateaux annexes d'autres navires ». Les *lenunculi* sont de petits *lemboi* : des « ship's-boat », selon C. Torr. Il se réfère à César³⁸² : *pauci lenunculi ad officium imperiumque conveniebant*. Et Tacite³⁸³ le cite également : *lenunculorum*.

22243. Les κελήτιον/ *celocem*

Τό κελήτιον, ou est un « petit bateau de course ». Le terme est utilisé par Thucydide³⁸⁴ :

έδοξεν οὖν αυτοῖς ἄνδρας ες κελήτιον ἐμβιβάσαντας ἄνευ κηρυκείου προσπέμψαι τοῖς Ἀθηναίοις καὶ πεῖραν ποιήσασθαι.

Aussi décidèrent-ils, pour être fixés, d'envoyer auprès des forces athéniennes des émissaires, qu'ils firent partir en barque, sans caducée.

Mais on retrouve aussi employé par Thucydide³⁸⁵ le terme κέλητος pour le même usage. Lors de sa défection, Brasidas fit la traversée de nuit pour venir à Skioné ; une trière amie le précédait et lui-même suivait à distance dans une barque : « de la sorte, s'il tombait sur un cargo plus grand que sa barque (κέλητος), la trière devait l'écartier, et, s'il survenait une autre trière qui fût de force à lutter, il pensait qu'au lieu de se tourner vers le petit bateau, elle irait contre le navire de guerre, ce qui le mettrait lui-même à couvert. »

Polybe³⁸⁶ cite δίκροτα καὶ κέλητες. P. Pédech précise en note : le *kélète* est un petit navire rapide pour le transport des ordres et des officiers. Plaute³⁸⁷ utilise le terme *celocem*.

22244. La *tessararia*

A. Ernout³⁸⁸ explique que *tessararius* signifie « soldat chargé de transmettre le mot d'ordre » ; *tessararia navis* : « le bateau portant le mot d'ordre (la tessère : les ordres du général). Selon P. M. Duval³⁸⁹, commentant la mosaïque d'Althiburus, il s'agit « plus couramment, d'un bateau-courrier, léger et rapide. » Le dictionnaire LSJ³⁹⁰ indique : ὁ τεσσαράριος, l'officier qui transmet le mot de passe ; τεσσαράρια πλοῖα, navire courrier.

³⁸⁰ Plaute, *Mercator* 259, trad. A. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1956.

³⁸¹ L. Casson, *Ships and Seamanhip in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

³⁸² César, *Guerre civile* 2.43, non lu.

³⁸³ Tacite, *Annales* 14.5, non lu.

³⁸⁴ Thucydide 1.53.1, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2009.

³⁸⁵ Thucydide 4.120.2, trad. J. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

³⁸⁶ Polybe 5.62.3, trad. P. Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 1977.

³⁸⁷ Plaute, *Poenulus* 543, trad. A. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1961.

³⁸⁸ A. Ernout et A. Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001.

³⁸⁹ P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n°61, 1949.

³⁹⁰ H. G. Liddell, R. Scott et H. S. Jones, *A Greek-English Lexicon*, Oxford, Clarendon press, 1996.

Nous disposons de sources limitées à propos de la *tessararia*. Mais nous avons néanmoins choisi de l'inclure dans le présent mémoire, comme une piste d'études plus approfondies. Citée par L. Casson³⁹¹, l'inscription IG XII.5.941 (20 av. n. è.) nomme C Iulius Naso, *praefectus tessariarum in Asia navium* / Γάιος Ιούλιος Νάσων ὁ ἐπὶ τῶν τεσσαραρίων ἐν Ἀσία πλοίων : « commandant des navires de courrier en Asie ». Mais C. Torr ne mentionne pas ce type de navire.

La mosaïque de Haïdra (l'antique Ammaedara) en Tunisie, datée du IIIe siècle, pourrait représenter ce type de navire, selon F. Bejaoui³⁹². Le site a abrité un camp militaire romain (IIIe légion d'Auguste). La « mosaïque aux îles », d'une surface de 30 m²) est située dans un bâtiment dont la nature exacte est encore mal définie, sur la rive gauche d'un oued. Elle représente des édifices situés sur des portions de terres. Chacune des douze vignettes conservées de la mosaïque est accompagnée d'un nom de territoire. Et trois barques sont représentées à proximité de Chypre, Parphos et Erycos.

³⁹¹ L. Casson, *Ships and Seamanhip in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

³⁹² F. Bejaoui, *Iles et villes de la Méditerranée sur une mosaïque d'Ammaedara (Haïdra en Tunisie)*, In : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 141^e année, 3, 1997, pp. 825-858.

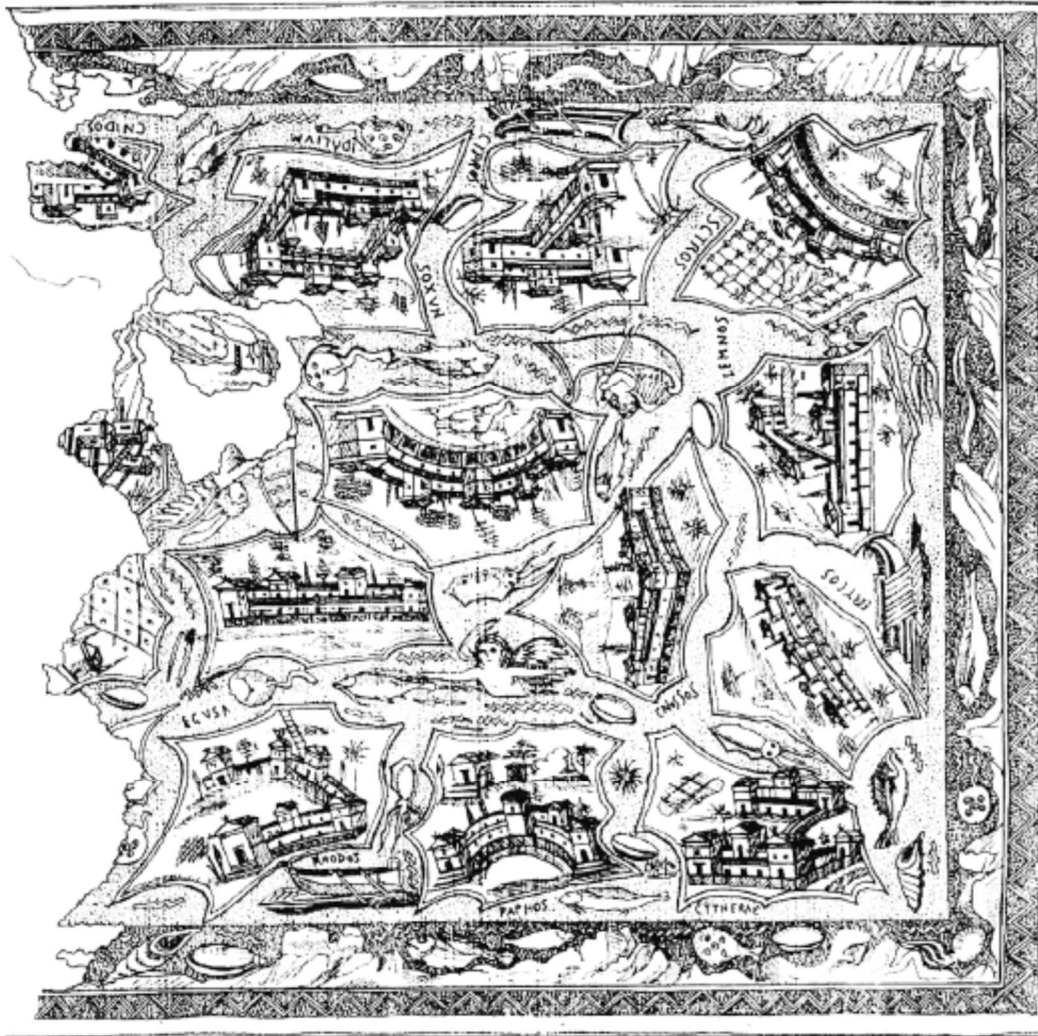


FIG. 6 Disposition d'ensemble 'croquis de J.-Cl. Golvin.

Fig. 18 : mosaïque d'Haïdra, IIIe siècle, extrait de F. Bejaoui, *Iles et villes de la Méditerranée sur une mosaïque d'Ammaedara (Haïdra en Tunisie)*, In : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 141^e année, 3, 1997, pp. 825-858.

La vignette Cypros (fig. 16)³⁹³ est censée représenter l'île de Chypre. Elle est située en haut, au centre de la figure 15. Une barque à deux rames d'un côté avec des tolets est ancrée à l'aide d'une corde attachée à un arbuste. F. Bejaoui estime que cette barque est proche de la tessararia selon la classification proposée par P.-M. Duval.



La vignette de *Cypros* avec la barque.

F. BEJAOUÏ

Pl. V

Fig. 19 : la mosaïque de Haïdra, vignette de *Cypros*, IIe siècle, extrait de F. Bejaoui, *Iles et villes de la Méditerranée sur une mosaïque d'Ammaedara (Haïdra en Tunisie)*, In : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 141^e année, 3, 1997, pp. 825-858.

³⁹³ F. Bejaoui, *L'île de Chypre sur une mosaïque de Haïdra en Tunisie*, Cahiers du Centre d'Etudes Chypriotes, Vol 28, 1998, pp. 87-94.

2225. Le cas particulier des vaisseaux légers *pristis*

Le *pristis* est traduit ainsi par P. Jal : « vedettes munies d'éperons³⁹⁴ » (alors que le texte latin de Tite-Live ne l'indique pas explicitement). La traduction de Paton semble confirmer : *galleys and a beaked ship*³⁹⁵, donc « galère avec un éperon ou une étrave ». Nonien Marcellin³⁹⁶ en fait également mention. C. Torr³⁹⁷ le qualifie de navire de guerre employé au II^e siècle av. n. è. dans les flottes grecques. Il rapproche son nom de celui du requin.

Polybe cite le *pristis* à deux reprises. D'abord il³⁹⁸ met en avant son caractère non ponté :

9. Ἡν δὲ τῶν μὲν τοῦ Φιλίππου νεῶν τὸ πλῆθος τὸ συγκαταστὰν εἰς τὸν ἀγῶνα κατάφρακτοι τρεῖς καὶ πενήκοντα, σὺν δὲ τούτοις ἀφρακτα <...> λέμβοι δὲ σὺν ταῖς πρίστεισιν ἑκατὸν καὶ πενήκοντα.

9. L'effectif des navires de Philippe engagés dans ce combat était de 53 navires cataphractes, ainsi que des navires non cataphractes <...>, y compris les *pristis*.

Mais la traduction est incomplète puisque les *lemboi* ne sont pas traduits. A priori *lemboi* et *pristis* sont associés par Polybe, comme semble le confirmer Tite-Live³⁹⁹.

Tite-Live cite le *pristis* également à deux reprises. Situé en 192 av. n. è., l'épisode suivant est conté par Tite-Live⁴⁰⁰ :

comparauerat et tyrannus modicam classem ad prohibenda, si qua obsessis mari submitterentur, praesidia, tres tectas naues et lembos pristis que.

Le tyran (Nabis) avait aussi, de son côté, armé une flotte réduite pour bloquer les secours qui pourraient être envoyés par mer aux assiégés : trois bateaux pontés, des *lembi* et des *pristes*.

Un autre évènement est cité par Tite-Live⁴⁰¹. Il implique Persée, roi Macédonien, en lutte contre Rome. Il souhaite ici que la route du Pont soit coupée grâce à une présence armée sur l'île de Ténédos :

1. *Perseus post reditum ab Eumene Herophontis spe deiectus Antenorem et Callipum praefectos classis cum quadraginta lembis - adiectae ad hunc numerum quinque pristis erant, 2. Tenedum mittit.*

³⁹⁴ TL 44.28, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1976.

³⁹⁵ Polybe 18.1.1, Paton, Haward UP, 1954.

³⁹⁶ Nonien Marcellin, *De genere nauium, In De compendiosa doctrina*, p 854-859, livre XX, WM Lindsay, Lipsiae, 1903.

³⁹⁷ C. Torr, *Ancient ships*, Londres, Cambridge University press, 1895.

³⁹⁸ Polybe 16.1.9-10, trad. E. Foulon, R. Weil et P. Cauderlier, Paris, Les Belles Lettres, 1995. Polybe 18.1.1, Paton/Walbank/Habicht, Haward UP, Londres, 2012.

³⁹⁹ TL 35.26, trad. R. Adam, Paris, Les Belles Lettres, 2004.

⁴⁰⁰ TL 35.26, trad. R. Adam, Paris, Les Belles Lettres, 2004.

⁴⁰¹ TL 44.28, trad. P. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 1976.

Persée se trouvant, quand Hérophon fut revenu de chez Eumène, déçu de ses espérances, envoie les chefs de sa flotte, Anténor et Callippus, avec 40 bâtiments légers (à ce nombre avaient été ajoutées cinq vedettes munies d'éperons) à Ténédos.

L'éperon ou taillemer est clairement évoqué dans les textes, du fait de sa forme supposée liée à son nom. Cette caractéristique ne fait donc pas clairement du *pristis* un navire éclairer, mais il nécessiterait de plus amples recherches pour le décrire plus précisément car il est potentiellement à mi-chemin entre navire de guerre et navire auxiliaire.

Conclusion du chapitre

Les navires de reconnaissance sont donc de petits navires, rapides, maniables, parfois uniquement à rames. Ils sont divers et leur dénomination n'aide pas toujours à les différencier ou à les caractériser.

La mosaïque d'Althiburus représente une opportunité d'appréhender l'étude de leurs formes. A ce sujet, il reste à approfondir les questions liées à l'existence d'éperons, étraves ou taillemers. La recherche de vitesse peut expliquer la présence d'excroissances de la quille au niveau de la proue.

Nous avons également constaté qu'il était difficile de catégoriser les navires de reconnaissance en bateaux de guerre ou en navires marchands, même si P.-M. Duval s'y est essayé.

Il est par contre certain que le navire de reconnaissance fait partie de la flotte de guerre, et en est un élément essentiel, voire indispensable, même s'il ne participe pas aux combats, ce qui n'est d'ailleurs pas certain. Nous relevons ici les caractéristiques du navire auxiliaire. Le *KELHTES* est ainsi associé, sur la mosaïque d'Althiburus, au terme déjà évoqué pour les bateaux auxiliaires : *hypèrétika*, « au service de ».

Un point particulier, le camouflage, apporte un éclairage original, et plus raffiné, se rapprochant de l'espionnage.

Appendice : sources écrites anciennes relatives aux navires éclaireurs

	Hérodote	Thucydide	Ennius	Polybe	Diodore	Plaute	Strabon	César	Pline l'Ancien	Plutarque	Tite-Live	Tacite	Aulu-Gelle	Végèce	Nonien Marcellin	Isidore
<i>Tachéas néas</i>	8.23															
<i>actuaria</i>								Gu. Alex. 44.3					Nuits attiques 10.5			19.1.24
<i>Kataskopos/catascopium</i>				3.95				Gu. Afr. 26.3 GG 4.26		Caton le jeune 54.5 Pompée 64.1			Nuits attiques 10.5			
<i>exploratoria</i>														Traité mil. 4.37 et 5.7		
κέλης/ <i>celox/celes</i>		4.9.1 4.120		5.62.3							21.17				De genere nauium	
κελήτιον/ κέλητες / <i>celocem</i>		1.53.1 4.120.2	Annales 442	5.62.3		Poenulus 543			7.208		37.27		Nuits attiques 10.5			19.1.22
<i>Lembou/Lembus/lemborum</i>				1.20.13 1.53.9 2.3.1 16.1.9 18.1.1	20.85.3	Mercator 193, 194, et 259	2.3.4				24.40.2 32.32.9 34.35.5 37.27 40.4.11 44.28		Nuits attiques 10.5		De genere nauium	
<i>lenunculi</i>								GC 2.43				Annales 14.5				
<i>pristis</i>				16.1.9 18.1.1							35.26 44.28				De genere nauium	
<i>prosumia</i>													Nuits attiques 10.5		De genere nauium	
<i>scapha</i>								GG 4.26			29.25.7			Traité mil. 2.1		19.1.18
<i>speculatoria</i>								GG 4.26			22.19.5 30.10.14 35.26 36.41.7 36.42.8					19.1.18
trière	7.179-83 8.21															
	8.14 8.23			3.95.6												

Conclusion générale

Au travers de deux exemples, les transports de troupes et les navires de reconnaissance, nous avons essayé de catégoriser les navires auxiliaires, ce qui est apparu comme une mission délicate. La plupart des bateaux que nous avons cités (*actuaría, kerkouros, celox, phaselus...*) sont également des navires marchands, comme le montre L. Casson⁴⁰², et parfois des navires de guerre (trière, quinquérème).

Certains navires remplissent à la fois les fonctions de navires de reconnaissance et de transports de troupes : *lembos, actuaría*, trières. La qualification de navire auxiliaire semble donc ne pas faire de doute à leur propos. Mais les mêmes navires étant aussi des navires de guerre, nous restons dans une certaine perplexité quand nous recherchons des catégorisations.

Notre étude pourrait être poursuivie par l'analyse d'autres types de navires auxiliaires plus statiques : les navires de siège, les bateaux ponts et les navires-brûlots.

Par ailleurs, il serait certainement pertinent de réaliser des comparaisons avec les navires des époques plus récentes. Nous avons par exemple retrouvé dans les traductions les termes « vedettes » et « avisos ».

Nous avons décrit de façon indépendante chaque navire de transport de troupes et chaque navire de reconnaissance. Or, nous avons constaté que les navires auxiliaires étaient partie intégrante d'un ensemble plus global. La composition des flottes antiques pourrait donc être abordée, ainsi qu'éventuellement les stratégies de déplacement, afin de mieux cerner les fonctions des navires auxiliaires.

Concernant les époques classique et hellénistique, nous disposons de plusieurs sources relatives à la flotte de Xerxès, ainsi qu'à celles de Démétrios, sans oublier les nombreux combats navals de la Guerre du Péloponèse. Diodore, Polybe, Plutarque et Tite-Live apportent de nombreuses informations concernant les flottes des guerres puniques et des guerres civiles romaines.

La matière est donc riche, et les champs d'investigations sont nombreux.

⁴⁰² L. Casson, *Ships and Seamanhip in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995.

ANNEXES

Annexe 1 : Sources écrites anciennes

- AMMIEN MARCELLIN, *Histoires*, Livres XVII et XIX, trad. Sabbah, Paris, Les Belles Lettres, 2002.
- AMMIEN MARCELLIN, *Histoires*, Livre XXI, Fontaine/Frézouls/Berger, Paris, Les Belles Lettres, 1996.
- ARRIEN, *L'anabase d'Alexandre (In Histoire d'Alexandre)*, trad. Savinel, Paris, Les Editions de Minuit, 1984.
- ARRIEN, *Voyage de Néarque*, trad. Vincent/Billecocq, Imprimerie de la République, 1799-1800.
- APPIEN *Le livre africain*, trad. Goukowsky, Paris, Les Belles Lettres, 2001.
- APPIEN, *Le livre d'Hannibal*, trad. Gaillard, Paris, Les Belles Lettres, 1998.
- AULU-GELLE, *Nuits attiques*, trad. Marache, Paris, Les Belles Lettres, 1978.
- CESAR, *Guerre d'Alexandrie*, trad. Andrieu, Paris, Les Belles Lettres, 1954.
- CESAR, *Guerre d'Afrique*, trad. Bouvet/Richard, Paris, Les Belles Lettres, 1997.
- CESAR, *Guerre des Gaules*, trad. Constans/Balland, Paris, Les Belles Lettres, 2007.
- CESAR, *Guerre civile*, trad. Fabre, Paris, Les Belles Lettres, 1936.
- DIODORE DE SICILE, *Bibliothèque historique*, Livres XIII et XX, trad. Hoefler, Paris, Hachette, 1865.
- DIODORE DE SICILE, *Bibliothèque historique*, Livre XIV, trad. Bonnet/Bennet, Paris, Les Belles Lettres, 1997.
- DIODORE DE SICILE, *Bibliothèque historique*, Livres XVII et XXIV, trad. Goukowsky, Paris, Les Belles Lettres, 1976 et 2006.
- HERODOTE, *Histoire*, Livres VI, VII et VIII, trad. Legrand, Paris, Les Belles Lettres, 1963, 1951/2003, 2003.
- ISIDORE DE SEVILLE, *Etymologies/Origines*, Livre XIX.
- NONIEN MARCELLIN, *De genere nauium, In De conpendiosa doctrina*, Lindsay, Lipsiae, 1903.
- PHILON DE BYZANCE, *Traité des fortifications*, De Rochas d'Aiglun, 1871-72.
- PLAUTE, *Mercator*, trad. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1956.
- PLAUTE, *Poenulus*, trad. Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1961.
- PLINE L'ANCIEN, *Histoire naturelle*, trad. Schilling, Paris, Les Belles Lettres, 1977.
- PLUTARQUE, *Thémistocle*, trad. Flacelière/Chambry/Juneaux, Paris, Les Belles Lettres, 1961.
- PLUTARQUE, *Cimon*, trad. Flacelière/Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 1972.
- PLUTARQUE, *Caton le Jeune*, trad. Flacelière/Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 2003.
- PLUTARQUE, *Pompée*, trad. Flacelière/Chambry, Paris, Les Belles Lettres, 2003.
- POLYBE, *Histoire générale*, Livres I, II et V, trad. Pédech, Paris Les Belles Lettres, 2003, 1970 et 1977.

POLYBE, *Histoire générale*, Livre III, trad. De Foucault, Paris, Les Belles Lettres, 1971.

POLYBE, *Histoire générale*, Livre XVI, trad. Foulon/Weil/Cauderlier, Paris, Les Belles Lettres, 1995.

POLYBE, *Histoire générale*, Livre XVIII, Paton (/Walbank/Habicht), Haward UP1954 (et 2012).

STRABON *La Géographie*, trad. Aujac, Paris, Les Belles Lettres, 1969.

TACITE, *Annales* Livres I- III, trad. Wuilleumier/Hellegouarc'h, Paris, Les Belles Lettres, 1990.

TACITE, *Annales* Livre XIV, trad. Wuilleumier, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, Livre I, trad. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1953/1958/2009.

THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, Livre II, trad. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1962.

THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, Livre IV, trad. De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1967 et 2003.

THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, Livre VI, trad. Bodin/De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1995 et 2003.

THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, Livre VII, trad. Bodin/De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 2003.

THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, Livre VIII, trad. Weil/De Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1972.

THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, trad. D. Roussel, Gallimard/Folio classique, 1964/2000.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livres XXI, XXIV, XXVIII et XLIV, trad. Jal, Paris, Les Belles Lettres, 2003, 2005, 1995 et 1976.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livres XXI et XXX, trad. Lasserre, Paris, Garnier, 1937 et 1940.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livre XXV, trad. Nicolet-Croizat, Paris, Les Belles Lettres, 1992.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livre XXIX, trad. François, Paris, Les Belles Lettres, 1994.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livres XXXII, XXXIV et XL, trad. Nisard, Firmin Didot, 1864.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livre XXX, trad. Adam, Paris, Les Belles Lettres, 2004.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livre XXXVI, trad. Manuellan, Paris, Les Belles Lettres, 1949.

TITE-LIVE, *Histoire de Rome*, Livre XXXVII, trad. Engel, Paris, Les Belles Lettres, 1983.

VEGECE, *Traité de la chose militaire*, trad. Reeve, Clarendon press, 2004.

VEGECE, *Traité de la chose militaire*, trad. Delevay, Corréard, 1859.

XENOPHON, *Helléniques*, Livre I, trad. Hatzfeld, Paris, Les Belles Lettres, 1936.

XENOPHON, *Anabase Livre II*, trad. Masqueray, Paris, Les Belles Lettres, 2009.

ZOSIME, *Histoire nouvelle*, Livre II et III, trad. Paschoud, Paris, Les Belles Lettres, 2000 et 1979.

Sauf mention contraire, les textes cités dans le mémoire sont issus des Collections Universitaires de France.

Annexe 2 : Sources imprimées

- BARRAS DE LA PENNE (J.A. de), *Lettre critique à M. le Bailly de *** : des trirèmes ou vaisseaux de guerre des anciens*, Marseille, J-B Boy, 1727, 79 p.
- BARRAS DE LA PENNE (J.A. de), *Réplique de M. de Barras à la Réponse du Père de La Maugeraye* (dans Mémoires pour l'histoire des sciences), Marseille, D Sibie, 1728, 81 p.
- BOILLEAU (A.G.), *L'administration militaire dans l'Antiquité*, Paris, Dumaine, 1871, 345 p.
- CARTAULT (A.), *La trière athénienne*, Paris, Ernest Thorin Editeur, 2001 (1881), 260 p.
- DAREMBERG (C.V.) et SAGLIO (E.), *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines, d'après les textes et les monuments*, Paris, Hachette, 1873.
- DE BONNEFOUX (PMJ), *Dictionnaire abrégé de marine*, Paris, Dezauche-Bachelier, 1834, 339 p.
- FERRERO (H.), *La marine militaire de l'Afrique romaine*, Bulletin trimestriel des antiquités africaines II, 1884, pp 157-181.
- GAUCKLER (P.), *Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine. La mosaïque d'Althiburus*, Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot, t 12, fascicule 1, 1905, pp 113-154.
- GARDIN-DUMESNIL (JB), *Synonymes latins et leurs différentes significations*, Paris, Aumont, Veuve Nyon, 1813, 583 p.
- GLAIRE (Abbé), *Encyclopédie catholique*, Paris, Parent-Desbarres, 1841 .
- GRASER (B.), *De Veterum Re Navali*, Londres, Berolini, 1864, 131 p.
- HOLMES (G. C. V.), *Ancient and modern ships, Part I : Wooden Sailing-ships*, Londres, Victorian and albert museum science handbooks, 1906, 106 p.
- JAL (A.), *La flotte de César ; le ksuston naumakhon d'homère ; virgilius nauticus : études sur la marine antique*, Paris, Firmin Didot Frères, Fils et Cie, 1861, 442 p.
- JAL (A.), *Archéologie navale*, Paris, Arthus Bertrand Editeur, 1840.
- JAL (A.), *Glossaire nautique : Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot Frères, Fils et Cie, 1848.
- LEMAITRE (R.), *De la disposition des rameurs sur la trière antique*, Revue Archéologique 3e série, T 1, 1883, pp 89-99.
- RICH (A.), *Dictionnaire des Antiquités romaines et grecques*, Paris, Firmin Didot Frères, Fils et Cie, 1883.
- SMITH (W.), *Dictionary of Greek and Roman Atiquities*, Boston, Little, Brown and Company, 1859, 1319 p.
- TORR (C.), *Ancient ships*, Londres, Cambridge University Press, 1895, 150 p.

Annexe 3 : Etudes critiques

IJNA : International Journal Of Nautical Archeology.

ADAM (P.), *An Attempted reconstruction of the Marsala Punic ship*, *Mariner's mirror* 63, 1977, pp 35-37.

ANDERSON (R.C.), *Oared fighting ships : from classical times to the coming of steam*, Londres, Military History – Naval, 1976, 144 p.

ANDRE (J. M.) et BASLEZ (M. F.), *Voyager dans l'Antiquité*, La Flèche, Fayard, 1993, 594 p.

ARNAUD (P.), *De la durée à la distance : l'évaluation des distances dans le monde gréco-romain*, *Histoire et Mesure* 8.3-4, 1993, pp 225-247.

ARNAUD (P.), *Les routes de la navigation antique*, Paris, Ed. Errance, 2005, 248 p.

ARNAUD (P.), *La mer, vecteur des mobilités grecques*, in *Mobilités grecques*, Bordeaux, Ausonius Editions, 2012, pp 89-135.

ARNAUD (P.), *La batellerie égyptienne*, *Archéologie, histoire, ethnographie*, édité par P. Pomey, *Etudes alexandrines* 34-2015, Centre d'Etudes Alexandrines.

BASCH (L.), *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes, Institut hellénistique pour la représentation de la tradition nautique, 1987.

BASCH (L.), *Un modèle de navire romain au musée de Sparte*, *L'Antiquité classique* 37, fascicule 1, 1968, pp. 136-171.

BASCH (L.), *Trois modèles de navires*, *L'Antiquité classique* 38, fascicule 2, 1969, pp 430-446.

BASCH (L.), *Trières grecques, phéniciennes et égyptiennes*, *The Journal of Hellenic Studies* vol. 97, 1977, pp. 1-10.

BASCH (L.), *The Punic Ship : an obituary*, *The International Journal of Nautical Archaeology* 26.1, 1997, pp. 79-81.

BASCH (L.) et FROST (H.), *Another Punic wreck in Sicily : its ram*, *The INJA and Underwater Exploration* 4.2, 1975, pp. 201-228.

BEJAOUI (F.), *Iles et villes de la Méditerranée sur une mosaïque d'Ammaedara (Haïdra en Tunisie)*, *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 141^e année, N. 3, 1997, pp. 825-858.

BEJAOUI (F.), *L'île de Chypre sur une mosaïque de Haïdra en Tunisie*, In : *Cahiers du Centre d'Etudes Chypristes*, Vol 28, 1998, pp. 87-94.

BLACKMAN (D.) and RANKOV (B.), *Shipheds of the ancient Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, 597 p.

BLACKMAN (D.), *Les cales à bateaux*, *Dossiers d'Archéologie* 183, 1993, pp. 32-41.

- BOELDIEU-TREVET (J.), *Lire Hérodote*, Rosny-sous-Bois, Sources d'Histoire, 2005, 319 p.
- CASSON (L.), *Ships and Seamanship in the ancient world*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1995, 472 p.
- CHRISTENSEN (A. E.Jr), *L. Basch : Ancient Wrecks and the archeology of ships*, The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 2.1, 1973, pp. 137-145.
- CORVISIER (J. N.), *Les Grecs et la mer*, Paris, Les Belles Lettres, 2008, 428 p.
- COURTOIS (C.), *Les politiques navales de l'empire romain*, Revue historique, 186, fascicule 1, 1939, pp. 17-47.
- CRUMLIN-PEDERSEN (O.), *Les lignes élégantes du navire de guerre de Marsala*, Dossiers d'Archéologie 183, 1993, pp. 58-65.
- DAIN (A.), *Naumachica*, Paris, Les Belles Lettres, 1943, 124 p.
- DE SOUZA (P.), *Beyond The Headland, locating the enemy in ancient naval warfare*, In *L'information et la mer dans le monde*, sous la direction de ANDREAU (J.) et VIRLOUET (C.), Rome, Collection de l'Ecole française de Rome, 2002, 356 p.
- DUVAL (P.-M.), *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire 61, 1949, pp. 119-149.
- ERNOU (A.) - MEILLET (A.), *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Abbeville, Editions Klincksieck, 2001, 833 p.
- V. FOLEY et W. SOEDEL, J. F. COATES, ... *Les bateaux : des trières aux voiles de course*, Luçon, Bibliothèque pour la science, 1999, 176 p.
- FRIEDMAN (Z.), *Ship Iconography in Mosaics*, Oxford, BAR International Series 2202, 2011, 213 p.
- FROST (H.), *Lilybaeum, Notizie degli Scavi di Antichità, Supplemento al vol. XXX : the punic ship, final excavation report*, Rome, Accademia dei Lincei, 1981.
- FROST (H.), *The discovery of a punic ship*, *The IJNA and Underwater Exploration* 1, 1972, pp. 113-164.
- FROST (H.), *First season of excavation on the punic wreck in Sicily*, *The IJNA and Underwater Exploration* 2.1, 1973, pp. 33-49.
- FROST (H.), *Second season of excavation*, *The IJNA and Underwater Exploration* 3.1, 1974, pp. 35-54.
- FROST (H.), *Third season of excavation*, *Mariner's mirror*, 1974, pp. 265-266.
- FROST (H.), *How Carthage lost the sea*, *Natural History* 12/87, 1987, pp. 58-67.
- FROST (H.), *The Prefabricated punic warship*, In *Punic Wars*, Proceedings of the Conference Held in Antwerp (dir. DEVIJVER H. et LIPINSKI E.), Louvain, Peter Press, 1989, pp. 127-135.
- FROST (H.), *Les marques peintes de l'épave punique de Marsala*, Dossiers d'Archéologie n°183, 1993, pp. 52-57.
- GABRIELSEN (V.), *Financing the Athenian fleet. Public taxation and social relations*, Baltimore-Londres, The Johns Hopkins University Press, 1996, 306 p.
- GILLE (P.), *Les navires à rames dans l'Antiquité : trières grecques et liburnes romaines*, *Journal des savants*, 1965, pp. 36-72.

- HAAS (C. J.), *Athenian Naval Power before Themistocles*, *Historia : Zeitschrift für Alte Geschichte* n°34, 1985, pp. 29-46.
- HALE (J. R.), *The Lords of the sea : epic story of the Athenian navy and the birth of democracy*, New York et Londres, Viking, 2009.
- HOCKMANN (O.), *The liburnian : some observations and insights*, *The IJNA* 26.3, 1997, pp. 192-216.
- HOCKMANN (O.), *Late roman rhine vessels from Mainz, Germany*, *The IJNA* 22.2, 1993, pp 125-135.
- JACQUEMIN (M.), *La Marine, In Armées et sociétés dans la Grèce classique*, Château-Gonthier, Editions Errance, 1992, 268 p.
- JORDAN (B.), *The Athenian navy in the classical period : A Study of Athenian Naval Administration and Military Organization in the Fifth and Fourth Centuries B.C.*, *L'Antiquité classique* 47.2, 1978, pp. 679-689.
- KIRK (G.S.), *Ships on Geometric Vases*, *The Annual of the British School at Athens* 44, 1949, pp. 93-153.
- LABARBE (J.), *Chiffres et modes de répartition de la flotte grecque à l'Artémision et à Salamine*, *Bulletin de correspondance hellénique* 76, 1952, pp. 384-441.
- MEIJER (Fik), *A History of Seafaring in the Classical World*, Routledge Revivals, 2014, 260 p.
- MORRISON (J. S.) et COATES (J. F.), *Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC*, Oxford, Oxbow Books, 1996, 402 p.
- MORRISON (J. S.) et COATES (J. F.), *The Athenian Trireme : The history and reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, 266 p.
- MORRISON (J. S.) et WILLIAMS (R. T.), *Greek and Oared Ships 900-322 BC*, Cambridge, 1968.
- MORRISON (J. S.), *The Greek ships at Salamine and the Diekplous*, *The Journal of Hellenic Studies* 111, 1991, pp. 196-200.
- MORRISON (J. S.), *Olympias, une trière athénienne*, *Dossiers d'Archéologie* n°183, 1993, pp. 16-23.
- MORRISON (J. S.), *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, In : *The Age of the Galley* (dir. Gardiner R. et Morrison J. S.), Londres, Conway Maritime, 1995, pp. 66-77.
- MURRAY (W. M.), *The Age of Titans : The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies*, Oxford, Oxford University Press, 2012, 356 p.
- MURRAY (W. M.), *Le trophée naval de la victoire d'Actium*, *Dossiers d'Archéologie* n°183, 1993, pp. 66-73.
- NANTET (E.), *Phortia, Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée*, Presses universitaires de Rennes, 2016, 656 p.
- PEDERSEN (R.) et AVERDUNG (D.), *The marsala punic warships : reconsidering their nature and the function of the Ram*, *Skyllis* 12, 2012.
- PIMOUGUET-PEDARROS (I.), *La Cité à l'épreuve des rois. Le siège de Rhodes par Démétrios Poliorcète*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 408 p.
- POMEY (P.), *Le navire romain de la Madrague de Giens*, *Compte-rendu des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 126^e année, 1, 1982. pp. 133-154.

- POMEY (P.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997, 206 p.
- POMEY (P.) et RIETH (E.), *L'archéologie navale*, Saint-Etienne, Editions Errance, 2005, 216 p.
- RANKOW (B.), *Fleets of the Early Roman Empire, 31 BC-AD 324, The Age of the Galley* (dir. Gardiner R. et Morrison J. S.), Londres, Conway Maritime, 1995, pp. 78-85.
- REDAELLI (S.), *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144.
- REDDE (M.), *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome, 1986, 733 p.
- REDDE (M.), *Galères à 4,5, 6 rangs de rames dans l'antiquité. A propos d'un passage de Lucain ("Pharsale" III, 529-37)*, Mélanges de l'Ecole française de Rome, Antiquité 92, 2, 1980, pp. 1025-1037.
- REDDE (M.), *Les Romains à la conquête des mers*, Dossiers d'Archéologie 183, 1993, pp. 76-82.
- REDDE (M.) et GOLVIN (J. C.), *Voyages sur la Méditerranée*, Arles, Actes Sud – Errance, 2005, 137 p.
- ROUGE (J.), *Le confort des passagers à bord des navires antiques*, Archaeonautica 4, 1984, pp. 223-242.
- ROUGE (J.), *La marine dans l'Antiquité*, Paris, PUF, 1975, 215 p.
- ROUSSEL (D.), *Remarques sur deux batailles navales : Naupacte et Chios*, Revue des Etudes grecques 82, 1969, pp. 336-341.
- SAINT-DENIS (E. DE), *Les types de navires dans l'Antiquité romaine*, Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes, 48, Paris, C. Klincksieck, 1974, pp. 10-25.
- SALVIAT (F.), *Sources littéraires et construction navale antique*, Archaeonautica 2, 1978, pp. 253-264.
- SLEESWYK (A. W.), *Seating arrangements of the oarsmen in the early triremes*, The INJA 23.3, 1994, pp. 239-245.
- SLEESWYK (A. W.), *A new reconstruction of the Attic trieres and bireme*, The INJA and Underwater Exploration 11.1, 1982, pp. 35-46.
- STARR (C. G.), *The Roman Imperial Navy 31 BC - AD 324*, Cambridge, W. Heffer, 1960, 232 p.
- TAILLARDAT (J.), *La trière athénienne et la guerre sur mer*, In *Problèmes de guerre en Grèce*, Toulouse, Sorbonne, 1968, 320 p.
- TILLEY (A.), *Some recent publications of ancient warships*, The IJNA 41.1, 2012, pp. 194-197.
- VELISSAROPOULOS (J.), *Les naoclères grecs : recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Broché, 1980.
- WALBANK (F. W.), *A historical commentary on Polybius*, 1, Oxford, Clarendon Press, 1957, 775 p.
- WALBANK (F. W.), *A historical commentary on Polybius*, 2, Oxford, Clarendon Press, 1967, 682 p.
- WALBANK (F. W.), *A historical commentary on Polybius*, 3, Oxford, Clarendon Press, 1979, 834 p.
- WALLINGA (H. T.), *Ships and sea-power before the great Persian War : the ancestry of the Ancient Trireme*, New York et Cologne, E.J Brill, 1993, 217 p.

Annexe 4 : Table des illustrations

Fig. 1 : Constantine, mosaïque représentant trois navires à rames, dont un sans éperon (cliché Service des Antiquités de l'Algérie, dans mosaïque de Constantine, extraite de M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome/Mare Nostrum, 1986, p. 397).

Fig. 2 : une spire de la colonne trajane, Forum romain, IIe siècle de n. è. (M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome/Mare Nostrum, 1986, pp. 677-678).

Fig. 3 : une spire de la colonne trajane représentant un navire fluvial, Forum romain, IIe siècle de n. è. (M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, Ecole française de Rome/Mare Nostrum, 1986, pp. 677-678).

Fig. 4 : une spire de la colonne trajane représentant un navire fluvial, Forum romain, IIe siècle de n. è. (J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, In : *The Age of the Galley* (dir. R. Gardiner), Londres, Conway maritime press, 1995, p. 72).

Fig. 5 : une reconstitution du navire type patrouilleur de Mayence ; identifié pour un navire *lusoria*, IVe siècle de n. è. , O. Höckmann, extrait de J. S. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, In : *The Age of the Galley* (dir. R. Gardiner), Londres, Conway maritime press, 1995.

Fig. 5b : une photo d'une reconstitution d'un patrouilleur de type A, IVe siècle de n. è. (Musée de la marine antique de Mayence, P. Olejniczak).

Fig. 6 : un dessin d'une spire de la colonne de Marc-Aurèle, IIe siècle de n. è., située *piazza Colonna* (Rome), représentant un navire fluvial (S. Reinach, *Répertoire de reliefs grecs et romains, t.I les Ensembles*, pp. 293-305, Paris, Ernest Leroux, 1909).

Fig. 6b : un dessin d'une spire de la colonne de Marc-Aurèle, IIe siècle de n. è., située *piazza Colonna* (Rome), représentant un navire fluvial (S. Reinach, *Répertoire de reliefs grecs et romains, t.I les Ensembles*, pp. 293-305, Paris, Ernest Leroux, 1909).

Fig. 7 : la mosaïque navale d'Althiburus, villa, Tunisie, IIIe siècle de n. è. (Onyx studio, Z. Friedman, *Ship Iconography in Mosaics*, Oxford, BAR International Series 2202, 2011).

Fig. 8 : la mosaïque navale d'Althiburus, musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle de n. è. (Onyx studio, Z. Friedman, *Ship Iconography in Mosaics*, Oxford, BAR International Series 2202, 2011).

Fig. 9 : dessin de la mosaïque navale d'Althiburus (P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp. 119-149).

Fig. 10 : la mosaïque navale d'Althiburus retraitée horizontalement (P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp. 119-149).

Fig. 11 : le *castascopium*, mosaïque navale d'Althiburus, musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Fig. 12 : la *tesseraria*, mosaïque navale d'Althiburus, musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Fig. 13 : la *prosumia*, mosaïque navale d'Althiburus, musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle de n. è. (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Fig. 14 : le *celes*, le *celoces*, mosaïque d'Althiburus, musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle de n. è. (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Fig. 15 : l'*actuaria*, mosaïque d'Althiburus, musée du Bardo, Tunis, IIIe siècle de n. è. (S. Redaelli, *Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali. The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources*. SEBarc xii, 2014, pp. 105-144).

Fig. 16 : Althiburus, mosaïque navale, tableau distinguant les navires représentés en fonction de leur profil (P.-M. Duval, *La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus*, Mélanges d'archéologie et d'histoire, n° 61, 1949, pp. 119-149).

Fig. 17 : la fonction de la charpente centrale de l'éperon (d'après des dessins de Hanneke Boom, communiqués par J. Wharram associates (extrait de H. Frost et L. Basch, *Another Punic wreck in Sicily : its ram*, The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater n° 4.2, 1975).

Fig. 18 : la mosaïque de Haïdra, Tunisie, IIIe siècle de n. è., F. Bejaoui, *Iles et villes de la Méditerranée sur une mosaïque d'Ammaedara (Haïdra, Tunisie)*, In : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 141^e année, N. 3, 1997, pp. 825-858.

Fig. 19 : la vignette de Cypros avec la barque, Mosaïque de Haïdra, Tunisie, IIIe siècle de n. è., F. Bejaoui, *Iles et villes de la Méditerranée sur une mosaïque d'Ammaedara (Haïdra, Tunisie)*, In : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 141^e année, N. 3, 1997, pp. 825-858.

Annexe 5 : Table des matières

Introduction.....	5
Chapitre 1 : Les transports de troupes.....	7
11. Les navires de combat et de leurs équipages	7
111. Les navires de combat	7
112. Les rameurs, les hommes d'équipage et les soldats	9
12. Historique des usages des transports de troupes.....	10
121. La Grèce classique : le développement des transports de troupes par mer	10
1211. Les perses, gros transporteurs de troupes.....	10
1212. Le développement des transports de troupes grecs	12
12121. L'augmentation du nombre de soldats sur les trières	12
12122. Le centre de gravité des trières influence les capacités de transport de troupes.....	13
12123. L'expédition de Sicile : une flotte d'invasion grecque.....	14
122. La course à la taille des navires de transports de troupes pendant les guerres hellénistiques	16
123. Des navires de charge classiques pour le transport de troupes pendant les guerres puniques et les guerres civiles romaines.....	17
124. La recherche de maintien de la <i>pax romana</i> privilégie le transport de troupes.....	20
125. Tableau récapitulatif des termes utilisés par les sources écrites anciennes	23
13. Les types de navires de transports de troupes	26
131. Les vaisseaux longs, transports de troupes	26
1311. Stratiotidès et hoplitagogoï.....	26
1312. Les stratiotidès constituent-ils un type de navires différent par rapport à la trière ?	27
1313. Les hoplitagogoï constituent une alternative sémantique aux stratiotidès	27
1314. L'évolution architecturale des trières en vue du transport des troupes	28
1315. Les navires de guerre étaient-ils couramment également des transports de troupes ? .	29
13151. Les trières	29
13152. Les navires romains, de type quinquèrème	30
132. Les petits navires de transports	31
1321. Le lembos, lembos-hémiolios et lembos-liburnes.....	31
1322. Les akatoi/acturariae	35

1323. Les phaseli	37
133. Les transports de troupes sur rivière : <i>lusoriae, lintris</i>	38
1331. les <i>lusoriae</i>	38
1332. Les <i>lintris</i>	40
134. Les transports de troupes sur les navires habituels de charge	42
1341. Les φορτηγῶν νεῶν	42
1342. Le <i>kerkouros</i>	43
1343. Les <i>onerariae</i>	43
1344. Les πόρια	44
1345. Les στρογγύλοι	45
Conclusion du chapitre	46
Appendice : compléments relatifs aux transports de troupes	47
Appendice : les capacités des transports de troupes	48
Appendice : sources écrites anciennes relatives aux transports de troupes	49
Chapitre 2 : Les navires éclaireurs	51
21. Les usages des navires éclaireurs	52
211. La reconnaissance	52
2111. Hérodote est le premier auteur à évoquer les navires éclaireurs	52
2112. Polybe caractérise les navires de reconnaissance, lemboi et keletes, rapides et non pontés	54
2113. Tite-Live précise la mission de reconnaissance et ajoute la petite taille des navires	56
21131. La mission de reconnaissance/éclaireur, la petite taille et l'absence d'éperon... ..	56
21132. ... mais également la légèreté et vitesse	58
2114. Végèce ajoute le camouflage	59
212. Les autres usages des navires du même type	60
213. Les « encyclopédistes »	61
2131. Aulu-Gelle	61
2132. Nonien Marcellin	61
2133. Isidore de Séville	62
214. Tableau récapitulatif des termes utilisés par les auteurs anciens	63
215. La forme des navires éclaireurs : la mosaïque d'Althiburus	66
2141. Le <i>catascopium</i>	70
2142. Les <i>tesserariae</i>	71
2143. La <i>prosumia</i>	71

2144. Le κελης et le celox	72
2145. L'actuaria	73
2146. Le μύδιον, musculus	74
2147. La catégorisation par P.-M. Duval	75
22. Les types de navires éclaireurs	77
221. Les débats transversaux aux navires éclaireurs : champ de vision et éperons	77
2211. Le champ de vision depuis un navire éclaireur	77
2212. Le débat relatif à l'éperon	78
222. Les vaisseaux éclaireurs	80
2221. A voiles et à rames : catascopium, prosumia et actuaria	80
22211. Le <i>catascopium</i> ou <i>catascopus</i>	80
22212. La <i>prosumia</i>	81
22213. L' <i>actuaria</i>	82
2222. Uniquement à rames : le κέλης/celox et le lembos	82
22221. Le κέλης/celox	82
22222. Le <i>lembos</i>	83
2223. Les autres vaisseaux pouvant faire fonction d'éclaireurs	83
2224. Les barques des vaisseaux longs et les « navires du service de la flotte »	84
22241. Les <i>scaphae</i>	84
22242. Le <i>lembos</i> et le <i>lenunculi</i> , petits navires de service de la flotte	85
22243. Les κελήτιον/ <i>celocem</i>	86
22244. La <i>tessararia</i>	86
2225. Le cas particulier des vaisseaux légers pristis	90
Conclusion du chapitre	91
Appendice : sources écrites anciennes relatives aux navires éclaireurs	92
Conclusion générale	93
ANNEXES	94
Annexe 1 : Sources écrites anciennes	95
Annexe 2 : Sources imprimées	97
Annexe 3 : Etudes critiques	98
Annexe 4 : Table des illustrations	102
Annexe 5 : Table des matières	104