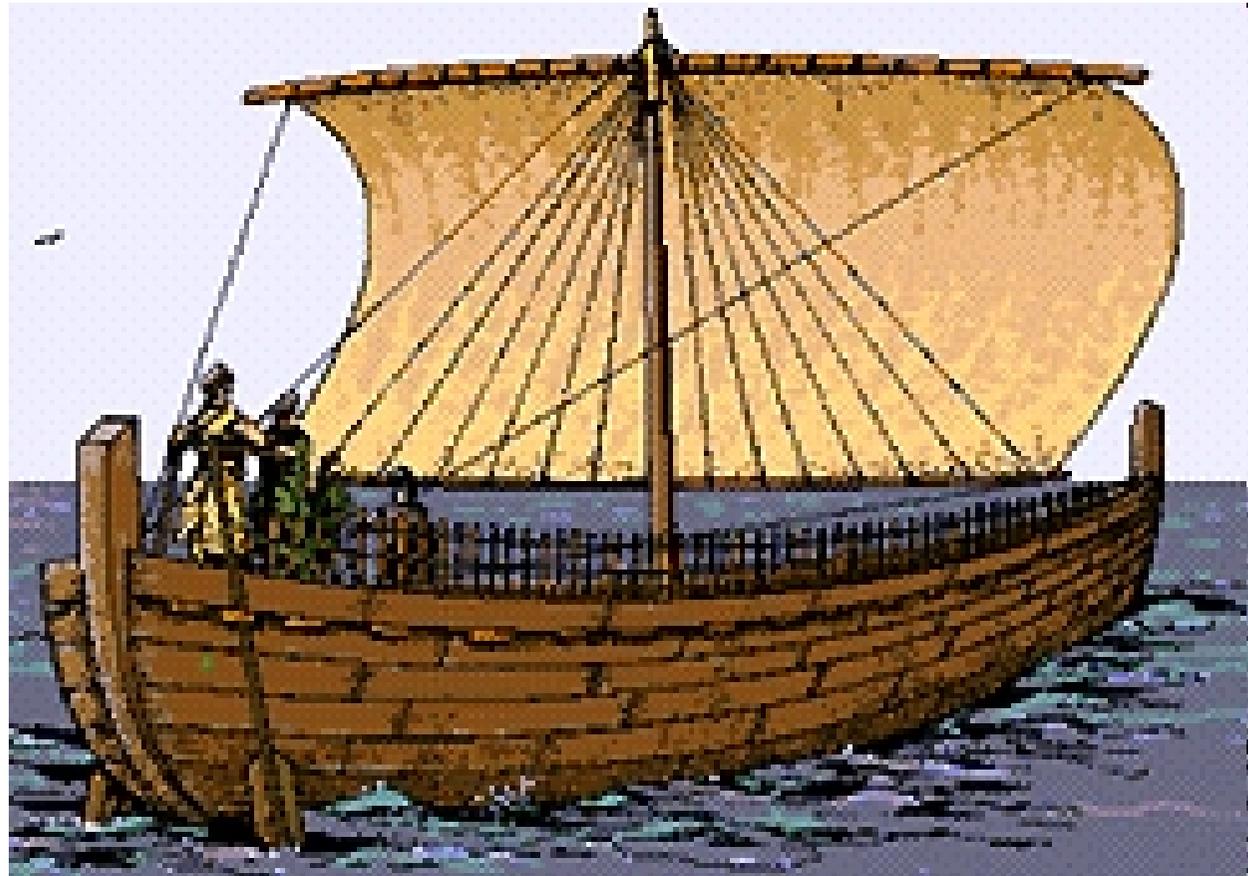
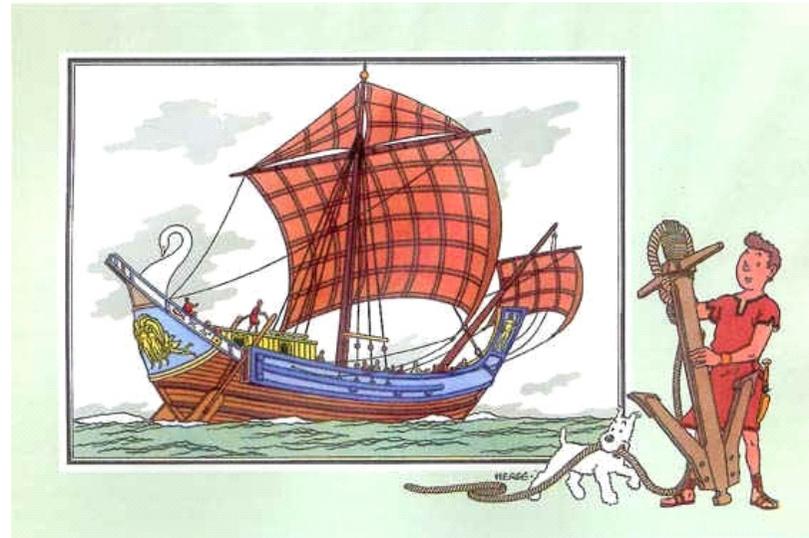


La mer Méditerranée et la navigation romaine.



I-Le commerce et les ports.

- Le commerce.
- Vers la fin du 1er siècle avant J-C, plus de 200 navires marchands sillonnent la mer méditerranée. Ils utilisent les galères, bâtiments de guerre mais aussi de commerce ; et des bateaux polyvalents à coque arrondie. Sur les fleuves, les romains utilisaient soit des bateaux plus petits soit des radeaux tirés par des esclaves. On naviguait surtout en été car peu équilibrés, les galères sombraient à la moindre tempête.
- Ces immenses navires dont certains atteignaient 50 mètres de long, 13 mètres de large et 4.5 mètres de haut de la quille au pont servaient à transporter les denrées luxueuses mais aussi beaucoup d'amphores. En effet, la protection de ces navires contre les pirates était coûteuse. Les galères étaient à rames ou à voiles carrées disposées sur trois mats en général. Elles pouvaient aller jusqu'à 3 ou 4 nœuds. La coque était profonde et assez arrondie. Le navire était gouverné par deux avirons reliés par une barre actionnée par le timonier. La nuit les bateaux ne naviguaient pas et étaient accrochés grâce à des ancres en bois et en plomb. Les romains avaient trouvé un système nommé « déflecteur de coque » pour augmenter l'hydrodynamisme et en réduisant le nombre de projections d'eau pour ne pas mouiller les rameurs.

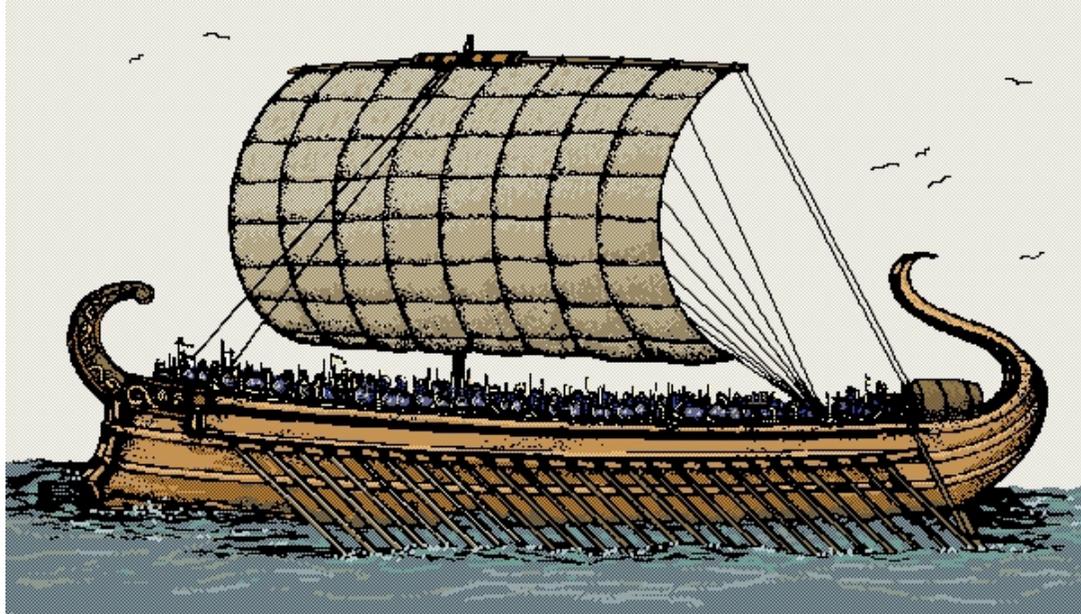


- Le principal chargement des navires marchands romains était les amphores. On pouvait transporter jusqu'à 9000 amphores pour un navire de 40 mètres supportant plus de 500 tonnes. Des branchages servaient à les caler et à amortir les chocs. Le vin, lui était souvent transporté dans des navires à dolias. Ce sont de grandes jarres en céramique hautes de 1,70m à 1,80 m pour un diamètre de 1,60m à 1,70m, avec une capacité de 1800 à 2000 litres. Le vin était alors déchargé grâce à des pompes et les contenants restaient dans le bateau.



- Les romains étaient de bons navigateurs mais ils n'apportèrent pas une très grande modification à la navigation dans l'antiquité.
C'est tout de même à eux que l'on doit l'invention de l'ancre et l'amélioration de la quille.
Ils naviguaient surtout en méditerranée et au bord des côtes par peur des pirates. Ils possédaient de nombreuses sortes de bateaux de commerce comme l'onéraire ou la corbita.

- Comme leurs vaisseaux de guerre, les navires de commerce des Romains étaient la copie de bateaux étrangers, mais adaptés aux besoins et aux goûts de Rome. Ils étaient généralement montés par d'excellents matelots originaires des pays conquis, bien meilleurs marins que leurs conquérants.
- Pour lutter contre les audacieux pirates qui les harcelaient sans cesse, ces navires étaient groupés en convois quand il s'agissait, notamment, de transporter le blé nécessaire au ravitaillement de l'énorme population romaine. La coque était lourde mais d'une grande solidité.
- Il y avait des bateaux spécialement conçus pour les différents groupes de transports, tels que l' Hippago " où l'on embarquait les chevaux. La propulsion de ces vaisseaux se faisait presque exclusivement à la voile, la marche à l'aviron étant réservée à la marine de guerre, système qui mobilisait beaucoup d'hommes, tenait beaucoup de place, coûtait cher et réduisait la place réservée à la cargaison. Les navires de guerre ou de commerce de l'Antiquité n'étaient pas équipés pour la vie en pleine mer. Chaque soir on accostait pour camper et pour faire provisions de nourriture, car celle-ci ne pouvait être conservée dans d'aussi petits bateaux transportant un si grand nombre de passagers. Leurs ancres sont à peu près identiques aux ancres actuelles, alors que les Phéniciens se servaient de grosses masses pesantes qu'ils immergeaient au moyen d'un câble.



Le port d'Ostie.



Ostie, ou *Ostia Antica* (du latin signifiant *embouchure*), est une ancienne ville d'Italie, dans le Latium, située à l'embouchure du Tibre, à 35 km au sud-ouest de Rome. Elle était réputée pour ses marais salants et pour son port, qui accueillait les cargaisons de céréales, d'huile et de vin en provenance de tout le monde romain, et notamment des provinces de Sicile, d'Égypte, d'Afrique ou de Sardaigne. Sa situation était d'autant plus avantageuse qu'à l'inverse des autres fleuves méditerranéens, le Tibre bénéficiait d'une régularité étonnante lui permettant d'être navigable toute l'année.

Il faut nourrir journalièrement 1 200 000 Romains ; or, les campagnes du Latium sont de moins en moins cultivées.

"Tous les jours, la vie du peuple romain est le jouet des flots et des tempêtes."

Tacite

C'est sur le site d'Ostie qu'aurait débarqué, selon la légende, le prince Énée, fuyant l'incendie de Troie.

- En 267 av. J. -C., cette date marque le départ de la transformation de la petite citadelle en une véritable ville romaine, plus grande, entourée de nouveaux murs, prévoyant la place pour le développement futur.
- En 217 av. J. -C., les bateaux chargés des approvisionnements pour l'armée romaine qui se trouvait en Ibérie partaient d'Ostie.
- En 211 av. J. -C., Publius Cornelius Scipion part d'Ostie avec ses trente quinquères.
- En 69 av. J. -C., des pirates brûlent la ville d'Ostie.

À l'époque républicaine, la ville était seulement considérée comme l'emporium (le comptoir) de Rome, avec ses nombreuses boutiques et ses entrepôts. D'élégantes maisons à atrium et péristyle furent construites et les rues étaient flanquées de colonnes et de piliers.

En son temps déjà, Jules César avait compris la nécessité de créer un nouveau port près de Rome mais les difficultés techniques pressenties l'y avait fait renoncer. Cependant l'augmentation du trafic rendant insuffisant le mouillage naturel du delta du Tibre, l'empereur Claude Ier fit construire un nouveau port à environ trois kilomètres au nord d'Ostie, relié au Tibre par un canal l'actuel Fiumicino. Il fut terminé par l'empereur Néron. Une nouvelle ville, Portus, vit le jour et prospéra autour du nouveau port au détriment d'Ostie.

Le port, de forme à peu près circulaire, fut créé à partir d'un bassin artificiel de 90 ha de surface et de 4 à 5 m de profondeur, construit sur une lagune en formation, le cordon sablonneux constituant une protection naturelle.

L'entrée du bassin fut barrée par une immense digue de 758 m de long et 3 m de large, laissant pour l'entrée du port, un passage de 206m. Des débarcadères furent installés sur les deux bras du port, faisant chacun plus de cent hectares, en vue de faciliter le déchargement et le stockage des marchandises.

Un phare, semblable à celui du port d'Alexandrie, avait été érigé au bout de la grande digue.

Les travaux auraient nécessité le travail de 30 000 ouvriers et de 1000 paires de bœufs pendant 20 ans.

Mais ce nouveau port était trop exposé aux lames lors des tempêtes, Tacite raconte qu'en 62, une tempête envoya par le fond 200 navires, et était donc d'un entretien trop coûteux.

Au Portus Traiani, de nouveaux grands magasins à étage et entrepôts furent construits pour permettre une meilleure conservation de la nourriture.

Au faîte de son expansion, Ostie comprend d'immenses entrepôts couvrant une surface de dix hectares ; elle est bien plus vaste à Rome même.

Tous les produits du monde méditerranéen antique y sont stockés :
chandelles, torches, cahiers de parchemin, rouleaux de papyrus ;
denrées alimentaires: poivre et épices, quintaux de blé, amphores de vin, jarres d'huile;
vêtements, matériaux de construction.

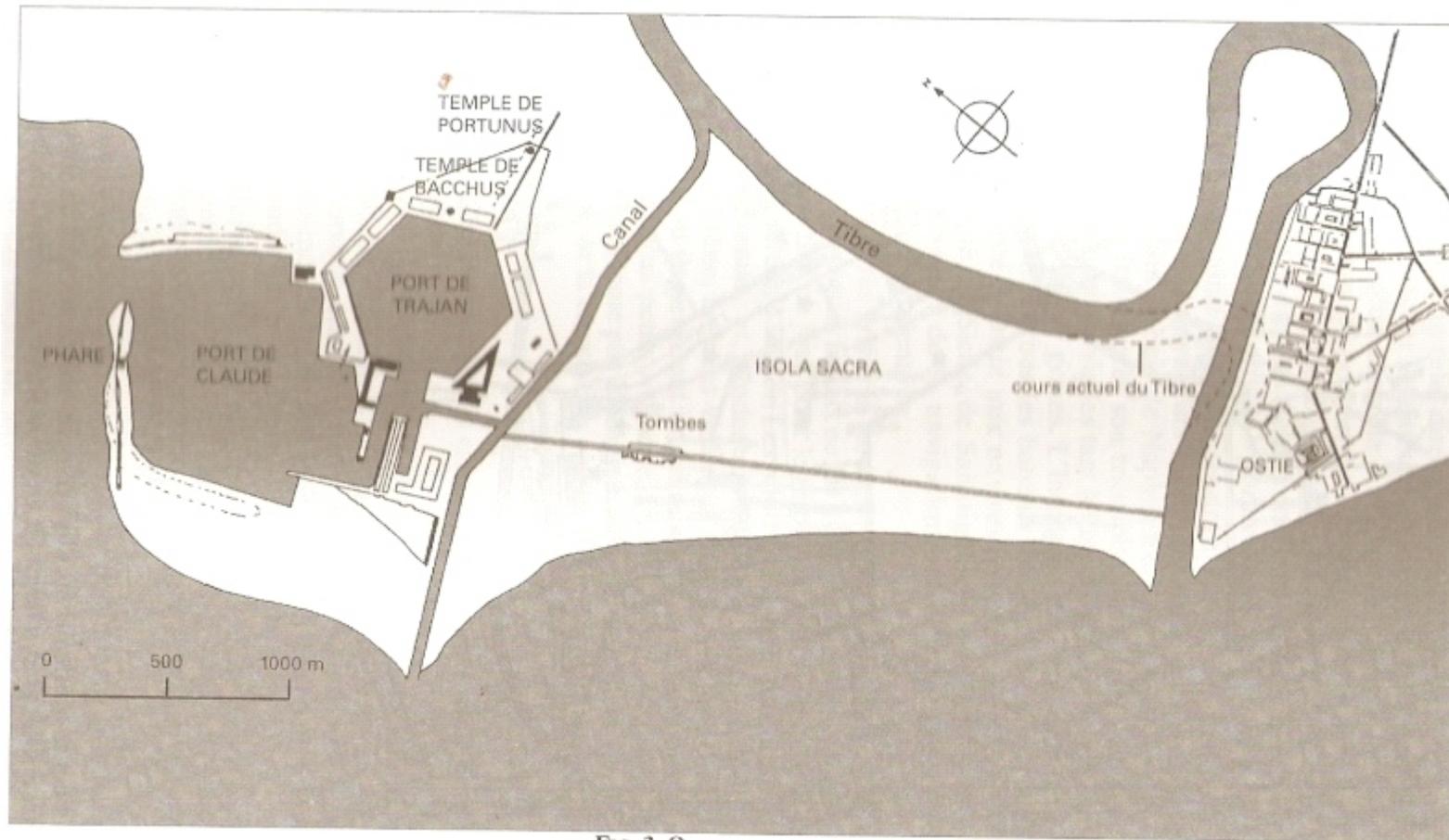
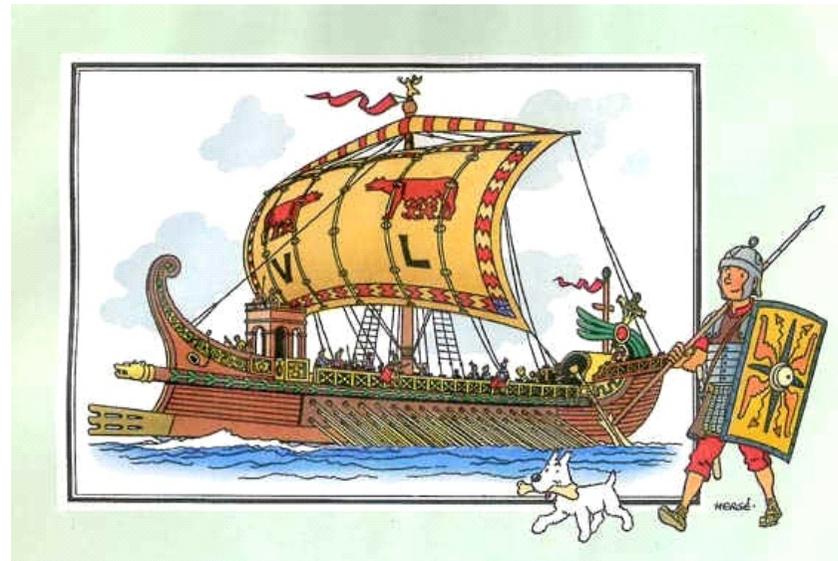


FIG. 3. OSTIE ET LES PORTS

II-La guerre.

Le quinquérème est un type de galère antique qui se caractérise par la présence de cinq rameurs par rame, contrairement à la trière dont elle descend, ils ne manœuvrent pas chacun leur aviron, mais sont plusieurs à pousser sur un seul.

- Au IV^e siècle av. JC., la Guerre du Péloponnèse, il y eut une pénurie de rameurs assez expérimentés pour armer les trières. À Syracuse, Denys l'Ancien cherche alors une solution, évitant d'avoir recours à des rameurs expérimentés, il finit par créer des quadrirèmes et des quinquérèmes. Les historiens modernes semblent s'accorder sur le fait que le nombre désignait le nombre de rameurs et non de rames, sur chaque côté. La disposition exacte est inconnue, mais il semble assez vraisemblable qu'elles furent toutes au moins essayées.
- Les rameurs étaient vulnérables au tir de projectiles. On décida donc de les protéger grâce à un pont supérieur, sur ces nouveaux navires. L'équipage d'une quinquérème était de 300 rameurs, 120 fantassins et 50 marins.



- Ces quinquérèmes ne semblent pas avoir été aussi stables que leurs ancêtres les trières et leur avantage en à cause important. La trière restant la force principale des marines méditerranéennes de cette période. L'Époque hellénistique va relancer la course aux armements navals, la tendance pour les galères va être à cette époque au maximum. La Macédoine construisait des hexères (6), en -315, Antigone le Borgne en construit des heptères (7), son fils Démétrios Ier lance alors des octères (8), puis neuf, dix, douze et finalement seize.
- Un changement dans la tactique navale explique l'apparition de tel monstres. Le montage des catapultes permet d'anéantir l'avantage en mobilité des navires plus légers comme la trière. Leur usage n'est pas de couler les navires adverses, mais de diminuer leur mobilité en tuant et blessant une partie de leurs rameurs. Les galères légères sont plus vulnérables à ce type d'attaque car elles ont des rameurs en plus petit nombre et non couverts par un pont. Quelques coups au but dans leur banc de nage, les mettent dans l'impossibilité de manœuvrer pour un éperonage, il devient alors possible de les aborder sans risques. Les galères les plus lourdes sont au contraire très à l'aise dans ce genre de combat, car leur rameurs sont plus nombreux et mieux protégés, donc elles gardent plus facilement leur mobilité. De plus elle embarque plus facilement des catapultes du fait de leur taille, et pour la même raison une infanterie navale plus nombreuse qui leur donne un avantage déterminant lors de l'abordage.
- De véritables mastodontes des mers apparaissent, avec des avirons de 17 mètres, poussés par huit rameurs. Le rameur le plus à l'intérieur devait sans doute faire un pas en avant et un autre en arrière à chaque coup de rame. Lysimaque aurait construit la galère Leontophorus, propulsée par 1600 rameurs et embarquant 1200 soldats. Plutarque décrit une quadragintarème (40) construite par Ptolémée IV avec 4000 rameurs, 3000 soldats et 400 marins. Il ajoute cependant que c'était uniquement pour la parade car le bateau ressemblait tellement à un immeuble qu'il était quasiment impossible à mettre à l'eau.
- Les romains vont apporter la preuve que ces monstres peu mobiles, sont à la merci d'attaques combinées de navire de taille plus raisonnable. Ils ne construisent que des trirèmes, des quadrirèmes et des quinquérèmes. Bien que toujours munis d'un éperon, leurs navires combattent principalement par abordage. Ils possèdent deux atouts : la qualité de leur infanterie navale, dérivée de leur légionnaires et le moyen de les faire parvenir à bord des navires ennemis, le corbeau. Cette invention est une simple passerelle basculante pourvue d'un croc à son extrémité, ce dernier s'accroche au pont de l'adversaire et permet alors aux fantassins romains de parvenir facilement à bord du navire ennemi. La puissance militaire faisait ensuite la différence.

- La Bataille d'Actium, en 31 av. JC., voit la défaite de la flotte lourde égyptienne de Marc Antoine par celle plus mobile de Octave. Les forces d'Octave avaient un avantage car les égyptiens étaient gênés par un vent contraire. La bataille fit environ 6000 morts et 5000 blessés.



Par la suite faute d'autre opposition que celle des pirates, la nécessité des navires les plus lourds devient moins évidente, la trirème devient plus utile, après 325, il n'existe plus de quinquérèmes.

Lorsqu'elles étaient conçues pour le combat, les galères romaines possédaient une coque renforcée qui les protégeait du feu et des projectiles.

Les Romains construisirent divers types de navires de guerre au cours de la période où ils exercèrent leur supériorité sur la Méditerranée. Leurs navires de commerce mesuraient environ 50 m de long et 15 m de large.

Pour soutenir leur politique coloniale et conquérante, et pour atteindre au-delà des mers leurs ennemis, les Romains durent se faire marins, malgré leur crainte et leur dédain de la mer. Ils avaient en effet un tel mépris pour le métier de marin que celui-ci était laissé aux citoyens les plus pauvres et aux esclaves. Les Romains de bonne famille embarquaient comme soldats, car ils se seraient crus déshonorés de servir comme matelots. Leurs vaisseaux étaient solides, puissants, bien adaptés à la façon de combattre des Romains. Ils ressemblaient à de massives forteresses flanquées de tours, d'où les légionnaires attaquaient l'adversaire suivant les règles de la guerre terrestre. Du point de vue maritime, ces navires n'apportaient guère de perfectionnements aux modèles dont ils étaient inspirés. Cette flotte romaine, méthodique et réglementée comme l'était déjà l'armée de terre, était divisée en types particuliers : galères pontées " liburnes ", galères non pontées, navires à tour de combat, quadrirèmes . . .

Grâce à l'appoint de sa force navale, Rome réussit à vaincre des peuples réputés marins mais dont l'organisation ne valait pas la sienne l'orgueilleuse Carthage, d'abord, en 146 avant J.-C.; les Vénètes, en 56 avant J.-C.; et aussi les pirates qui, en 43 avant J.-C., faillirent affamer Rome. Leur façon de combattre avait commencé par dérouter les Romains, mais ceux-ci ne tardèrent pas à s'y adapter en construisant une nuée de petits navires qui pourchassèrent l'ennemi dans ses repaires et finalement en vinrent à bout.

Conclusion.

Les romains contrôlaient leur empire aussi bien sur la mer que sur la terre. Ils ont développé le commerce maritime des marchandises et amélioré la capacité des navires ainsi que leur puissance.

Outre le commerce et la guerre, les galères servaient à transporter leurs armées dans un pays lors d'une invasion car c'étaient surtout les soldats qui étendaient l'empire et non les galères. Mais l'armée romaine était-elle meilleure sur terre que sur mer?

auteur: William Joly