

LE GRAFFITO DE CUCURON: UN NAVIRE MARCHAND A PROPULSION MIXTE

En 1983, les fouilles d'une villa gallo-romaine, située près de Cucuron (Vaucluse), occupée du I^{er} au IV^{ème} siècle après J.-C. ont mis au jour un des *graffiti* de bateaux les plus grands et les plus soignés du monde romain occidental daté de la première période d'occupation de la *villa*, soit du milieu du I^{er} siècle après J.-C.¹ (fig. 1).

Il représente un bateau de commerce romain, avec ses deux gouvernails latéraux, sa grande voile, son mât de proue non gréé, le tout dessiné à la pointe sèche sur un panneau d'enduit peint ocre uni tandis que d'autres éléments du bateau, comme la cabine, la partie inférieure du mât principal, la mèche du gouvernail tribord, étaient, pour leur part représentés selon la technique du champléver, c'est-à-dire apparaissant en blanc après grattage de l'enduit peint.

Lors de notre première publication avaient aussi été identifiés les préceintes, le pavois, le prélar et même le petit mât arrière ou *stylis*. Seule était restée dans le domaine de l'hypothèse, l'interprétation des cercles situés entre la préceinte basse et la préceinte de pont, dans lesquels nous avons suggéré de voir des sabords de nage, d'où surgiraient des avirons saisis à l'horizontale. Nous aurions dans ce cas la représentation d'un bateau de commerce à voiles et à rames, ce qui est bien attesté par les textes comme nous le verrons plus loin.

Depuis, notre réflexion a progressé et nous sommes maintenant persuadés du bien fondé de cette interprétation, d'autant plus qu'un nouveau document iconographique est venu conforter notre hypothèse il s'agit d'une fresque trouvée en 1982 sur le site de *Nymphaeum*, ville du Bosphore Cimmérien (Crimée), datée de 270-250 avant J.-C. et publiée récemment par L. BASCH; elle représente "une hypergalère à trois étages de rames sortant toutes de la coque

par des sabords de nageⁿ² (fig. 2). Bien qu'il s'agisse ici d'un navire de guerre, la comparaison nous a semblé éclairante en raison de la manière très schématique avec laquelle l'artiste a exprimé les sabords de nage par de simples ronds et les rames par des traits sommaires.

Ces trous latéraux par lesquels sortaient les rames sont par ailleurs évoqués très nettement dans les textes. Déjà au II^e-III^e siècle après J.-C., Festus, dans son résumé du grammairien augustéen Verrius Flaccus, cite un passage fragmentaire de Plaute qui compare ces trous aux ouvertures des pigeonniers et les qualifie de ce fait de *columbaria*³. Après lui, au VII^e siècle après J.-C., Isidore de Séville dans le chapitre intitulé *De Partibus navium et ornamentis*⁴ reprend cette comparaison de façon encore plus imagée⁵.

Le nombre de ces sabords importe peu et nous n'en tirerons aucune indication quant au nombre des rameurs: il faut garder présent à l'esprit l'aspect symbolique et conventionnel de ce type de représentation. Sur la mosaïque du Musée de Tebessa par exemple (fig. 3) un petit nombre d'amphores situées sur le pont indiquent la présence d'une cargaison; leur nombre n'a aucune importance (non plus que leur place dans le navire!).

Quoi qu'il en soit, nous avons ici sans aucun doute la représentation d'un navire à voiles et à rames tel que le décrivent les textes c'est-à-dire d'une *actuaria*.

En fait les textes nous donnent quelquefois des noms de navires, mais le plus souvent ce ne sont que des listes sans définition aucune. Le terme *actuaria* se rencontre au II^e siècle après J.-C. dans les *Nuits Attiques* d'Aulu-Gelle⁶ où nous apprenons que les *actuariae* étaient appelées par les Grecs ιστιοκώποι (bateaux avec voiles et rames) *vel* επακτιδίσα (*petites embarcations de pêcheur ou de pirate*). Au IV^e siècle dans la liste des noms de navires énumérée par Nonius Marcellus⁷, les *actuariae* sont qualifiées de *naviculae celeres* et ainsi appelées *quod cito agi possint*. Chez Isidore de Séville, ce type d'embarcation est défini comme "un bateau actionné à la fois par des voiles et par des voiles et par des rames"⁸.

C'est bien ainsi que l'entend P.-M. DUVAL dans son commentaire de la mosaïque d'Althiburus datée de la deuxième moitié du II^e siècle après J.-C. qui n'est pas sans évoquer elle-même d'ailleurs l'énumération des divers types de navires donnée par Aulu-Gelle comme le remarque R. MARACHE dans son édition commentée d'Aulu-Gelle⁹.

Pour P.-M. DUVAL en effet l'*actuaria* appartient à la classe des navires mixtes: c'est un voilier actionné à la rame dont la caractéristique est d'être à la fois pourvu de voiles et de rames¹⁰. Mais c'est à J. ROUGE, qui a si bien su utiliser avant nous les textes antiques et s'est longuement interrogé sur ce problème, que nous devons la description la plus fine et l'affirmation la plus véhémente de l'existence de ce type de navire. Nous le citerons intégralement tant notre *graffito* semble en être la parfaite illustration¹¹: "Barques, navires de guerre et navires de plaisance à rames, navires de commerce à voiles ne doivent pas nous faire oublier l'existence de navires mixtes, utilisant d'une manière normale la voile et la rame. Ce sont de petits navires servant au cabotage ou à la navigation dans les îles de l'Égée... Souvent représentés sur les monuments, ils ne doivent pas être confondus avec les navires de guerre: ce sont des navires ronds et non pas des navires longs; de plus, leur voilure est beaucoup plus développée par rapport à leur taille que celle des navires de guerre, souvent ils comportent grand-mât et mât de proue, leurs rames sont bien moins nombreuses, car ils ne cherchent pas la vitesse, si nécessaire dans le combat naval antique; ils ne semblent disposer que d'une dizaine de paires de rames. Ils portent un nom traditionnel, ce sont les *actuariae naves*..."

Les rames, au nombre de six sur notre *graffito*, n'étaient sans doute utilisées qu'épisodiquement au cours de manoeuvres portuaires pour lutter contre la dérive, aider à la remontée au vent¹² ou encore par calme plat.

Cela nous conduit à nous demander quelles sont les hypothèses raisonnablement envisageables au sujet de la position des rames et surtout de leur liaison avec la coque.

Jusqu'à présent, nous avons interprété les deux lisses situées au-dessous et au-dessus des sabords comme les préceintes basse et haute du navire. Or, il semble qu'elles correspondent en fait plutôt à la base et au sommet d'un caisson situé en encorbellement sur la muraille, délimité sur notre *graffito* à l'avant par la première rame et à l'arrière par le trait vertical figuré au droit de l'appareil de gouverne.

De tels caissons apparaissent ailleurs par exemple sur la mosaïque de Dougga datée du III^e siècle après J.-C., représentant Ulysse et les Sirènes¹³ et plus nettement encore sur la mosaïque de Tébessa déjà évoquée.

Ce caisson qui délimite l'espace de manoeuvre des avirons, devait être soutenu par des consoles figurées sur le *graffito* par une série de traits en forme de S. Ces consoles prennent appui sur une préceinte basse représentée sur notre dessin par un double trait. Nous avons déjà trouvé un dispositif de ce genre sur l'épave II des Laurons où l'aile de protection de l'appareil de gouverne s'appuyait sur une préceinte basse par l'intermédiaire d'une console¹⁴ (fig.4).

La représentation de la préceinte inférieure n'est d'ailleurs pas étonnante pour un bateau figuré hors d'eau: on remarquera en effet que nombreuses sont les mosaïques (par exemple Dougga, Thémétra¹⁵) où les navires ne sont, comme le nôtre, que "posés" sur l'eau.

En son sommet, le caisson est tenu par le prolongement d'un bau dépassant de la muraille, comme c'est le cas sur les navires de Nemi par exemple¹⁶. Lisses haute et basse du caisson sont reliées par des consoles représentées par des S, situées à l'aplomb des sabords auxquels elles servent de supports. Le caisson enfin doit être surmonté d'un pavois le couronnant.

L'exigüité du caisson ne doit en tout cas pas être considérée comme gênante, car le rameur, situé tout près de l'eau, n'a nul besoin d'un long aviron. En effet, les rameurs ne prenaient certainement pas place sur le pont, contrairement à ce que montrent certains documents iconographiques¹⁷, car ils seraient trop haut par rapport au niveau de l'eau et dans l'impossibilité d'actionner leurs avirons (fig.5). Les rameurs sont donc installés dans le caisson au-dessous du niveau du pont: c'est bien ce que suggère le dessin de notre *graffito*.

Sensibles surtout à la forme arrondie de la coque, nous avons évoqué, dans notre premier article, le nom de la *corbita* à propos de notre navire de Cucuron. Nous avons ici prononcé celui d'*actuaría*, navire à propulsion mixte, voiles et rames. Peu importe le nom, que nous ne saurons jamais, que l'auteur du *graffito* aurait donné à son beau bateau, voilier susceptible d'être à l'occasion mû par les avirons esquissés avec leurs sabords de nage: nous avons dès l'abord indiqué ce caractère mais sans le souligner suffisamment. Il nous a donc paru utile de reprendre ici, en la développant, notre argumentation¹⁸.

Aix-en-Provence, le 29 Juin 1990

Jean - Marie Gassend (Architecte DPLG) IRAA-CNRS.

Marie - France Giacobbi - Lequement (Ingenieur) IRAA-CNRS.

FIGURES

- Fig. 1: Le *graffito* naval de Cucuron, J.-M. Joulain, CNRS-IRAA d'Aix-en-Provence, d'après *Archaeonautica* 6.
Fig. 2: Fresque de *Nymphaeum* d'après N.L. GRACH dans L. BASCH, *Le musée imaginaire de la marine antique*.
Fig. 3: Mosaïque de Tébessa, photo Centre Camille Jullian-CNRS d'Aix - en-Provence.
Fig. 4: Reconstitution axonométrique babord arrière de la carène de l'épave II des Laurons à partir des données archéologiques, J.-M. Gassend, J.-M. Joulain, CNRS-IRAA d'Aix - en-Provence.
Fig. 5a: Schéma impliquant un rameur sur le pont, position incompatible avec la manoeuvre des avirons.
Fig. 5b: Position du rameur en encoffrement sur la carène au - dessous du niveau du pont.

NOTES

1. Cf. L'étude complète de J.-M. GASSEND, M.-F. GIACOBBI-LEQUEMENT, J.-M. JOULAIN, L. LAMBERT, *Le graffito de Cucuron (Vaucluse): un navire sous voiles figuré sur un panneau d'enduit peint dans Archaeonautica*, 6, 1986, pp. 9-30.
2. Cf. L. BASCH, *Le musée imaginaire de la marine antique*. Athènes, 1987, p. 493 et fig. 1130-1131, p. 495.
3. Festus, *De verborum significatione quae supersunt*, New York, 1975, L. XIII, p. 169 *Sive quod columbaria in nave appellantur ea*.
4. Isidore de Séville, *Etymologiorum sive originum lib*, XIX, 2, 3 (éd. W.M. LINDSAY, Oxford, 1971, t.2), *Columbaria in summis lateribus navium loca concava per qua eminent remi; dicta; credo; quod sint similia latibus columbarum in quibus nidificant*.
5. Cf. à ce sujet le récent commentaire de L. BASCH, dans *ibidem*, pp. 438-439, et fig. 957-958, p.439.
6. Aulu-Gelle, 10, 25, 5, éd. R. MARACHE, Coll. des Univ. de France, Paris, 1978, t.2, p. 186.
7. Nonius Marcellus, *De genere navigiorum*, chap. XIII, éd. par W.M. LINDSAY, Oxford, 1903, tome III, p.857.
8. Isidore de Séville, *op.cit.* Livre XIX, 1, 24, *actuariae qui naves sunt quae velis simul et remis aguntur*.
9. *Loc. cit.* note 24.
10. P.M. DUVAL, La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus dans *MEFRA*, LXI, 1979, n° 13, *actuaria*, p. 137.
11. J. ROUGE, *L'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'empire romain*, Paris, 1966, chap. III, le navire de commerce, pp. 60-61.
12. Nous remercions A. MAURIC, architecte naval, pour les précieuses remarques qu'il nous a faites.
13. Tunis, Musée du Bardo, cf. la dernière représentation en date dans L. BASCH, *op. cit.*, p. 484, fig. n° 1100.
14. L'épave II des Laurons, grément et accastillage, étude de J.-M. Gassend, à paraître.
15. L. FOUCHER, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs* (Musée Alaoui, Notes et documents, X), Tunis, 1957, p.12, fig.4;p.14, fig.5.
16. G. UCELLI, *Le navi di Nemi*, Rome, 1950, pp. 171-172, fig. 182 et 184.
17. Cf. par exemple L. BASCH, *op. cit.* p.446, bas-relief de Pouzzoles, daté du I^{er} siècle av. J.-C., au I^{er} s. après J.-C.
18. Nous remercions B. LIOU qui a bien voulu prendre connaissance de cette étude et nous aider de ses conseils.

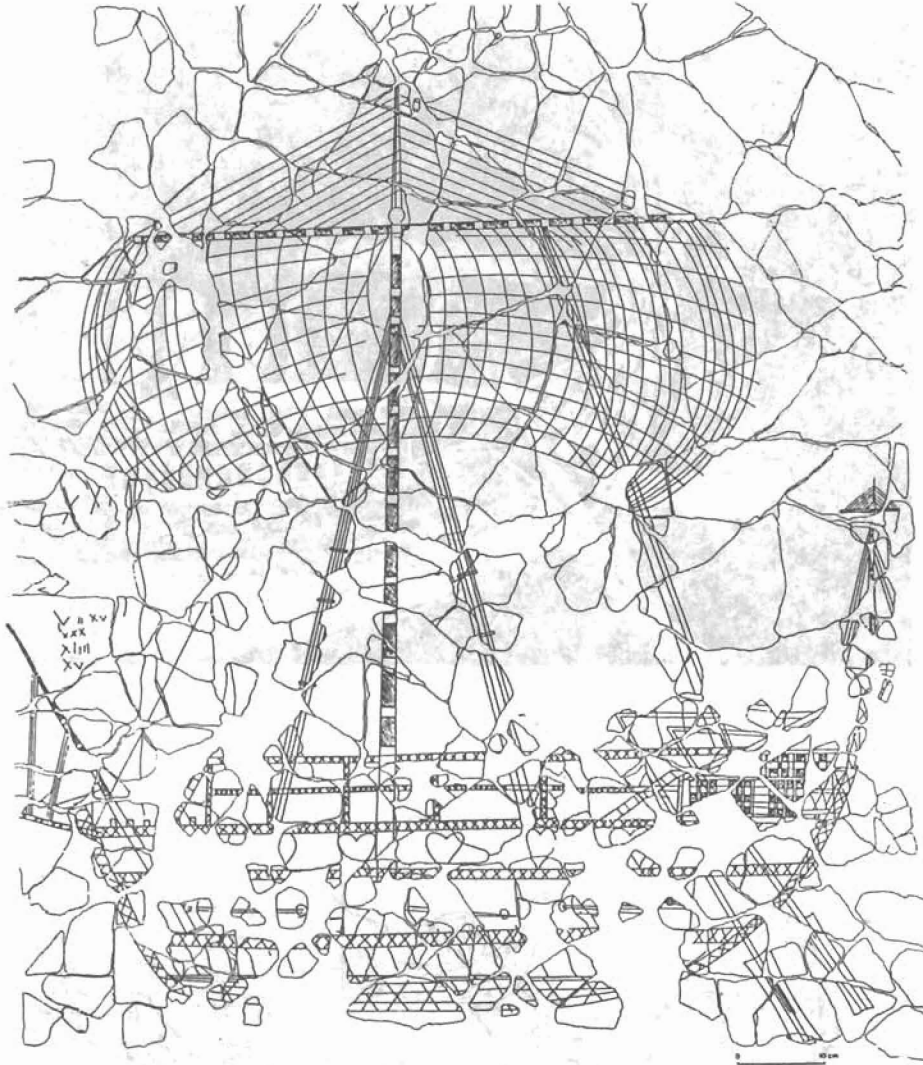


FIG.1

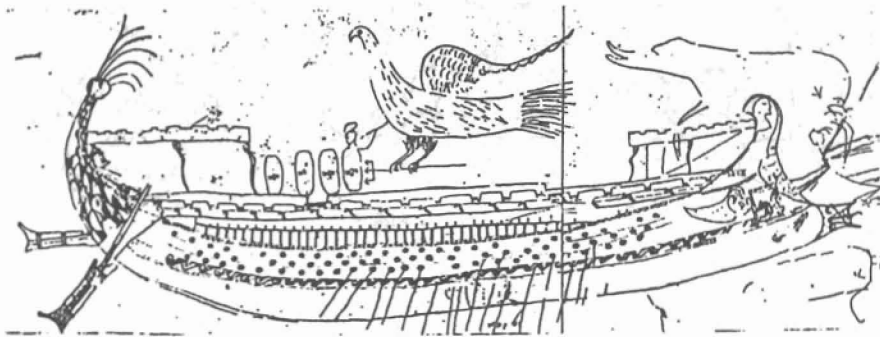
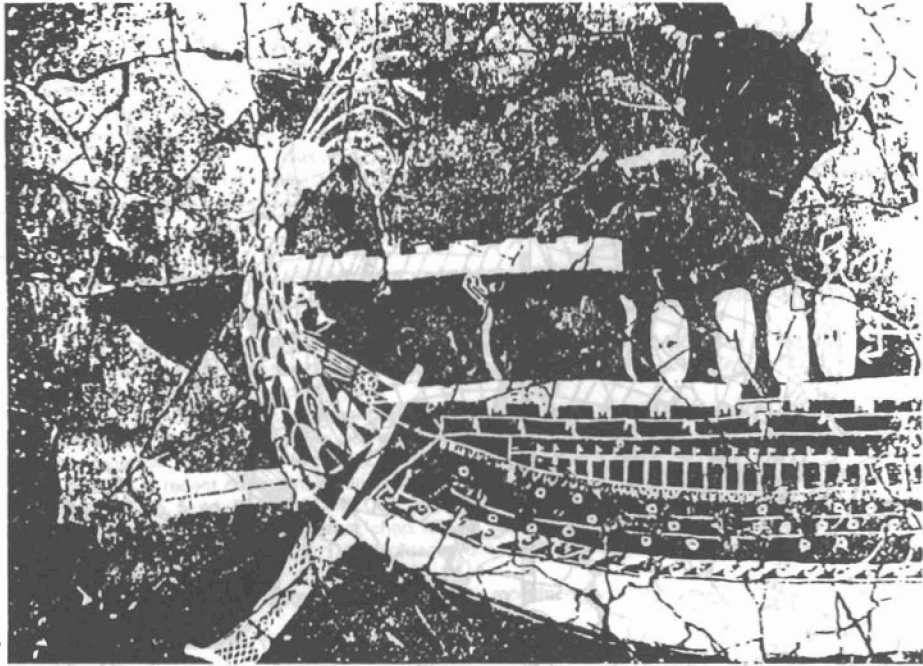


FIG. 2



3

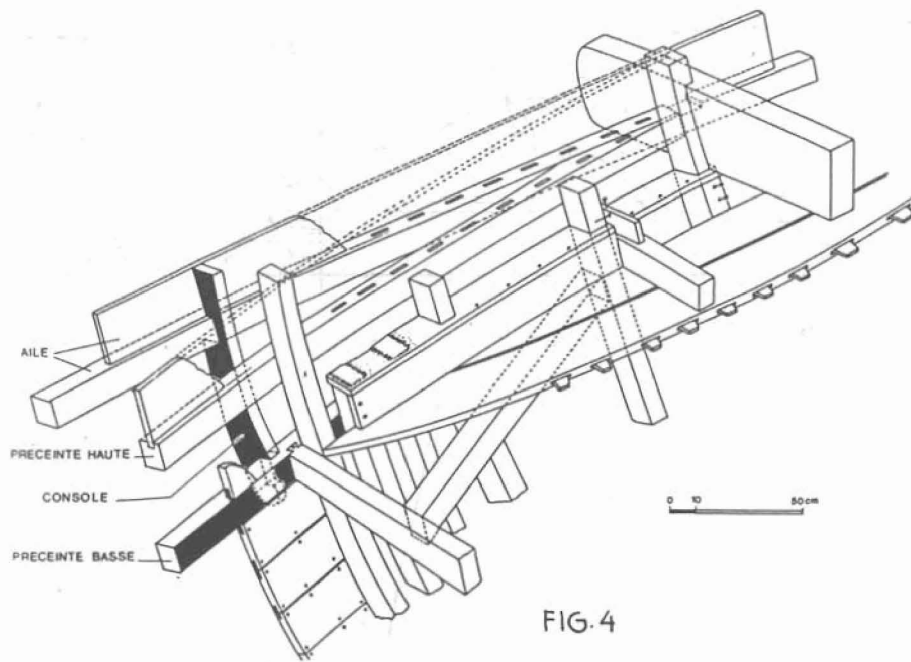


FIG. 4

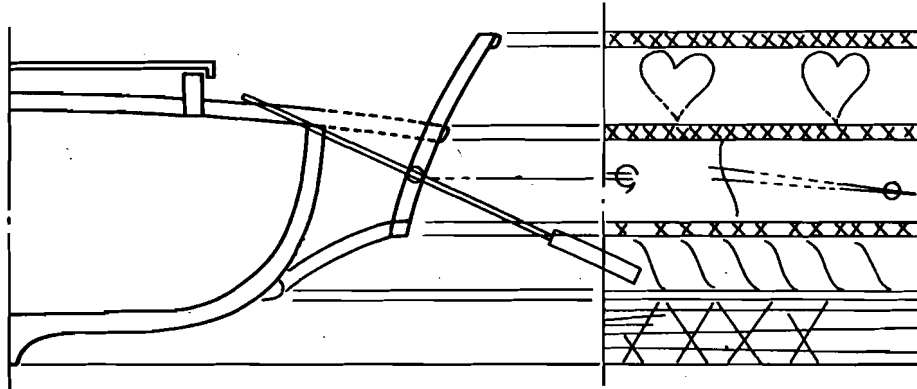


FIG.5a

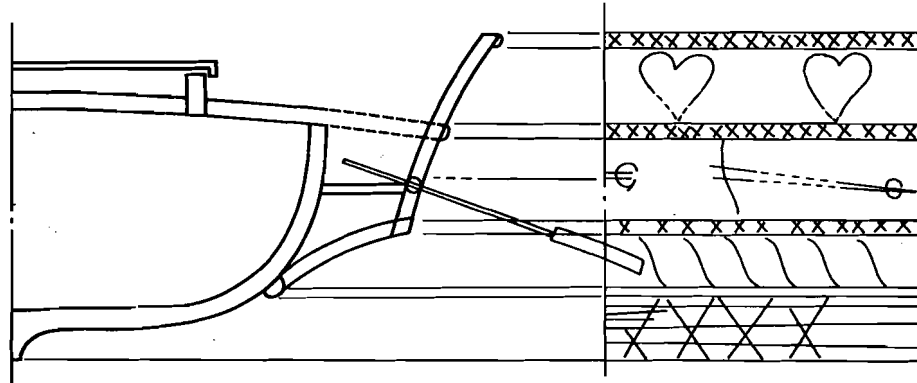


FIG.5b