

Les scènes de halage sur les monuments funéraires romains: symbolisme ou réalité ?



RESUME

Les scènes de halage à l'époque romaine, à une exception près, sont exclusivement connues de reliefs provenant de monuments funéraires. Ces scènes de navigation complètent les données fournies par l'archéologie et l'épigraphie en montrant les navires et les bateliers au travail. Leur contexte funéraire pose la question de l'identité de la personne honorée, peut-il s'agir de l'un des bateliers ou haleurs représentés sur le relief ou s'agit-il d'évoquer une activité ? Par ailleurs, à une époque où les modèles iconographiques circulaient dans tout l'empire quelle crédibilité accorder à ces scènes de navigation, sont-elles le reflet de pratiques locales ou sont-elles complètement stéréotypées ? La confrontation de ces représentations aux données épigraphiques, littéraires, archéologiques ainsi qu'aux survivances techniques montre que ces scènes peuvent être considérées comme réalistes même si des aspects esthétiques et symboliques ont compté au moment de leur réalisation.

Mots clés: Monuments funéraires; Navigation; Halage; Nautes; Corporations

* Doutor em Arqueologia pela Université Lumière Lyon 2, na França. Atualmente é pesquisador associado na Université Lumière Lyon 2 e é mediador cultural (educador) no Musée des Confluences em Lyon na França. CV: <http://lattes.cnpq.br/6187054963796791>

As cenas de sirgagem em monumentos funerários romanos: simbolismo ou realidade?

RESUMO

As cenas de sirgagem na época romana, com uma exceção, são conhecidas exclusivamente a partir de relevos de monumentos funerários. Essas cenas de navegação complementam os dados fornecidos pela arqueologia e epigrafia, mostrando navios e barqueiros trabalhando. O contexto funerário levanta a questão da identidade do homenageado, pode ser um dos barqueiros ou sirgadores representados no relevo ou está evocando uma atividade? Além disso, numa época em que circulavam modelos iconográficos por todo o império, que credibilidade deveria ser dada a essas cenas de navegação, refletem práticas locais ou são completamente estereotipadas? O confronto dessas representações com dados epigráficos, literários, arqueológicos e também com sobrevivências técnicas mostra que essas cenas podem ser consideradas realistas, ainda que os aspectos estéticos e simbólicos tenham sido importantes no momento de sua realização

Palavras-chave: Monumentos funerários; Navegação; Sirgagem; Nautae; Corporações

The towing scenes on Roman funerary monuments: symbolism or reality?

ABSTRACT

The towing scenes in Roman times, with one exception, are exclusively known for reliefs of funerary monuments. These navigation scenes complement the data provided by archaeology and epigraphy by showing ships and boatmen at work. Their funeral context raises the question of the identity of the honoured person; can it be one of the boatmen or haulers represented on the relief, or is it evoking an activity? Furthermore, when iconographic models were circulating throughout the empire, what credibility should be given to these navigation scenes? Do they reflect local practices, or are they completely stereotypical? The confrontation of these representations with epigraphic, literary, and archaeological data, as well as technical survivals, shows that these scenes can be considered realistic, even if aesthetic and symbolic aspects were important when they were made.

Keywords: Funerary monuments; Navigation; Towing; Nautae; Corporations



Le halage est une technique qui consiste à remorquer un bateau à l'aide d'un câble à partir de la berge. Elle était extrêmement commune en milieu fluvial à la remonte, pour affronter la puissance du courant dans un milieu enfermé entre deux rives peu propices à tirer des bords. Elle apparaît sur plusieurs documents iconographiques, tous issus de monuments funéraires découverts en Allemagne et en France à l'exception d'un document.¹ Ce travail propose de rassembler et comparer ces représentations afin de mettre en évidence les points communs et les spécificités de chacune d'entre elles. L'objectif de cette démarche est double. D'une part, de voir si les personnages représentés sont susceptibles de figurer le défunt associé au monument ou s'il s'agit d'illustrer un domaine d'activité. D'autre part de vérifier la crédibilité des informations navales figurées. Les textes étant avarés en description, les sources iconographiques étaient, pendant des siècles, l'unique moyen permettant de se représenter les navires antiques et suppléaient à l'absence d'épaves. Même avec le développement des fouilles navales ces représentations restent de première importance parce que les vestiges de navires antiques ne révèlent que rarement les extrémités et les parties supérieures, notamment les gréements (Pomey, 1978, p. 20), et parce que ces images permettent de voir le navire en action, ainsi que les personnels de bord et des ports, délaissés par l'épigraphie. Cependant ces informations doivent être considérées avec précaution car toutes les scènes de navigation ne sont pas forcément réalistes et ne témoignent pas nécessairement de pratiques locales. On sait que les modèles iconographiques circulaient largement à des fins esthétiques, symboliques et idéologiques (Pomey, 1978, p. 163). Aussi se pose la question de savoir ce qui relève du stéréotype et ce qui témoigne d'une réalité. Pour répondre à ce double objectif il nous faut confronter ces représentations aux autres sources, notamment épigraphiques, archéologiques ainsi qu'aux survivances techniques. Avant toute chose, commençons par présenter ces documents funéraires.

Reliefs funéraires représentant des scènes de halage

Relief de Cabrières d'Aigues.² II^e siècle ap. J.-C. (Figure 1)

Le relief est organisé en deux registres. Celui du haut présente sept amphores dont quatre non paillées identifiées comme gauloises. Le registre du bas montre une embarcation halée par deux hommes. Le nombre de cordes indique qu'un troisième personnage tractait

¹ Il s'agit d'un relief décorant la plinthe la statue du Tibre au Louvre (Visconti, 1811, n°271). Découverte à Rome, sur le Champ de Mars, la statue ornait l'*Iseum* avec une statue similaire représentant le Nil, sans doute dans un bassin de plein air. La scène de halage du relief montre embarcation de type *lintres* lourdement chargée d'un bloc. Elle est tractée par trois hommes, un quatrième se chargeant de sa direction. Les autres représentations de halage sont beaucoup plus difficilement identifiables: certains ont cru reconnaître des embarcations munies de mâts de halage parmi les 4000 tessères et sceaux douaniers retrouvés dans la Saône à Lyon (Christol e Fiches, 1999, p. 145) ; à noter également le relief du miracle de Claudia Quinta (*Corpus cultus Cybelae Attidisque*, III, 218; *Corpus Inscriptionum Latinarum*, VI, 492). Il ne s'agit pas véritablement d'une scène de halage mais elle s'en rapproche. La vestale Claudia Quinta fut injustement accusée d'avoir trahi son vœu de chasteté. Elle réussit à prouver sa vertu en accomplissant un miracle : tirer un navire pris dans la vase du Tibre. Le relief la montre tirant le bateau d'une seule main au moyen de sa ceinture attachée à la proue.

² Espérandieu, Émile, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine* IX, 6699.

l'embarcation. Elle transporte deux tonneaux contenant vraisemblablement du vin. À la poupe un quatrième personnage tient le gouvernail. Le torrent proche du lieu de découverte n'étant pas navigable, Vallat du Loup, la scène se rapporterait à la Durance.



Figure 1. Relief de Cabrières d'Aigues

Référence: Cliché de l'auteur

Relief de Colonzelle.³ Époque romaine (Figure 2)

Le document est très incomplet. Le personnage principal de la scène porte une tunique et tient une perche dans une scène de navigation. A l'arrière, nous pourrions avoir affaire à un mâtereau. Ainsi il semble s'agir d'une scène de halage où le personnage utilise une perche pour pousser, orienter l'embarcation, ou sonder le fond de l'eau. On distingue quatre tonneaux. Ils sont disposés allongés l'un sur l'autre, deux à deux. À gauche du mât de halage, le personnage ne semble pas tracter l'embarcation, mais plutôt s'occuper d'amphores, dont un exemplaire est visible à l'arrière-plan, peut-être une amphore Dressel 20.



Figure 2. Relief de Colonzelle. Détail du moulage du monument

Référence: Cliché de P. Veysseyre, Musée gallo-romain de Saint-Romain-en-Gal

³ Espérandieu, Émile, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine* VIII, 6779 et X, 8021.

Relief de la colonne d'Igel.⁴ III^e – IV^e siècle (Figure 3)

Cette scène de halage appartient aussi à un monument funéraire, situé à Igel, près de Trèves, élevé à la mémoire d'une famille de négociants, les *Secundinii*. Au centre, de la scène, une embarcation est tractée par deux personnages se dirigeant vers la gauche. Le mât de halage n'est pas représenté, ni-même le câble de traction mais on reconnaît bien l'attitude des personnages courbés sous l'effort. Ils prennent appui sur des cannes. Sur le navire, deux énormes ballots renferment sans doute de la toile, dans la mesure où des scènes de fabrication de toile sont représentées sur le reste du monument (De Izarra, 1993, p. 126). Au niveau de la poupe, un pilote oriente la barque avec un aviron. Sur la droite, on reconnaît sans difficulté un dieu fleuve, barbu et accoudé sur un récipient déversant de l'eau, tenant sans aucun doute un gouvernail dans sa main droite. Une autre scène de halage, similaire, figure sur le monument. Elle se distingue par la présence d'un mât situé très à l'avant pour la traction (Marlier, 2014, p. 232).

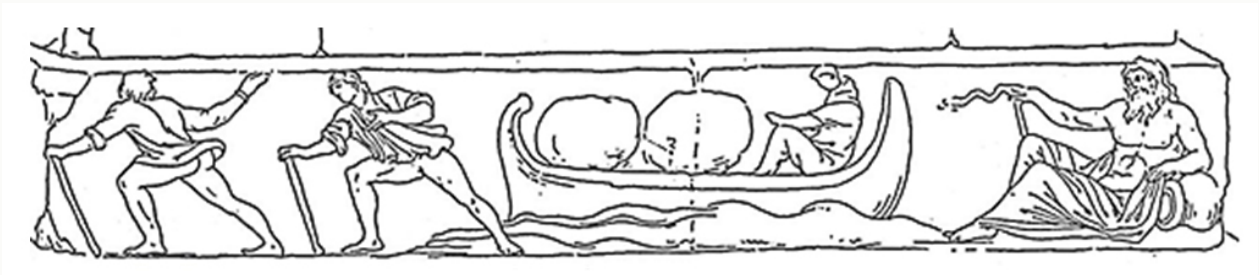


Figure 3. Relief de la colonne d'Igel

Référence: Dessin de M. Champion In : Bonnard, 1913, p. 145.

Relief de Neumagen.⁵ Époque romaine (Figure 4)

La représentation est sculptée sur deux blocs appartenant à un mausolée. On reconnaît un mâtériau relié à un ou plusieurs haleurs. Le bateau serait en mouvement puisque le haleur, dont il ne reste plus que la jambe et le pied droit, chaussé, est en pleine marche. La scène se déroulerait sur la Moselle. Sur la barque, deux mariniers s'occupent d'amphores paillées. Cette précaution dans l'emballage pourrait indiquer une complémentarité avec le transport routier. En bas à gauche, une troisième tête est identifiée comme étant celle d'un autre marinier ou du propriétaire du navire. Le point de vue est atypique puisque l'on a l'impression de se tenir à l'intérieur du bateau, face à la rive.

⁴ Espérandieu, Émile, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine*, VI, 5268.

⁵ Espérandieu, Émile, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine*, VI, 5148.



Figure 4. Relief de Neumagen

Référence: Espérandieu, Émile, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine*, VI, 5148 (blocs e et f)

Relief du naute Blussus,⁶ Weisenau, faubourg de Mayence. Milieu du 1^{er} siècle ap. J.-C. (Figure 5)

Sur un côté de la stèle apparaît une scène familiale : le naute lui-même, Blussus, est accompagné de sa femme, richement parée, et de leur fils Primus. Sur l'autre face figure une embarcation. Contrairement aux autres reliefs, celui-ci ne présente pas directement une scène de halage. L'activité est suggérée par la présence du mâtereau à l'avant de l'embarcation. Celle-ci navigue sans doute à la descente, accélérée par quelques rameurs. Deux autres hommes assurent la direction aux extrémités du navire. Les représentations sont accompagnées d'inscriptions. Face : « Blussus, fils d'Atusirius, naute, âgé de 75 ans, gît ici. Menimane, fille de Brigio, âgée de ... [manque] ans sa femme, a fait dresser [cette stèle] de son vivant [à elle]. Satto, esclave de la maison, âgé de... [manque] ans, est enterré ici. Primus, son fils a érigé [cette pierre] par piété filiale. Revers : « Blussus, fils d'Atusirius, naute, âgé de 75 ans, gît ici. Menimane, fille de Brigio, âgée de ... [manque] ans sa femme, a fait dresser [cette stèle] de son vivant [à elle]. Primus, son fils a érigé [cette pierre] par piété filiale ».

⁶ *Corpus Inscriptionum Latinarum*, XIII, 7067; Espérandieu, Émile, *Recueil général des bas-reliefs de la Gaule romaine* VI, 5815.



Figure 5. Relief du naute Blussus
Référence: De Izarra, 1997, p. 18-19

Ces reliefs représentent-ils les défunts ?

Ces scènes de halage représentent deux types de personnages : le personnel navigant et les haleurs.

Nous ne disposons que de très peu d'informations concernant ces derniers (*helciarii*). On les imagine facilement de basse condition sociale en raison de la pénibilité de leur travail, ce qui rend peu probable le fait qu'ils aient pu se faire élever des monuments funéraires. Pourtant,

la question est tout de même en droit d'être posée en raison du fait que certains ont cru ou envisagé de les reconnaître sur deux inscriptions honorifiques lyonnaises (*Corpus Inscriptionum Latinarum*, XIII, 1688; *Corpus Inscriptionum Latinarum*, XIII, 1709) lisant *elciarii* pour *helciarii* (Allmer, Dissard, 1889, p. 108-110 et 483-485; Bonnard, 1913, p. 178-179; Audin, 1947, p. 118; De Izarra, 1993, p. 164 et 177), d'autant que ces personnages étaient aussi patrons de nautes: de la Saône et du Rhône ainsi que de la Saône et de la Loire. Les inscriptions et les reliefs pourraient-ils honorer un haleur en chef, sorte de maître d'équipage ? Pourtant la transcription en *helciarii* est contestée et diverses autres lectures et interprétations ont été proposées. Les membres de la corporation sont envisagés comme des bateliers, lisant *arcarii* du nom d'une embarcation en forme d'*arca*, des barques pontées en forme d'arche (Daremborg, Saglio, 1877-1919, p. 22, s.v. *navicularius*; Bazin 1891, p. 179; de la Grancière, 1900, p. 268; Audin, 1947, p. 117). On a aussi pensé que leur nom provenait de cours d'eau tels que l'Arroux, l'Arconée, l'Arron, ou encore l'Arcolin, à moins qu'il ne s'agisse de chargeurs, lisant *arrecarii* (Bonnard, 1913, p. 178), ou de « passeurs ou entrepreneurs de transport du pays de Lyon » (Jullian, 1920-1926, t. IV, p. 401, note 4). Nous proposons une autre solution : celle de garder la lecture la plus commune, *arcarii*, mais pas pour y voir des bateliers, mais des caissiers, d'*arca*, coffre / cassette (Gaffiot, 1934, p. 153, s.v. *arca*). Après avoir présenté la fonction courante des *arcarii* dans l'administration impériale, gardes des caisses du fisc, G. Humbert précise un sens dérivé du terme : « on trouve aussi sous le nom d'*arcarii* des caissiers auxquels des collègues ou particuliers confiaient la garde de leur caisse » (Daremborg, Saglio, 1877-1919, p. 367, s.v. *arcarii*). Pourquoi ne serait-ce pas le cas ici ? Lyon étant une capitale économique, siège de nombreuses corporations, l'implantation pour une société de ce genre serait idéale. D'autant que pour les deux inscriptions, les personnages étaient aussi « receveurs de la caisse des Gaules »⁷ et que cette caisse était justement appelée « *arca Galliarum* ».⁸ La coïncidence est trop belle pour en être une. Il ne s'agit donc pas de haleurs, de bateliers, ou d'autres théories, mais de caissiers chargés de surveiller les revenus de grandes compagnies de transport. Encore une fois, l'absence d'inscriptions mentionnant les haleurs s'explique sans aucun doute par la précarité de leur condition sociale. Il semble d'ailleurs que les haleurs ne faisaient partie d'aucune corporation puisque « l'on admet d'ordinaire que les collègues regroupaient les "employeurs", et non les "employés." [...] Aucun *collegiatus* n'occupe dans aucune profession le plus bas niveau hiérarchique, car celui-ci était réservé à des individus qui n'étaient pas jugés dignes d'appartenir à un collègue » (Tran, 2006, p. 89-137).

⁷ *L'allector* ou *adlector* était un collecteur d'impôt pour le fisc dans les provinces (Daremborg e Saglio, 1877-1919, p. 69, s.v. *adlector*).

⁸ « *L'arca Galliarum* semble avoir été une caisse constituée près de l'autel de Lyon par les cotisations de la Gaule pour les fêtes et le culte de Rome et d'Auguste » (Grenier, t. VI, 2^e partie, 1934, p. 548-549, note 6).



Or, les représentations, les textes⁹ et les survivances¹⁰ rappellent la pénibilité du travail de halage. L'expression péjorative « âne bête » est un sarcasme populaire utilisé dès l'époque antique pour se moquer d'un travail ingrat et pénible.¹¹ Ces caractéristiques sont communes avec le travail de halage dont l'activité s'apparente à celle de « bête de trait ». Nul doute que l'activité était aussi décriée. Par ailleurs les *collegiati* tirent leur dignité de leur compétence (Tran, 2006, p. 89-137) mais l'activité de haleur n'en nécessite aucune (De Izarra, 1993, p. 163) si ce n'est l'endurance. Les travaux manuels étant dépréciés à l'époque romaine¹² celui-ci devait être tout particulièrement infamant. Cette conclusion est confirmée par les observations tirées des corps de bateliers rhodaniens au XV^e siècle : « une distinction très nette était faite entre les ribayriers, patrons ou compagnons de rivière, et les haleurs » (Rossiaud, 1978, p. 288). De basse condition sociale, ces derniers seraient même de la plus humble de toutes les catégories auxiliaires de la navigation (Grenier, 1934, t. VI, 2^e partie, p. 555). Extérieurs à la corporation, aucune ascension sociale n'était possible, ils restaient ainsi condamnés à une vie de misère. On les imagine communément de condition servile (Grenier, 1934, t. VI, 2^e partie, p. 558 ; Le Gall, 1953, p. 326 ; Rougé, 1966, p. 296 ; Dürrenmatt, 1993, p. 171 ; De Izarra, 1993, p. 181 ; Marlier, 2014, p. 231) mais on ne peut exclure que les autres catégories sociales dans le besoin puissent aussi avoir été employées. La navigation ne pouvant être pratiquée toute l'année, il pourrait s'agir d'un recrutement « saisonnier » de paysans, il en était ainsi le long du Rhône au XIV^e siècle (Rossiaud, 2002, t. II, s.v. ense, p. 125) et au XIX^e siècle le long de la Volga (Sidorov, 1999, p. 56). Quoi qu'il en soit, il n'est pas envisageable que les monuments funéraires aient été élevés en la mémoire de haleurs, fussent-ils responsables de l'équipage.

Pourrait-il s'agir du personnel navigant ? Le relief du naute Blussus représente d'un côté le défunt accompagné d'une inscription le qualifiant de « naute » et de l'autre une scène de navigation. Par ailleurs une autre inscription, lyonnaise, rappelle qu'il existe des « nautes navigants »,¹³ ce qui indique qu'il ne s'agit pas uniquement d'armateurs. Enfin une stèle à Cologne est inscrite à la mémoire d'un certain Horus d'Alexandrie exerçant sur le Rhin en tant que *proreta*¹⁴ (prouvier, homme de proue, voir après). Il n'est donc pas impossible que des bateliers ayant véritablement navigué se soient fait élever ce genre de monuments.

⁹ Martial, *Épigrammes*, IV, 64, 22 (ouvrage utilisé : Traduction V. Verger, N.A. Dubois, J. Mangeart, *Œuvres complètes de M. V. Martial*, Garnier Frères, Paris, 1864); Sidoine Apollinaire, *Lettres*, II, 10, 4 (ouvrage utilisé: Traduction F. De Izarra, *Hommes et fleuves en Gaule romaine*, Errance, Paris, 1993, p. 164-165); Ausone, *Idylles*, XV, 39-40 (ouvrage utilisé: Traduction. M. Jasinski, *Ausone. Œuvres en vers et en prose*, Paris, Garnier, 1935).

¹⁰ Le grand-père de M. Gorki était haleur de la Volga. L'auteur russe fait état des affres du métier de son aïeul et livre une description pouvant correspondre à celle du haleur gallo-romain: « [...] pieds nus sur les pierres coupantes, à travers les éboulis, je suivais la rive du lever du jour à la tombée de la nuit. Le soleil nous chauffait la nuque, la tête bouillonnait comme une marmite. Courbé en trois, à en faire craquer les os, on marchait, on marchait, sans même voir sa route, les yeux noyés de sueur et de larmes, la mort dans l'âme... On marchait et soudain la courroie glissait : on tombait la gueule par terre. On était presque content d'être à bout de forces: on n'avait plus qu'à se reposer ou à crever ! Voilà comment on vivait à la face de Dieu et du miséricordieux Seigneur Jésus [...] » (Gorki, *In* : De Izarra, 1993, p. 164).

¹¹ Apulee, *Les métamorphoses*, VII, 17 et 18 (ouvrage utilisé: Traduction Compain de Saint-Martin et Jean-François Bastien. Paris: Bastien, 1787).

¹² Seneque, *Lettres*, LXXXVIII, 21 (ouvrage utilisé: Traduction Joseph Baillard, Paris: Hachette, 1914).

¹³ *Corpus Inscriptionum Latinarum*, XIII, 2002.

¹⁴ *Colonia Agrippinensis, Inscriptiones Latinae selectae*, 2827. Le personnage était militaire (Picard, 1958, p. 92).

Pourtant par leurs coûts ces monuments funéraires étaient réservés à une élite financière et il est probable qu'ils se rapportaient plutôt aux dirigeants des nautes, qu'ils travaillent dans le cadre d'une structure familiale ou en corporations. D'ailleurs on remarque que le naute Blussus¹⁵ tient dans sa main une bourse symbole de sa réussite, alors que son épouse se tient à ses côtés parés de ses plus beaux bijoux. Les données épigraphiques nous renseignent sur l'organisation de ces structures et du personnel travaillant dans les bureaux (Bonnard, 1913, p. 162-163 ; Gaffiot, 1934, s.v. *apparitor, curator et curatorius*; Daremberg, Saglio, 1877-1919, s.v. *apparitores, magister, tabularius, quaestor*; Jullian, 1920-1926, t. IV, p. 339, note 13, p. 394, p. 423, note 7; Grenier, 1934, t. VI, 2^e partie, p. 548; Rougé, 1966, p. 297). On distingue ainsi l'*apparitor*, secrétaire particulier,¹⁶ le *tabularius*, employé de bureau, le *quaestor*, trésorier, et le *curator*, assimilable au directeur ou secrétaire général. Le véritable dirigeant de la corporation était le *magister*, sorte de président de société. Il était élu parmi les membres de la société qui avaient déjà géré des fonctions d'ordre inférieur. Généralement en charge pour un an, il pouvait être réélu une, deux, trois, quatre fois.¹⁷ D'autres étaient directement élus pour cinq ans et prenaient le titre de *quinquennales*.¹⁸ Ils avaient à s'occuper de tout ce qui intéressait la corporation : sacrifice aux fêtes religieuses, organisation des banquets, surveillance de la stricte observation des statuts, convocation des assemblées dont ils dirigeaient les discussions et dont ils faisaient exécuter les décisions. Enfin, on trouvait le patron, qui n'était pas un chef d'entreprise au sens moderne du terme mais un protecteur, mettant ses ressources et son influence au service de la corporation en échange de l'honneur de la fonction. Administrativement, le patron n'était pas un naute. Bien que le protecteur ait occasionnellement été recruté parmi ses confrères,¹⁹ le plus souvent on choisissait un membre d'une autre corporation avec laquelle le collège était en rapport, dans tous les cas un personnage riche et influent.²⁰

Au final, il est probable que les personnages apparaissant dans les scènes de navigation ne représentent pas les défunts en eux-mêmes mais leur domaine d'activité. Il s'agit vraisemblablement de riches dirigeants ou protecteurs de corporations exerçant dans le transport fluvial ou le négoce de tissus ou de vin.

¹⁵ *Corpus Inscriptionum Latinarum*: XIII, 7067; VI, 5815.

¹⁶ J. Rougé, étudiant le commerce maritime antique, a mis en garde contre le danger que représente le désir de faire entrer la terminologie antique dans le cadre la terminologie moderne (Rougé, 1966, p. 230). On ne peut qu'être d'accord avec cela. Ceci étant, on est tout de même frappé par la similitude entre les postes de ces corporations et ceux d'une compagnie de notre époque. C. Jullian, en son temps, n'avait pas hésité à écrire à propos des nautes et des naviculaires: « Ces syndicats ou ces corporations, c'étaient déjà des chambres ou des bourses de commerce » (Jullian, 1920-1926, t. V, p. 340). Aussi c'est en conscience et en gardant à l'esprit ces considérations que des équivalents contemporains sont proposés.

¹⁷ *Corpus Inscriptionum Latinarum*: XII, 733; XII, 3351.

¹⁸ *Corpus Inscriptionum Latinarum*, XIII, 1954.

¹⁹ Il se disait alors « naute et patron de la corporation »: *Corpus Inscriptionum Latinarum*: VI, 29722; XIII, 1911 ; XIII, 1954 ; XIII, 2020.

²⁰ *Corpus Inscriptionum Latinarum*: XII, 982; XIII, 1688; XIII, 1695; XIII, 1709; XIII, 1918; XIII, 1960.



Quelle crédibilité accorder à ces scènes de navigation ?

La question peut être abordée de deux manières différentes. 1) Le réalisme du propre navire (formes, dimensions). Avant l'époque moderne, l'iconographie de la batellerie ne relève pas d'une démarche technique, mais esthétique et symbolique (Rieth, 2007, p. 10-11). En règle générale, les artistes qui ont exécuté ces œuvres n'ont qu'une connaissance superficielle de la batellerie.²¹ On sait d'autre part que les personnages représentés sont le plus souvent surdimensionnés par rapport aux bâtiments, comme on le voit nettement sur le relief de Cabrières d'Aigues ou du naute Blussus, ce qui fausse la perception des dimensions. 2) Le réalisme de la scène dans sa région de découverte. Il s'agit de savoir si la scène témoigne d'une navigation locale ou si elle relève d'un motif stéréotypé. Il convient de procéder au cas par cas et de confronter ces représentations aux autres sources.

La hauteur des mâts de halage

Le mât de halage semble absent de la représentation du premier relief d'Igel, il est inférieur ou égal à la taille d'un homme sur le second, sur relief de la plinthe de la statue du Tibre, celui de Cabrières d'Aigues et celui de Neumagen, enfin il est légèrement supérieur sur le relief de Colonzelle et celui du naute Blussus. Dans tous les cas, ces mâts sont bien plus petits que ceux utilisés pour porter une voile. Est-ce conforme à la réalité ou s'agit-il d'une adaptation au format des blocs sur lesquels sont sculptées les scènes de navigation ?

Les survivances techniques apportent des éléments de réponse. La hauteur du mât a une incidence sur l'élévation du câble de halage (*maille*). En cas de dimension insuffisante, les conséquences sont plus ou moins graves. Sur un mâtereau ayant une taille inférieure à celle d'un homme la maille risque de gêner la circulation sur le bateau (Le Gall, 1953, p. 229). L'accroche de la maille, placée trop bas, celle-ci risque de traîner dans l'eau ; enfin et surtout, les câbles de halage s'exposeraient à la végétation bordant le cours d'eau (Beaudouin, 1985, p. 12). Pour ces raisons il est plus vraisemblable de penser que les hauteurs des mâts sur les reliefs sont surtout déterminées par les dimensions du bloc sculpté. Il en est de même pour la longueur des mailles. Il est toutefois à noter que le bateau du relief d'Igel, sans mât de halage apparent, pourrait correspondre à une réalité. Les données de la fin de l'époque médiévale rappellent que ce type de traction, plus contraignant, existait pour un usage local :

Dans les convois rhodaniens, tous les navires [...] étaient équipés de ce mât [de halage] indispensable à la remonte. Toutefois, sur la Saône, et même sur le Rhône, pour de déplacements locaux, lorsque l'itinéraire ne présentait pas de difficulté et que l'on savait n'avoir pas à utiliser de grandes longueurs de cordes, on pouvait se dispenser de ce mât et accrocher directement les câbles à la proue du bâtiment (Rossiaud, 2002, t. II, p. 22, s.v. « arbre »).

²¹ Il existe des exceptions, comme le graffito de Cucuron (Vaucluse), représentant un navire de commerce romain sous voile ; mais même dans ce cas, la finalité reste avant tout décorative (Pomey, 1993).

À noter que le mât de halage figurant sur le relief de Neumagen est surmonté d'un « pommeau en forme de flamme » (Duval, 1967, p. 188). Cette décoration n'est pas sans rappeler le feu de Saint Elme, lié au culte des Dioscures, protecteurs des marins et des mariniers. Cette leur en forme d'aigrette apparaît à la pointe des mâts ou aux cornes des vergues, elle est due à la surcharge de l'atmosphère en électricité. Les marins antiques avaient observé ce phénomène et l'avaient interprété comme une manifestation de la protection des jumeaux divins,²² annonçant notamment la fin d'une tempête (Rougé, 1975, p. 207). Il est tout à fait envisageable que cette symbolique soit passée dans le domaine fluvial,²³ d'autant que, d'après Apollonios de Rhodes, c'est bien au terme de leur navigation sur le Rhône que les Gémeaux, au sein des Argonautes, sont devenus protecteurs de la navigation :

Les membres d'équipage étant enfin parvenus à la mer après être sortis du fleuve par l'embouchure du milieu, ils abordèrent heureusement aux îles Stœchades, redevables en partie de leur salut aux Dioscures, à qui Jupiter confia bientôt le soin de veiller pareillement sur tous les vaisseaux. Depuis ce temps on élève des autels et on offre des sacrifices en leur honneur.²⁴

La position des mâts de halage

Les scènes de navigation étudiées permettent de distinguer plusieurs cas de figures. Sur la deuxième scène de halage de la colonne d'Igel, le mât est situé juste avant la proue. Sur le relief de Cabrières d'Aigues il est au quart avant de l'embarcation. Sur le relief du naute Blussus il est au tiers. Sur les autres représentations il n'est pas possible de déterminer son emplacement.

Les données archéologiques confirment ces positions par la localisation des massifs d'implanture sur les épaves antiques trouvées à Arles, Lyon ou Chalon-sur-Saône. Les survivances navales également. Au tiers, et dans une moindre mesure au quart avant, le mât se tient entre le centre de gravité de la coque et son extrémité avant. La résultante des forces de résistance de l'eau s'applique alors à l'avant du bateau et l'éloigne de la rive (Rieth, 1998, p. 107) et donc du risque d'échouage. *A contrario*, les autres emplacements déséquilibrent la tractation. Le mât placé au centre, la coque a tendance à pivoter autour du point de traction rendant l'avancement particulièrement difficile (Rieth, 1998, p. 107). Il ne fallait pas non plus trop s'éloigner de la rive sous peine d'entraîner les haleurs dans l'eau. On sait que pour prévenir ce genre de risques, au XIX^e siècle, le maître d'équipage avait toujours une dague à portée de main, pour éviter que le bateau n'entraîne hommes ou bêtes (Dürrenmatt, 1993, p. 177 ; Armand-Calliat, 1960, p. 30-33 et fig. 6). La maille pouvait aussi être sectionnée depuis le bateau, par le prouvier ou le timonier, au moyen d'une hache (Clavel, 1972, p. 270). Sans doute en était-il de même aux époques antérieures.

²² Pline, *Histoire Naturelle*, II, 37 (ouvrage utilisé: Traduction Stéphane Schmitt, Bibliothèque de la Pléiade, n° 593, 2013).

²³ De nombreux travaux portent sur le culte des Dioscures par les marins et mariniers dans l'Antiquité; voir Rolland, 2014, p. 731-733.

²⁴ Apollonios De Rhodes, *Argonautiques*, IV, 627-658 (ouvrage utilisé: Traduction Caussin, J.-J.-A. *Les Argonautiques*. Bordeaux/Paris : J. G. Gounouilhou éd /Rouam & Cie, 1892).



Tracté au niveau de la proue, comme c'est peut-être le cas sur le premier relief d'Igel, le navire s'expose à deux dangers. Le premier est celui de l'échouage (Rieth, 1998, p. 106). Il est possible de compenser cette dérive par une action particulièrement ferme du gouvernail. L'obliquité peut aussi être corrigée par une grande longueur de câbles afin de réduire l'angle de dérive. Le deuxième risque est l'immersion. Lorsque l'effort de traction porte sur un mât situé à la proue, le bâtiment tend à s'enfoncer. Une proue élevée peut partiellement aider à la navigation mais il convient surtout d'équilibrer le navire en le chargeant plus fortement à la poupe pour lui donner une tonture plus prononcée (Rossiaud, 2002, t. II, p. 22, s.v. « arbre »). Les emplacements des mâts de halage sur les reliefs sont donc envisageables au regard des données archéologiques et des survivances techniques.

Un halage exclusivement à col d'homme ?

Aucune des représentations du dossier ne montre d'embarcation tractée par des animaux. Ces reliefs sont associés aux cours de la Durance (relief de Cabrières d'Aigues), du Rhône (relief de Colonzelle), de la Moselle (relief d'Igel et de Neumagen) et du Rhin (relief du nauter Blussus). Que disent les textes ? En Gaule on parle de halage humain sur la Moselle²⁵, la Saône²⁶ ou le Rhône.²⁷ En Italie, on retrouve des haleurs le long du Tibre²⁸ mais la tractation pouvait aussi être assurée par des bœufs²⁹ ou des mules ;³⁰ parfois, une seule pouvait suffire pour une embarcation.³¹ Un halage animal est-il aussi envisageable à l'époque antique sur la Durance, le Rhône la Moselle et le Rhin ? L. Bonnard était d'avis que l'emploi d'animaux en Gaule pour ce travail était au moins aussi courant que celui des *helciarum* (Bonnard, 1913, p. 144). C. Jullian, indiquait que le texte d'Ausone se rapportant à un exemple de halage sur la Moselle³² pouvait être lu différemment : en reconnaissant *mulorum* au lieu de *malorum*, les câbles mentionnés ne seraient pas fixés à des mâts mais à des mules, « ce serait le halage par bêtes de somme, et non à bras d'hommes » (Jullian, 1920-1926, t. V, p. 161, note 5). Plus tard F. De Izarra, se référant aux mules du Rhône célébrée par Claudien³³ indiquait qu'« il serait étonnant [...] qu'elles n'aient pas, à un moment ou un autre, contribué même modestement à haler des chalands » (De Izarra, 1993, p. 166). Ces pistes ne semblent pas avoir connu de suite.

Il est vrai qu'un halage humain semble plus probable. L'ensemble des sources oriente vers le recrutement de *helciarum*. Contrairement à ce qui est parfois avancé, ce n'est pas en raison d'une incapacité technique. Au premier tiers du XX^e le Commandant Lefèbvre des

²⁵ Ausone, *Idylles (Mosella, Rosae)*, XV, 39-40 (Jasinski, 1935).

²⁶ Sidoine Apollinaire, *Lettres*, II, 10, 4 (De Izarra, 1993).

²⁷ Polybe, *Histoires*, III, 45, 4 (ouvrage utilisé: Traduction P. Leveau, « Le franchissement du Rhône par Hannibal : le chenal et la navigation fluviale à la fin de l'Âge du Fer », *Revue archéologique*, n°35, 2003, p. 25-50).

²⁸ Martial, *Épigrammes*, IV, 64, 22 (Verger, 1864).

²⁹ Procope De Cesaree, *Bellum Gothicum*, V, 26, 3-13 (Scheid, 1976).

³⁰ Strabon, *Géographie*, V, 3, 6 (ouvrage utilisé: Traduction A. Tardieu, *Strabon*, tome premier, Hachette, Paris, 1867).

³¹ Horace, *Satire*, I, 5, 1-24 (ouvrage utilisé: Traduction C.-M. Leconte de Lisle, *Horace, traduction nouvelle*, A. Lemerre, Paris, 1911).

³² Ausone, *Idylles (Mosella, Rosae)*, XV, 39-40 (Jasinski, 1935).

³³ Claudien, *Idylle*, VIII (ouvrage utilisé: Traduction MM. Héguin de Guerle et Alph. Trognon. *Œuvre complètes de Claudien. Tome Second*. Paris: C.L.F. Panckoucke, 1833).



Noëttes développe une théorie selon laquelle les attelages antiques étaient « immuables et débiles », ils étrangleraient le cheval, gêneraient sa respiration et limiteraient sa capacité de traction (Lefebvre des Noëttes, 1931). Disposant de la force manuelle des esclaves, les Anciens auraient refusé le progrès technique ; l'idéal aristocratique aurait aussi entraîné le mépris du travail manuel et la coupure entre pensée scientifique et application technique. Le « joug de garrot » a rapidement entraîné l'adhésion et s'est développé dans la bibliographie. Ce n'est qu'à la fin des années soixante que les premiers véritables doutes ont fait surface (Polge, 1967, p. 34-35 ; Vigneron, 1968, p. 112-113). On sait aujourd'hui que cette théorie est fautive. Le commandant a essentiellement construit son hypothèse sur des sources iconographiques qui n'étaient pas forcément réalistes et a négligé l'apport des textes littéraires et de l'archéologie. En 1977 J. Spruytte démonte complètement son hypothèse (Spruytte, 1977), mais sa publication n'ayant pas bénéficié de la même médiatisation, l'idée continue de se maintenir dans les esprits (Amouretti, 1991, p. 219-232). De nos jours, l'argument est encore utilisé pour justifier le halage à col d'homme à l'époque romaine (Astrade, 2005, p. 69-70 ; Armand-Calliat, 1960, p. 30 ; Dürrenmatt, 1993, p. 153 ; Descombes, 2007, p. 74). Aussi paraît-il utile de réaffirmer ici que ce type de halage n'était pas la conséquence d'une incapacité technique. Il suffit d'ailleurs de prendre en compte les mentions littéraires précédemment citées pour voir que le halage animal existait à l'époque romaine. Les bœufs étaient peut-être davantage employés que les équidés, car c'était l'animal de trait par excellence (Ferdrière, 1988, t. 2, p. 35). Cependant même s'il était connu le halage animal restait tout de même minoritaire (Descombes, 2007, p. 29).

Alors pourquoi choisir volontairement de recourir à des haleurs, plutôt qu'à des bœufs, des mules ou des chevaux pourtant plus puissants ? Les raisons sont diverses. Le haleur est plus économique en termes d'espace sur le bateau, lors des changements de rives à la remonte, ou lors du trajet de retour, à la décize (Dürrenmatt, 1993, p. 153); le halage animal ne permet pas d'équipage réduit, puisque l'animal a besoin d'être conduit par une ou deux personnes au minimum (Descombes, 2007, p. 29); la nourriture pour les animaux est plus volumineuse et plus coûteuse, elle nécessite une embarcation dédiée à son transport (Dürrenmatt, 1993, p. 153); un homme progresse mieux qu'un cheval ou un bœuf en terrain accidenté (De Izarra, 1993, p. 166; 1997, p. 35). Ces derniers nécessitent l'établissement d'un chemin large, continu et bien dégagé tout au long du rivage (Beaudouin, 1985, p. 11 ; Mulliez, 1982, p. 110). Or, la présence de chemins de halage bien établis est loin d'être prouvée, comme cela est exposé par la suite. Le halage humain permet donc l'économie de routes le long de la rive. Enfin, de manière générale, le halage au col revenait un peu moins cher que le halage avec des chevaux (Eyrier, 1996, p. 20).

Pour le bassin rhodanien, on reconnaît habituellement que le halage était exclusivement à col d'homme jusqu'en 1475 (Rossiaud, 1978, p. 286). Les chevaux ont remplacé les haleurs, non par l'émergence d'une solution technique mais par celui d'un problème de recrutement. La fin du Moyen Âge est marquée par les grandes pestes, des famines, la guerre et un besoin accru en main d'œuvres dans les campagnes (Rossiaud, 1978, p. 297-300 ; Rossiaud, 2002, t. II, p. 353, s.v. « viage », p. 336, s.v. « tirade » ; Daclin, 2012, p. 17). Dans ce contexte, les bateliers ont eu de plus en plus de mal à trouver le nombre suffisant de haleurs, d'autant que les charges avaient considérablement augmenté durant le siècle précédent. La pratique a donc évolué :



le halage à col d'homme a laissé place au halage par chevaux. Il est à noter que c'est sur ce même argument que J. Le Gall avait expliqué l'emploi de bœufs à la remonte du Tibre (Le Gall, 1953, p. 326) du temps de Procope de Césarée³⁴ au VI^e siècle. Cette évolution serait à mettre au crédit d'un contexte économique déclinant. Le recours au halage humain ou animal ne s'établit pas sur critère technique, mais selon la disponibilité de la main d'œuvre. Contrairement à ce qui a été écrit (De Izarra 1997, p. 35) la carence des chemins de halage à l'époque romaine n'est pas la cause mais la conséquence de ce critère. Ainsi on peut donc considérer que ces reliefs sont représentatifs des modes de traction usités.

Le sens de navigation avalant

Le sens du courant n'apparaît que sur un seul des documents étudiés : le premier relief de la colonne d'Igel. Sur la droite, on reconnaît sans difficulté un dieu fleuve (la Moselle, à moins qu'il ne s'agisse du Rhin), barbu et accoudé sur un récipient déversant de l'eau, tenant sans aucun doute un gouvernail dans sa main droite. Cette représentation anthropomorphe est tout à fait conforme aux figurations allégoriques des fleuves que l'on retrouve dans tout l'empire. Chose surprenante, sur le relief d'Igel les haleurs progressent dans le sens du courant et non à sa remonte. Leur travail servirait alors à accélérer l'effet du courant. Le halage à la descente, bien que plus rare, est effectivement historiquement attesté en certains contextes (Grangez, 1855, p. 593), même si d'autres moyens comme la rame³⁵ ou la voile étaient aussi d'usage (Bossi, 1808, p. 31-32 ; Grangez, 1855, p. 593). Il serait intéressant de voir si cette forme de halage est attestée sur la Moselle ou le Rhin à des époques ultérieures. Nous n'en avons pas trouvé trace. Au XIX^e siècle, c'est bien la rame qui est mentionnée pour accélérer la descente de ces cours (Ayçoberry e Ferro, 1981, p. 352). Dans le cas étudié, il est possible que le dieu-fleuve soit orienté dans le même sens que l'équipage à des fins esthétiques.

Le nombre de haleurs

La partie qui suit est peut-être la plus ambitieuse. Elle a pour objectif de vérifier si la quantité de haleurs figurés s'accorde avec le déplacement³⁶ supposé de chaque navire. Les scènes de halage étudiées montrent souvent des équipes de deux ou trois haleurs, mais peut-être s'agit-il aussi de simplification (De Izarra, 1997, p. 35). Aucun texte antique n'apporte de réponse quant aux effectifs nécessaires à la tractation des chalands sur ces cours d'eau. Les données contemporaines sur eaux calmes ne sont pas non plus utilisables car les conditions de navigation ne sont plus les mêmes du fait des travaux de contrôle des cours d'eau (barrages, endiguement). La seule approche cautionnable est celle utilisant des informations sur ces

³⁴ Procope De Cesaree, *Bellum Gothicum*, V, 26, 3-13 (Scheid, 1976).

³⁵ Eumene D'autun, *Panegyrique de Constantin Auguste*, XVIII, 2-3 (ouvrage utilisé : Traduction M. L'Abbé & B.-J. Rochet, *Discours D'Eumène*. Autun: Publication de la Société Éduenne, 1854).

³⁶ Poids total du navire correspondant au poids du volume d'eau déplacé. Le déplacement « lège » correspond au déplacement du navire vide avec la coque, son gréement et ses équipements. Le « déplacement en charge » correspond au poids du navire entièrement chargé avec l'équipage, les approvisionnements et la cargaison (Pomey e Rieth, 2005, p. 211).

cours encore « sauvages », c'est-à-dire antérieurs à la fin du XIX^e siècle (Bravard, 1987, p. 203). Le Rhône a justement fait l'objet de plusieurs études basées sur les registres datant du XIV^e au XIX^e siècle. Notre intention est d'utiliser ces données pour estimer les besoins antiques.

Les travaux effectués sur les chargements halés du Rhône au XV^e siècle montrent qu'il existe une relation directe entre l'effectif de haleurs et le tonnage du navire. Il est dit qu'« une guindelle de douze hommes³⁷ porte [...] environ douze tonnes de charge utile; un navire de sept hommes l'équivalent de sept tonnes (150 quintaux anciens), etc. » (Rossiaud, 2002, t. II, p. 170-172, s.v. « hommes (navire de n. hommes) », voir aussi p. 353 « viage »). En moyenne, chaque homme tracte donc une charge utile d'une tonne. Il est possible d'affiner cet ordre de grandeur. Quelques études font un état des viages (convois) passant sur des sections précises, notamment dans le cadre de péages, de la fin du XIV^e au XIX^e siècle (Rossiaud, 1978, p. 287 et 301-302, notes 15, 16, 17 ; 2002, t. II, p. 352-354, s.v. « viage »; Descombes, 2007, p. 54; Grangez, 1855, p. 520). Dans le détail on s'aperçoit que la charge moyenne pour chaque haleur est effectivement légèrement supérieure à la tonne : 1,1 tonne sur l'Isère et 1,2 tonne sur le Rhône.

Quid des autres cours d'eau ? Les données recueillies pour l'Isère et le Rhône montrent que des différences existent entre le fleuve et la rivière mais que l'ordre de grandeur reste le même. Le débit du Rhin se rapprochant de celui du Rhône (2.000 m³/s contre 1.700 m³/s) et celui de la Moselle et de la Durance se rapprochant plus de celui de l'Isère (290 et 188 m³/s contre 360 m³/s), nous proposons de garder 1,2 tonne par haleur sur les grands fleuves et 1,1 tonne par haleur pour les rivières.

Ces estimations sont-elles compatibles avec les représentations ? Les reliefs de Colonzelle et de Neumagen sont exclus car les bateaux n'y apparaissent pas. Celui du naute Blussus également car le navire semble porté par le courant. En revanche pour les autres nous pouvons essayer de comparer le nombre de haleurs au déplacement supposé de chaque navire afin de voir si l'ordre de grandeur précisément défini est respecté. Sur le relief de Cabrières d'Aigues l'embarcation est tractée par trois personnes, on en compte deux sur les scènes de la colonne d'Igel.

Pour estimer le déplacement de l'embarcation du relief de Cabrières d'Aigues nous commencerons par évaluer sa charge. Dans le catalogue des tonneaux en Occident romain qu'elle a réalisé, E. Marlière estime que ceux qui apparaissent sur ce relief présentent un diamètre minimal restitué de 58 cm (Marlière, 2002, p. 142). Pour les besoins du calcul nous rapprocherons ce type de tonneau du modèle archéologique T158 dont les dimensions restituées sont connues : diamètre minimal de 57 cm, diamètre maximal de 74 cm, hauteur de 150 cm et une capacité de 490 litres (Marlière, 2002, p. 70). En tenant compte du fait que l'essence de bois utilisée est le sapin, que la masse volumique du sapin « en bois sec » est de 550 kg/m³ avec 20% d'humidité sur masse, que les douelles présentent 2 cm d'épaisseur en moyenne et que le contenu du tonneau est du vin, on obtient une masse totale contenu + contenant de 511 kg (Rolland, 2014, p. 233-241). En additionnant la masse des deux barriques, du timonier et du matériel qu'il utilise,

³⁷ À cette époque, l'expression « hommes de navire » ne désigne pas l'équipage embarqué, mais celui nécessaire pour halier un bâtiment normalement chargé.

on atteint un port en lourd³⁸ qui avoisinerait les 1100 kg. Le poids du navire lège est très difficile à estimer dans la mesure où ses dimensions sont inconnues. On ne peut rapporter sa longueur aux personnages qui sont de toute évidence surdimensionnés. Le bateau serait malgré tout plus imposant qu'une simple pirogue puisqu'il est pourvu d'un mât de halage. Si l'on considère qu'il devait être en mesure de transporter transversalement les tonneaux précédemment définis, il devait présenter une largeur supérieure à 150 cm puisqu'il s'agit de la hauteur des tonneaux. Il serait donc plus large et peut-être plus grand que la pirogue de Sassenay, même s'il ne devait pas excéder une dizaine de mètres (De Izarra, 1993, p. 126). Le navire semble bien plus petit que les chalands tels que celui de Bevaix (*Altaripa*) ou *Arles-Rhône 3*. Les dimensions du navire seraient donc à chercher dans les 10 m de long par 1,70 m de large (Tabelau 1). En rapportant ces dimensions à celles de l'*Altaripa*, on peut donc estimer que le poids lège d'un tel navire serait légèrement supérieur au quart de celui-ci. Nous l'estimerons à 1,8 tonne.

Tableau 1. Comparaison des dimensions restituées de trois embarcations fluviales d'époque romaines

	Longueur	Largeur	Poids lège
Pirogue de Sassenay	8,40 m	0,73 m	365 kg
Altaripa	19,35 m	2,80 m	6,5 t
Arles-Rhône 3	30,70 m	2,90 m	11 t

Référence: Pirogue de Sassenay (Laurent *et al.*, 2011, p. 540-547) ; *Altaripa* (Arnold, 1992, p. 99) ; *Arles-Rhône 3* (Djaoui *et alii*, 2011, p. 187)

Le déplacement d'un tel navire (poids lège + port en lourd) avoisinerait théoriquement 2,9 tonnes. Sachant que chaque haleur est supposé tirer 1,1 tonne, l'embarcation nécessiterait trois haleurs, ce qui est conforme au nombre figuré sur le relief !

Concernant les reliefs de la colonne d'Igel, encore une fois les dimensions des bateaux s'apparentent à celles du relief de Cabrières d'Aigues, une dizaine de mètres au maximum (De Izarra, 1993, p. 127), on considèrera que leur poids lège est identique, soit 1,8 tonne. Sur chacun des navires les deux énormes ballots renferment sans doute de la toile, dans la mesure où des scènes de fabrication de toile sont représentées sur le reste du monument. Si chacun des deux haleurs tracte 1,1 tonne, ils peuvent encore transporter une cargaison de 400 kg, ce qui paraît tout à fait envisageable compte tenu de la nature de la marchandise.

L'apparence des haleurs

Sur l'ensemble des haleurs représentés, on constate qu'ils progressent courbés, conformément à la description de Sidoine Apollinaire évoquant les bords de Saône.³⁹ Cela s'explique facilement par le fait qu'ils jouent de leurs propres poids pour tracter l'embarcation. En revanche sur aucune des représentations antiques on ne distingue de bricole, baudrier traditionnellement utilisé par les haleurs. Sur le relief de Cabrières d'Aigues on peut voir que la

³⁸ Capacité de charge d'un navire, c'est-à-dire le poids total qu'il peut admettre pour les équipages, les passagers et la cargaison. Port en lourd = Déplacement – Poids du navire (Pomey e Rieth, 2005, p. 42-43).

³⁹ Sidoine Apollinaire, *Lettres*, II, 10, 4 (De Izarra, 1993).

corde est simplement passée sur l'épaule et tenue à la main. Cette représentation est conforme à la réalité puisque c'est seulement vers 1400 que le « collier d'épaule » est apparu, répartissant la traction sur toute la poitrine en plus de l'épaule (Rossiaud 2007, p. 216-217).

Les haleurs sont vêtus d'une courte tunique et leurs jambes paraissent même nues sur les reliefs d'Igel.⁴⁰ On aurait peut-être là l'indice qu'ils étaient habitués à travailler dans l'eau pour se frayer un passage sur une berge obstruée (De Izarra, 1993, p. 165). La question de la nature exacte des chemins de halage durant l'Antiquité fait l'objet de divisions (Rolland 2014, p. 575-582). Pour notre part, il nous semble peu probable l'établissement de chemins pavés le long de la totalité des itinéraires fluviaux pour deux raisons : 1) comme nous l'avons vu précédemment, ce sont surtout les chevaux, mules et bœufs qui nécessitent l'établissement d'un chemin large, continu, et bien dégagé tout au long de la rive. 2) la topographie était bouleversée après chaque crue, elle modifiait sans cesse le tracé du chenal navigable et, par conséquent, l'itinéraire de halage était différent à chaque saison, voire à chaque voyage (Eyrier, 1996, p. 15) : devant Avignon, sur un bief de moins de 5 km et en l'espace de moins d'un siècle, de 1430 à 1510 environ, l'itinéraire de halage a été déplacé une douzaine de fois (Rossiaud, 1978, p. 284-285). En l'absence de véritable chemin de halage, on comprendrait très bien pourquoi les haleurs étaient amenés à ponctuellement descendre dans l'eau et donc à avoir leurs jambes dénudées.

Ils prennent appui sur un bâton de marche. Sur le relief de Cabrières d'Aigues certains ont reconnu à la place les extrémités pendantes des câbles (Cavalier, 2009, p. 35), on distingue pourtant un espace entre le câble et le bâton, il s'agit donc d'appuis, comme on le voit bien sur le relief de la colonne d'Igel, celui de la plinthe de la statue du Tibre et comme cela apparaît sur des représentations ultérieures plus précises encore (Descombes, 2007, p. 38). L'instrument devait être bien utile pour progresser en terrain instable, notamment en l'absence de véritable chemin de halage.

L'apparence des mariniers

Les scènes de halage sur les monuments funéraires permettent d'identifier deux profils différents. Sur le relief de Cabrières d'Aigues, ceux de la colonne d'Igel et celui du naute Blussus on distingue nettement un marinier tenant un gouvernail. Ce timonier est connu des sources sous le terme de *gubernator* (Gaffiot, 1934, p. 727, s.v. *gubernator*). Une pelle de gouverne de chaland, longue de 7,50 m et datée du Haut-Empire, a d'ailleurs été retrouvée à Arles (Long, 2008, p. 146). En plus de tenir la barre le *gubernator* commandait aussi aux autres bateliers les manœuvres à effectuer, si bien qu'il existe un débat pour savoir s'il convient de le qualifier de timonier ou capitaine (Rougé, 1966, p. 222-227).

Le relief du naute Blussus permet de distinguer un autre poste. Au niveau de la proue se tient un homme tenant une grande rame qui, à la façon dont il la tient, sert à l'orientation du navire et non à sa propulsion. Cette pratique n'est pas sans rappeler le métier de prouvier, bien signalé sur le Rhône au XVI^e siècle : « homme de proue, second à bord après le nauchier, ayant la responsabilité du maniement – fort délicat – du picon [sorte de grande rame directrice

⁴⁰ Il en est de même sur le relief de la plinthe de la statue du Tibre (Visconti, 1811, n°271).

d'avant] » (Rossiaud, 2002, p. 284, s.v. *provier, prouvier, proyer*). La fonction « d'homme de proue » pourrait aussi apparaître sur le relief de Colonzelle où l'on distingue, près du mât de halage, un marinier tenant une perche. Elle est connue des sources antiques sous le nom de *proreta*, tirant encore son nom de la proue du navire, *prora* (Gaffiot, 1934, p. 1260, s.v. *proreta*). Elle apparaît sur monnaies⁴¹ et inscriptions.⁴² Équipé d'une perche, la mission du *proreta* était de sonder le cours d'eau pour estimer la profondeur et anticiper les obstacles (bois, anciennes pêcheries, etc.). Les informations transmises à voix haute (Barlatier de Mas, 1899, p. 155) et par gestes (Seyrig, 1952, p. 56) aidaient le *gubernator* à déterminer sa route. L'instrument utilisé était le *contus* : une hampe à l'extrémité ferrée (Bonnard, 1913, p. 146); de tels fers antiques ont été retrouvés dans la Saône (Bonnamour, 2001-2002). L'usage de la sonde chez les Romains est notamment évoqué par le grammairien Festus.⁴³ L'objet servait aussi de gaffe ou de perche, pour aider à la propulsion et à la direction, notamment pour se dégager des hauts-fonds.⁴⁴ La représentation du personnel navigant est donc conforme aux autres sources.

Conclusion

Deux questions ont été posées en abordant l'étude de ces scènes de halage issues de monuments funéraires. Ces reliefs représentent-ils les défunts ? Quelle crédibilité accorder à ces scènes de navigation ?

À la première question nous pouvons répondre que la confrontation de ces représentations aux textes et aux survivances de la pratique montre clairement que ces monuments n'étaient pas élevés pour des haleurs. Leur origine sociale trop modeste est incompatible avec eux. Des timoniers ou prouviens ne sont pas à exclure mais il est plus probable de voir en eux la démonstration financière de riches entrepreneurs spécialisés dans le transport fluvial, que ce soit dans le vin ou les tissus. Ces scènes illustrent un domaine d'activité et non le défunt lui-même.

À la deuxième question, la confrontation de ces scènes avec d'autres sources a permis de montrer que certains éléments relèvent de l'esthétisme : le sens de navigation avalant sur le relief d'Igel, la hauteur des mâts, de même que la longueur des mailles qui étaient assujetties aux dimensions des blocs travaillés par les sculpteurs. La figuration du dieu-fleuve sur le relief d'Igel relève quant à lui du symbolisme, de croyances et conventions de représentations. Cependant, dans l'ensemble, les scènes peuvent être considérées comme réalistes. C'est ce que montrent la position des mâts pour la traction (voire leur sommet en forme de flamme), le halage à col d'homme, la quantité de haleurs rapportée au déplacement du navire (lorsque cela était possible à estimer), l'apparence des haleurs (position courbée, usage des bâtons de marche, absence de bricole, jambes dénudées) et aussi l'attitude et la fonction du personnel navigant (*gubernator* et *proreta*).

⁴¹ Une monnaie de Septime-Sévère montre *gubernator* et *proreta* (Seyrig, 1952, p. 56-57).

⁴² *Inscriptiones Latinae Selectae* 2827.

⁴³ Festus, *De la signification des mots*, XIV, s.v. *percontatio*.

⁴⁴ Virgile, *Énéide*, V, 204-209 (ouvrage utilisé: Traduction André Bellessort, *Virgile, Énéide*. Édition du groupe « Ebooks libres et Gratuits ». Disponible: http://www.crdp-strasbourg.fr/je_lis_libre/livres/Virgile_Eneide.pdf

Monumenta dérivant du verbe latin *monere*, « se souvenir » (Gaffiot 1934, s.v. *monumentum*, p. 993), les monuments funéraires rappellent, par leur nom-même, l'obligation de mémoire à l'égard des disparus. Près de deux millénaires plus tard, les noms des défunts étant souvent manquants, ces documents sont surtout de précieux témoignage des techniques de halage en usage à l'époque romaine.

Références bibliographiques

- Allmer, A. & Dissard, P. (1889). *Inscriptions antiques. Musée de Lyon*, tome II. Lyon: Delaroche et C^{ie}.
- Amouretti, M-Cl. (1991). L'attelage dans l'Antiquité. Le prestige d'une erreur scientifique. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 46^e année, 1, 219-232.
- Armand-Calliat, L. (1960). La batellerie de la Saône dans un passé proche et lointain. *Arts et traditions populaires*, 8^e Année, 22-46.
- Arnold, B. (1992). *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel*, 1, (Archéologie neuchâteloise, 12). Saint-Blaise: Éditions du Ruau.
- Astrade, L. (2005). *La Saône en crue: dynamique d'un hydrosystème anthropisé*. Lyon: Presses Universitaires de Lyon.
- Audin, A. (1947). Le confluent et la croisée de Lyon. *Les Études rhodaniennes*, 22 (1-4), 99-130.
- Ayçoberry, P. & Ferro, M. (orgs.). (1981). *Une histoire du Rhin*. Paris: Ramsay.
- Barlatier De Mas, F. (1899). *Cours de navigation intérieure de l'École nationale des ponts et chaussées : rivières à courant libre*, coll. Encyclopédie des Travaux Publics. Paris: Librairie polytechnique Baudry & C^{ie}.
- Bazin, H. (1891). *Villes antiques : Vienne et Lyon gallo-romains*. Paris: Hachette.
- Beaudouin, F. (1985). *Bateaux des fleuves de France*. Douarnenez: éd. De l'Estran.
- Bonnamour, L. (2001-2002). Un bateau gravé sur un outil de marinier antique trouvé à Verdun-sur-le-Doubs (Saône et Loire). *Revue archéologique de l'Est*, 51, 477-480.
- Bonnard, L. (1913). *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine*. Paris: Alphonse Picard et fils.
- Bossi, G. A. C. (1808). *Statistique générale de la France, publiée par ordre de sa Majesté l'Empereur et Roi, sur les Mémoires adressés au Ministre de l'Intérieur, par MM. les Préfets. Département de l'Ain*. Paris: Testu.
- Bravard, J-P. (1987). *Le Rhône, du Léman à Lyon*. Lyon : La Manufacture.
- Cavalier, O. (2009). Scène de halage de Cabrières-d'Aygues. In: Luc Long & Pascale Picard (Orgs.), *César, le Rhône pour mémoire*. Arles: Actes Sud/Musée départemental Arles antique.
- Christol, M. & Fiches J-L. (1999). Le Rhône: batellerie et commerce dans l'Antiquité. *Gallia*, 56, 141-167.
- Clavel, B. (1972). *Le seigneur du fleuve*. Paris: Robert Laffon.
- Daremberg, Ch. V. e Saglio, E. (1877-1919). *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*. Paris: Hachette.



- Descombes, R. (2007). *Chevaux et gens de l'eau. Sur les chemins de halage*. Bonchamp-Lès-Laval: Cheminements.
- Djaoui, D. ; Greck, S. & Marlier, S. (Orgs.). (2011). *Arles-Rhône 3, le naufrage d'un chaland antique dans le Rhône, enquête pluridisciplinaire*. Arles: Actes Sud.
- Dürrenmatt, G. (1993). *La mémoire du Rhône*. Pont-Saint-Esprit: La Mirandole.
- De Izarra, Fr. (1993). *Hommes et fleuves en Gaule romaine*. Paris: Errance.
- De Izarra, Fr. (1997). Bateaux des fleuves de Gaule. *Les Cahiers du musée de la Batellerie*, 38, Conflans-Sainte-Honorine, 1-40.
- De La Granciere, P. (1900). Notes d'archéologie romaine. *Bulletin de la société polymathique du Morbihan*, 1900, Vannes, 261-276.
- Duval, P-M. (1967). *La vie quotidienne en Gaule pendant la paix romaine*. Paris: Hachette.
- Eyrier, Br. (1996). *Le Rhône: halage et batellerie, la vie du Rhône autrefois*. Marselha: Edicioun Prouvènço d'Aro.
- Ferdier, A. (1988). *Les campagnes en Gaule romaine, tome 2. Les techniques et les productions rurales en Gaule (52 av. J.C.-486 ap. J.C.)*, coll. des Hesperides. Paris: éd. Errance.
- Gaffiot, F. (1934). *Dictionnaire latin français*. Paris: Hachette.
- Grangez, E. (1855). *Précis historique et statistique des voies navigables de la France et d'une partie de la Belgique contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de navigation et de péage avec une carte commerciale de la navigation et des chemins de fer de la France, de la Belgique et des États riverains du Rhin*. Paris: Libraire Centrale de Napoléon Chaix et Cie éditeurs.
- Grenier, A. (1934). *Manuel d'archéologie, préhistorique, celtique et gallo-romaine, tome VI, Archéologie gallo-romaine, 2^e partie, L'archéologie du sol, 2, Navigation – occupation du sol*. Paris: Picard.
- Jullian, C. (1920-1926). *Histoire de la Gaule*, tomes IV et V. Paris: Hachette.
- Laurent, F. & Minvielle, J.-M., avec la collaboration de Connan, J.; Darnell, M.; Bisada, A. & Poveda, P. (2011). La pirogue gallo-romaine de Sassenay (Saône-et-Loire). *Revue Archéologique de l'Est*, t. 60, 537-552.
- Le Gall, J. (1953). *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*. Paris: PUF, Paris.
- Lefebvre Des Noëttes, R. (1931). *L'attelage, le cheval de selle à travers les âges : contribution à l'histoire de l'esclavage*. Paris: Picard.
- Long, L. (2008). *Secrets du Rhône. Les trésors archéologiques du fleuve à Arles*. Arles : Actes Sud.
- Marlier, S. (2014). La navigation du chaland. *Arles-Rhône 3*. Un chaland gallo-romain du I^{er} siècle après Jésus-Christ. *Archaeonautica*, 18, 231-232.
- Marlière, É. (2002). *L'outre et le tonneau dans l'Occident romain*, coll. Monographies *instrumentum*, 22. Montagnac: Éd. Monique Mergoil.
- Mulliez, D. (1982). Notes sur le transport du bois. *Bulletin de Correspondance Hellénique*, 106 (1), 107-118.

- Picard, Ch. (1958). Le nain bossu au coq, de Strasbourg, et les Lagynophories alexandrines. *Gallia*, 16 (1), 83-94.
- Polge, H. (1967). L'amélioration de l'attelage a-t-il fait reculer le servage. *Journal des savants*, janvier-mars, p. 5-42.
- Pomey, P. (1978). Les navires de commerce romains. *Les dossiers d'archéologie*, 29, 20-29.
- Pomey, P. (1993). Le navire de Cucuron: un graffito décoratif. *Archaeonautica* 11, 149-163.
- Pomey, P. & Rieth, É. (2005). *L'archéologie navale*, coll. Archéologiques. Paris: Errance.
- Rieth, É. (1998). *Des bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du néolithique aux temps modernes en France*. Paris: Errance.
- Rieth, É. (2007). *Archéologie de la batellerie et architecture nautique fluviale*, coll. Cahiers du musée de la Batellerie, 56.
- Rolland, Y. (2014). *Le transport de marchandises sur le Rhône et la Saône à l'époque romaine (I^{er} s. av. – IV^e s. ap. J.-C.): paramètres, conditions et possibilités de la navigation*. Thèse de doctorat. Université Lumière Lyon 2, Lyon.
- Rossiaud, J. (1978). Les haleurs du Rhône au XV^e siècle. *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, tome 85, n° 2, (pp. 283-304), In Guy Devailly (Dir.). *Les transports au Moyen Âge. Actes du VII^e congrès des médiévistes de l'enseignement supérieur. Rennes Juin 1976*. Rennes.
- Rossiaud, J. (2002). *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identités et langages, savoirs et techniques des hommes du fleuve (1300-1550)*. Grenoble: Centre alpin et rhodanien d'ethnologie/Musée Dauphinois.
- Rossiaud, J. (2007). *Le Rhône au Moyen Âge*. Paris: Aubier.
- Rougé, J. (1966). *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'Empire romain*. Paris: S.E.V.P.E.N.
- Rougé, J. (1975). *La marine dans l'Antiquité*, coll. Paris: SUP, PUF.
- Seyrig, H. (1952). Antiquités syriennes. *Syria*, 29 (1-2), 54-59.
- Sidorov, L. (1999). *La Volga : en croisière de Saint-Pétersbourg à Moscou*. Paris: Marcus, Paris.
- Spruytte, J. (1977). *Études expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*. Paris: Crépin Leblond éd.
- Tran, N. (2006). *Les membres des associations romaines. Le rang social des collegiati en Italie et en Gaules sous le Haut-Empire*. Collection de l'École française de Rome 367. Roma: École française de Rome.
- Vignerot, P. (1968). *Le Cheval dans l'Antiquité gréco-romaine, des guerres médiques aux grandes invasions. Contribution à l'histoire des techniques*, (*Annales de l'Est*, publiées par la Faculté des Lettres de Nancy, 35). Nancy: Faculté des Lettres de Nancy.
- Visconti, E. Q. (1811). *Notice des statues, bustes et bas-reliefs de la galerie des antiques du Musée Napoléon*. Paris: L.-P. Dubray.

Reçu le: 04 juillet 2021

Approuvé le: 03 décembre 2021

