

De la protection des marins à la protection des navires au cours de l'Antiquité en Méditerranée

Christine Didier*

À partir de matériel retrouvé dans des épaves, et en lien avec d'autres objets de nature apotropaïque, cet article passe en revue différents moyens utilisés dans l'Antiquité pour tenter de se prémunir des dangers inhérents à la navigation. Depuis l'ancre sacrée jusqu'aux graffiti gravés sur des morceaux d'amphores, les marins de l'Antiquité peuplaient leur environnement de signes rassurants. Ceux-ci mêlent des croyances religieuses, parfois très anciennes, à une fine connaissance dans des domaines clés pour les navigateurs telle par exemple l'astronomie. Peu présentés ou étudiés en tant que tels, ces indices apportent un intéressant éclairage des mentalités et de la vie à bord des navires de l'Antiquité.

Place de la religion

Dans les mondes anciens, et dans le monde romain en particulier, la place prise par la religion dans la vie de chaque individu ou de la communauté tout entière apparaît comme particulièrement importante. Le polythéisme induit des approches et des pratiques très diverses qui correspondent à la manière de penser sa relation avec le monde divin. On peut ainsi vouer un culte de groupe en hommage à une divinité en particulier. On peut se tourner aussi vers les cultes dits à mystères, qui nécessitent une initiation et dont le discours mène souvent à une réflexion en relation avec le salut de l'âme ; enfin, il y a le culte votif, sorte de contrat moral passé entre l'individu et la divinité qu'il sollicite en vue de la réalisation d'un but précis.

Chacune de ces démarches implique une sensibilité religieuse qui se manifeste par ces actes rituels et ces pratiques traditionnelles communes ou individuelles que sont les prières, les sacrifices (**Fig. 1**) et les libations.

* Historienne-Archéologue (CARF Communauté d'Agglomérations Riviera Française). Je remercie Bertrand Roussel, Directeur du Musée d'Archéologie de Nice, pour l'autorisation de reproduction de deux photographies du Musée.



Fig. 1 : Représentation d'un sacrifice : autel de Vespasien à Pompéi

À cela peut être aussi ajoutée l'offrande d'objets de formes, de tailles et de matériaux très divers, qui tentent de transcrire dans un domaine précis les attentes, les suppliques ou les vœux de l'individu ; ce que l'on recherche alors, c'est s'assurer la protection efficace d'une divinité particulière en vue d'une circonstance particulière.

Naviguer fait justement partie de ces moments singuliers durant lesquels l'individu se tourne vers une pratique religieuse que l'on peut qualifier d'extrême. Le milieu qu'il aborde ne le rassure pas. Bien au contraire. Tout ce qui l'entoure doit garantir au marin une forme de sécurité la plus complète possible. Le bateau lui-même appartient à cet ensemble où chaque élément, humain ou matériel, a sa propre vie : le bateau doit donc bénéficier d'une protection spécifique.

Jusqu'à ces dernières années, les objets témoignant de ces pratiques figuraient dans les articles rendant compte des fouilles sous-marines, mais ils étaient très souvent mêlés aux autres objets trouvés sur les sites d'épaves et ne donnaient lieu que rarement à des études spécifiques. Cependant, depuis le début des années 2000, l'étude plus particulière de certains objets met en lumière le lien qui existe dans l'Antiquité entre navigation, mer et religion.

Hommes et navigation : de la crainte à la raison

Craindre la mer

Les origines de cette crainte proviennent du fait même de la présence humaine sur la mer : la navigation prend la forme d'un sacrilège, voire même d'un double sacrilège avec d'un côté un humain qui s'aventure dans un espace interdit par le divin et qui, de plus, y introduit un corps étranger et non reconnu par les dieux : le bateau.

« Personne ne prend la mer sans avoir auparavant sacrifié et invoqué l'aide des dieux. »¹

Les activités maritimes sont ainsi ponctuées d'actes de dévotion, censés attirer la protection divine et éloigner les périls d'un espace considéré avec effroi la plupart du temps. Se concilier les dieux donc est un impératif : en ce sens, invoquer la *Fortuna Redux*, c'est-à-dire la Fortune du bon retour, dont le culte est

1. Épictète, Entretiens III, 21, 12.

attesté dans le monde romain dès le I^{er} s. av. n. è.², prend tout son sens si l'on veut profiter de ce que l'on nomme en grec le *kairos*, terme traduit en latin par *opportunitas*. L'arrivée au port n'est possible de toute façon qu'avec la volonté des dieux, qui déploient leurs activités et leur efficacité parallèlement aux qualités techniques du bateau ou à l'habileté de l'équipage. Une navigation heureuse, ou à l'inverse fatale, pour l'embarcation et éventuellement l'équipage devient l'expression plus ou moins explicite de la faveur que les dieux accordent à un navire et aux personnes qu'ils transportent. La piété est donc un élément central de la vie à bord ; il semble bien trop réducteur de regrouper l'ensemble de ces pratiques religieuses sous le vocable moderne de superstitions³. La piété, en tant que comportement religieux, implique libations et sacrifices, toutes pratiques qui vont de pair avec le monde des marins : on sacrifie aux dieux avant de prendre la mer, on sacrifie en mer dans la mesure du possible et surtout à l'arrivée à bon port même si la navigation a été périlleuse.

Les marins remplissent scrupuleusement ce devoir de reconnaissance comme en témoigne une inscription en langue grecque découverte en 1997 à une cinquantaine de kilomètres au sud de Rome sur le territoire d'Artena et datée milieu du II^e s. de n. è./milieu III^e s. de n. è.⁴

Le texte est divisé en trois parties :

- lignes 1-6 : Héraclès est célébré comme le sauveur des bateaux naufragés et des marins en général,
- lignes 7-12 : récit, à la première personne du pluriel, des marins en détresse qui ont été sauvés par Héraclès,
- enfin, lignes 13-16 : allusion à un objet offert à Héraclès en reconnaissance de l'issue heureuse de cette navigation⁵.

Au delà du témoignage de la piété des marins, cette inscription présente la particularité d'être la première attestation épigraphique de l'attribut *Monoikos* à Héraclès, épithète qui a donné le nom à la cité de Monaco, nommée dans l'Antiquité *Monoikou limen* ou *Herculis Monoeci portus* ainsi que le rappellent plusieurs sources antiques⁶. Héraclès reçoit dans l'inscription d'Artena l'épithète grec d'*Alexikakos* qui souligne sa nature apotropaïque tandis que, dans les sources latines, il est appelé *Tutor*, *Salutari*, *Conservator* ou *Defensori*⁷. Beaucoup moins fréquente est son association avec le milieu maritime et en particulier avec la lutte qu'il mène contre les vents violents⁸ et son rôle comme sauveteur des naufragés. L'inscription d'Artena élargit le champ des compétences d'Héraclès qui devient ainsi *Médeon*, c'est à dire le gardien, le maître, rôle jusque là réservé dans le domaine maritime à Poséidon.

Les lieux clés de la navigation comme les caps ou les ports sont vus et vécus comme des lieux de vie sauve même s'ils ne présentent pas toujours les garanties d'un abri optimal. Ainsi, dans l'inscription d'Artena, Héraclès est désigné comme le gardien d'un ancrage « *ormon* ». Ce terme indique le caractère limité de la protection offerte par Monaco aux navires en fonction des saisons et de l'orientation du vent⁹. Strabon¹⁰ qualifie lui aussi d'*hormos* le site portuaire de Monaco. La place et le rôle joué dans les échanges méditerranéens par les ports ou abris côtiers semblent à présent se dessiner de manière plus précise.

Les épaves de la principauté de Monaco

Épave A

En 1948, le plongeur Jacques Boissy déclare la découverte d'une épave antique dans la darse sud du

2. Caprariis L. de, 2005, *Fortuna Redux*, *Archeologia Classica*, 56, p. 131-156.

3. Sur la notion de superstition et la complexité de sa définition, voir notamment l'article de Grudzynski D., 1974, *Superstition*, *Revue des Études anciennes*, vol. 76, n° 1, p. 36-40.

4. *Année Épigraphique* (AE), 1997, 278 ; *Supplementum Epigraphicum Graecum* (SEG), XLVII, 1517.

5. Kajava M., 2002, *Marinai in tempesta*, dans Khanoussi M., Ruggeri P., Vismara C., 6 *L'Africa Romana Atti des XIV^e convegno internazionale di studi*, Sassari, 7-10 décembre 2000, Rome, p. 139-143.

6. Strabon *Géographie* IV, VI, 1-3 ; Virgile *Eneide* VI, 830 ; Pline l'Ancien *Histoire Naturelle* III, 47 ; Lucain *Pharsale* I, 408 ; Sillus Italicus *Les guerres puniques* I, 586 ; Tacite *Histoires* III, 42 ; Ammien Marcellin XV, 10, 9 ; Panégyrique XI, 4, 2.

7. CIL VI, 309 *Herculi defensori Papirii*.

8. Certaines sources tardives comme Servius *Eneide* VIII, 299 le présentent utilisant la peau du lion de Némée comme voile.

9. C'est, chez Homère *Odyssée* IV, 358 ; IX, 136 que la notion d'*ormon* apparaît pour la première fois.

10. *Géographie* 4.6.3.

port de Monaco. Entre 1959 et 1962, le Yacht Club de Monaco (YCM) explore l'épave qui est en très mauvais état et gît sur un fond très vaseux peu profond. Il en remonte quelques céramiques. En juin 1962, le gouvernement princier décide d'une fouille d'une semaine visant à récupérer du matériel de l'épave.

Lorsque le prince de Monaco Rainier III décide, en 1965, d'une série de travaux, avec notamment le projet de construction d'une cale de halage destiné aux activités de carénage à l'emplacement même de l'épave, cette dernière risque de disparaître. Le gouvernement princier décrète son sauvetage : le relèvement de l'épave a lieu du 8 mai au 4 juin 1965 (**Fig. 2**). Avec l'aide des plongeurs du YCM, des sapeurs-pompiers et des carabiniers, elle est remontée et acheminée vers le Musée d'Anthropologie Préhistorique¹¹.

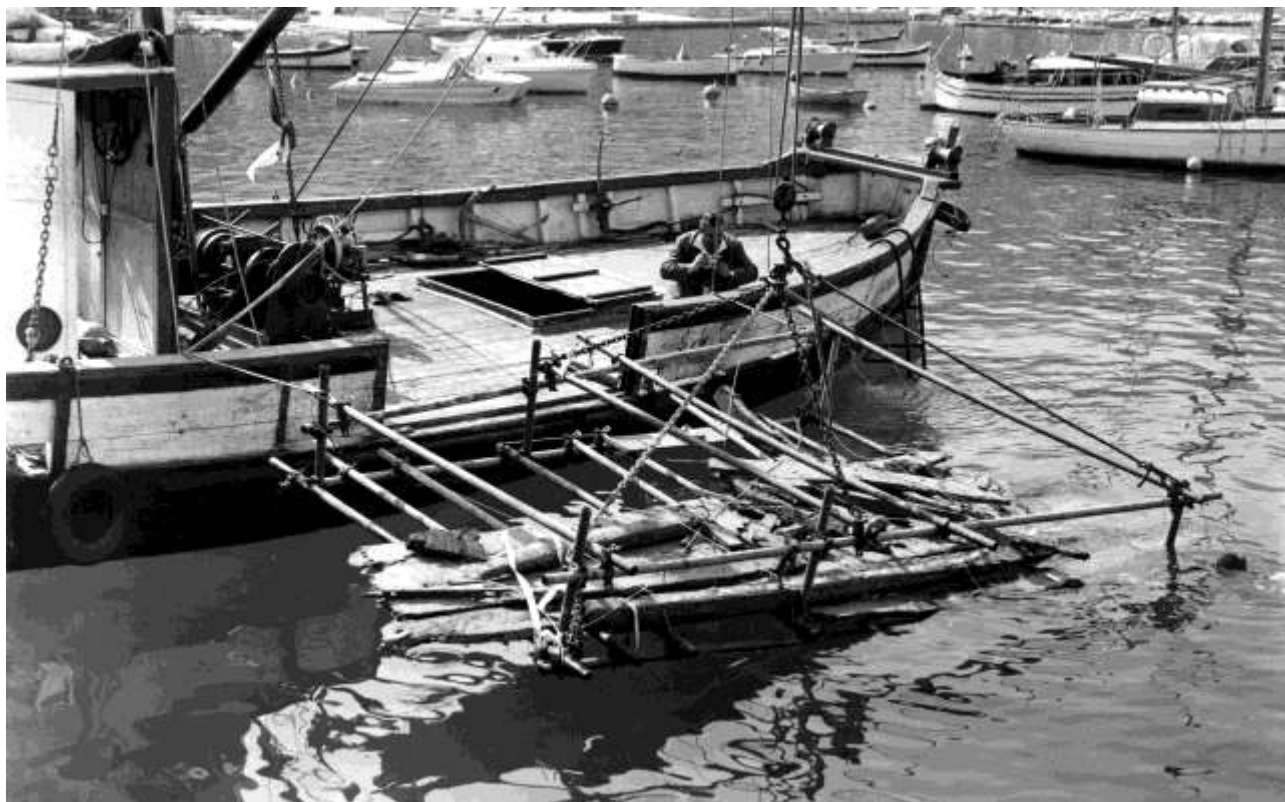


Fig. 2 : Renflouement de l'épave A dans le port de Monaco en 1965 (Cliché : Musée de Cimiez, Nice)

L'épave est celle d'une *corbita* de 15 m sur 4 m environ, que le matériel trouvé permet de dater du IIIe s. de n. è. ; il s'agit principalement d'amphores de deux types : Dressel 26 et Dressel 30¹².

Épave B

Située à une profondeur de 40 m environ, probablement à l'aplomb du Rocher Saint-Nicolas. Sa découverte en 1949 correspond à la remontée d'une statue de panthère en bronze qui se trouve aujourd'hui au Musée d'Archéologie Nationale de Saint-Germain-en-Laye (Inv. 79767). La découverte de cette panthère est associée à une amphore gréco-italique de type Dressel 1 trouvée sur le site qui permet de dater l'épave d'environ 150 av. n. è.

Épave C

Datée des années 100-25 av. n. è., cette épave n'est connue que par une corne en plomb et par quelques amphores. Elle gît plus loin en mer que l'épave B, à une profondeur indéterminée, sur le plateau Saint-Nicolas.

11. Mouchot D., 1968-1969, Épave romaine « A » du port de Monaco, Bulletin du Musée d'Anthropologie Préhistorique de Monaco, n° 15, p. 159-201.

12. Mouchot D., 1968-1969, Épave romaine « A » du port de Monaco, Bulletin du Musée d'Anthropologie Préhistorique de Monaco, n° 15, p. 167-172.

Épave D

Située en contrebas du « Tir-aux-Pigeons », à une profondeur inconnue, elle est datée de 150 av. n. è. Une meule en basalte, qui servait sans doute pour les besoins en farine de l'équipage, y a été trouvée¹³.

Une cinquième épave

Outre les quatre épaves formellement identifiées dans les eaux de la Principauté, une cinquième épave pourrait se trouver au nord-est de l'épave A. En effet, dans le matériel remonté au moment du sauvetage de cette dernière et publié avec le matériel de l'épave figurent des fragments de céramique campanienne des II^e-III^e s. av. n. è. et de la sigillée italique gallo-romaine des années 50 de n. è.¹⁴

Cependant, au-delà de la mise en évidence de ces épaves, aucune structure du port antique de Monaco n'a été mise au jour jusqu'à présent. En revanche, l'existence d'une structure urbaine antique autour du port est mieux définie notamment grâce aux objets trouvés au moment de la construction du quartier de la *Condamine* à partir des années 1875, souvent associés à des tombes et à des trouvailles monétaires. Les recherches entreprises à ce jour tentent de montrer l'articulation qui a pu exister entre ces constructions et un port qui aurait servi de relais en Méditerranée parallèlement à des axes de commerce plus directs empruntés par les bateaux¹⁵. À ce titre, l'étude du chargement de l'épave A pourra sans doute permettre de définir de manière plus fine la nature et l'importance de ces ports qui n'ont peut-être pas été assez examinés sous cet angle, liés qu'ils étaient au commerce par voie terrestre qui prenait le relais.

Vie à bord et religion

Si le port est un lieu où s'expriment les actions de grâce, ou les souhaits de bonne navigation avant le départ, le navire devient un espace où vont s'exprimer les croyances des marins. Lieu de vie, parfois rendu précaire par les conditions météorologiques, les voyageurs cherchent à l'entourer d'une protection maximale qui finalement concerne également tous ses occupants. Cette recherche de la sécurité se concrétise, d'une part, par des gestes que l'archéologie ne perçoit plus et, par des objets qui témoignent d'une volonté d'inscrire matériellement cette protection active.

Les quatre épaves de Monaco ont livré quelques objets en relation avec ce type de croyance.

Monnaies votives

À ce jour, seules quelques monnaies antiques votives (**Fig. 3**), placées à l'emplanture - pied du mât - ou à la proue, sont connues¹⁶.

13. De manière générale, sur les épaves de Monaco : voir les fiches de Parker A. J., 1992, *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces*, British Archaeological Reports (BAR) International, Serie 580, p. 279-282.

14. Mouchot D., 1968-1969, *Épave romaine « A » du port de Monaco*, Bulletin du Musée d'Anthropologie Préhistorique de Monaco, n° 15, p. 174, pl. XI.

15. La présentation d'une partie du matériel archéologique a fait l'objet d'une exposition présentée au Musée d'Anthropologie Préhistorique de Monaco.

16. Liste non exhaustive.

Épaves	Dates des Naufrages	Types de Monnaies	Dates des Monnaies	Avers	Revers
Chrétienne A (Saint-Raphaël, France)	-150/-100	Bronze punique de Pantelleria	-217/-50	Tête de femme égyptienne	Légende dans une couronne
Spargi (Italie)	-120/-100	Indéterminé	Indéterminée	Indéterminé	Indéterminé
Cavalière (France)	ca -100	Bronze	indéterminée	indéterminé	Indéterminé
Madrague (Giens, France)	-70/-50	As	-187/-155	Indéterminé	Indéterminé
Planier A (France)	-50	As de Cezeiberta	-150/-100	Tête masculine corne d'abondance	Cavalier avec palme
Titan (Levant, France)	-50/-45	As semi oncial	Après -89	Indéterminé	Proue de bateau à droite
Cap del Volt (Espagne)	-10/+5	Bronze de Sagonte ?	Indéterminée	Indéterminé	Cavalier avec lance
Diano Marina (Italie)	50	As ?	Indéterminée	Indéterminé	indéterminé
Arles-Rhône 3 (France)	50-60	Denier (argent)	-123	Tête casquée de Rome à droite	Victoire, bige à droite
Blackfriars (Londres, Angleterre)	88-89	As de Domitien	88-89	Buste	Fortuna avec gouvernail
Calanque de l'Âne (France)	81-120	Sesterce de Domitien	81-96	Indéterminé	Indéterminé
Pointe de la Luque (France)	ca 150	Hadrien	Indéterminée	Indéterminé	Indéterminé
Grado (Italie)	ca 150	Bronze ?	Indéterminée	Indéterminé	Indéterminé
Épave A (Monaco)	IIIe s.	Bronze de Marc Aurèle	Indéterminée	Buste	Indéterminé
Port-Vendres A (France)	ca 400	Constantin	307-315	Buste	Génie du peuple romain

Fig. 3 : Quelques monnaies votives découvertes sur des bateaux

L'ensemble des épaves dans lesquelles ont été trouvées ces monnaies sont datées entre le IIe s. av. n. è. et le IVe s. de n. è.

Dans le cas de l'épave A de Monaco, il semble que le chargement du navire soit de cent ans postérieur à la pièce. Le revers de la monnaie est très oxydé, mais l'avers représente l'empereur Marc Aurèle qui régna de 161 jusqu'à sa mort en 180. Il est possible que la construction de la *corbita* soit postérieure à ce règne ; mais la pièce témoigne de la reconnaissance que les marins vouaient à cet empereur qui apparaît durant son règne comme le protecteur de la navigation.

Aussi, plutôt que de les considérer uniquement comme des éléments relatifs de datation, il semble que leur importance soit directement liée au type de pièce choisie et plus encore à son décor.

Bien souvent est mis en avant quasi uniquement l'aspect porte-bonheur de ces pièces. Cependant, il est concevable d'élargir leur « champ d'application » et de les considérer plutôt comme des pièces de fondation au même titre que celles trouvées dans un contexte de fouilles terrestres. Le dépôt de la pièce fonctionne comme un geste de reconnaissance ou comme une requête pour obtenir la protection divine. Cette pratique visant à déposer une pièce, une figurine, une tablette ou tout « substitut » magique est l'une des voies par lesquelles les marins cherchent à se rendre audibles des divinités¹⁷. Pratique connue de nombreuses sociétés antiques¹⁸, le monde romain l'étend aux bâtiments publics, au milieu domestique et aux bateaux. C'est une manière d'élargir les champs du sacré et de la *pax deorum* à des domaines relevant plus de la sphère privée, à l'instar des lares qui ornent les autels familiaux dans les maisons. Il faut remarquer, d'ailleurs, que parmi les

17. Tacite, *Histoires*, IV, 53, 5.

18. Artemision d'Éphèse par exemple : Jacobsthal P., 1951, The date of ephesian foundation deposit, *Journal of Hellenic Studies*, 71, p. 85-95.

offrandes faites sur ces autels, peuvent se trouver des pièces de monnaies¹⁹.

C'est peut-être une cérémonie similaire qui permet de protéger chaque nouveau bateau. À ce sujet, il faut noter que les lares existent aussi dans le domaine maritime : en 179 av. n. è., un temple aux *Lares permarini*, protecteurs des marins et des voyageurs par mer, est dédié près du portique *Minucia Vetus* à Rome sur le Torre Argentina. Ce temple fut identifié comme tel par Filippo Coarelli en 1968. Le culte des *Lares permarini* est inscrit dans les fastes *Prenestins* à la date du 22 décembre²⁰. Les *Lares permarini* sont l'interprétation romaine des *Cabires* de Samothrace, ces divinités grecques, peut-être d'origine phénicienne, protectrices de la navigation, aussi assimilés à Rome aux Pénates troyens et aux *Castores*. Le temple voisine, sur la Largo Argentina (**Fig. 4**), d'autres divinités comme Fortuna, Juturne et Feronia.



Fig. 4 : Rome, Largo, vue générale des temples

Cornes apotropaïques

Actuellement, il y a moins d'une dizaine de cornes de plomb trouvées sur des sites d'épaves hellénistiques ou romaines en Méditerranée. Ces objets ont vraisemblablement été placés sur le navire dans un but de protection.

Telles qu'elles apparaissent aujourd'hui, semblent être ce qui reste du remplissage de plomb d'une corne de bovidé. G. Kapitan a suggéré que, si peu d'exemplaires ont été retrouvés, c'est peut-être parce que le plomb n'était pas le seul matériau utilisé pour remplir la cavité de la corne. Certaines cornes pouvaient être fixées sur des âmes en bois²¹.

La corne en plomb de Monaco (**Fig. 5**) a été découverte en 1960 par le plongeur Jacques Boissy et le

19. Nonnius Marcellus 12-531 rappelle que lorsqu'une jeune mariée entre pour la 1re fois dans la maison de son époux, elle dépose une pièce sur l'autel des lares de son nouveau foyer.

20. Voté en 190 av. n. è. par Lucius Emilius Regius et dédié en 179 av. n. è. par le censeur Marcus Emilius Lepido ; Zevi F., 1997, Il tempio dei Lares Permarini. La roma degli Emilii e il mondo greco, *Römische Mitteilungen*, 104, p. 81-115.

21. Kapitan G., 1996, Archaeological evidence for rituals and customs on ancient ships, dans Kuppuram G., Kumadamani K. (Eds.), *Marine Archaeology : The global Perspectives*, 2 vol., Delhi, p. 205-216.

YCM sur les hauts fonds de Saint-Nicolas sur le site de ce qu'il est convenu d'appeler l'épave C, à l'ouest du Rocher de Monaco. Elle mesure 34 cm de long et sa trouvaille est associée au matériel de l'épave : trois amphores ovoïdes et une amphore Lamboglia ²². Cette découverte fut mentionnée par Fernand Benoit en 1961 lors du IIIe Congrès International d'Archéologie sous-marine de Barcelone²³. Elle fait suite à la découverte quelques années auparavant d'un exemplaire similaire à Albenga²⁴ (**Fig. 6**).



Fig. 5 : Corne de Monaco (Cliché : Musée de Cimiez, Nice)



Fig. 6 : Corne d'Albenga

22. Parker A. J., 1992, Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces, British Archaeological Reports (BAR) International, Serie 580, p. 280.

23. Benoit F., 1961, Pièces de grément et d'armement en plomb, engin et pièces décoratives trouvées en mer, Atti del IIIe Congresso Internazionale di archeologia sottomarina, Barcelona, p. 394-412 et plus particulièrement p. 409.

24. Lamboglia N., 1952, La nave romana di Albenga, Revue d'études Ligures, 3-4, p. 131-236 et plus particulièrement p. 187-188.

De manière générale, ces objets sont souvent rangés dans la catégorie des supports apotropaïques et leur répertoire iconographique est assez limité : certaines monnaies semblent les représenter à l'avant du navire mais sans apporter de solution définitive et pleinement satisfaisante en ce qui concerne la place qu'ils occupent réellement. Aussi, en l'absence de position clairement définie, il est permis d'envisager plusieurs hypothèses quant à leurs fonctions, leur emplacement et en réfléchissant aussi à la nature du matériau employé. En effet, si certaines de ces cornes pouvaient être placées sur les côtés de la coque du navire, à l'image des yeux de protection peints à l'avant des bateaux, dans le cas des cornes d'Albenga et de Monaco, un autre positionnement peut être proposé et de fait aussi une autre fonction complémentaire à celle purement apotropaïque. Danielle Mouchot a remarqué en effet que le positionnement des clous de fixation suggère que la corne est placée sur un support cylindrique comme le mât ou la vergue²⁵.

Le choix du plomb est peut-être en relation avec cette fois le caractère d'épiphanie qu'il provoque : quoique faiblement conducteur, le plomb contenu dans une corne placée en haut d'un mât par exemple favorise l'apparition d'une double aigrette lumineuse appelée feu de Saint-Elme au Moyen Âge et Dioscures dans l'Antiquité. Ce phénomène était considéré comme bénéfique car il marquait l'apogée de l'orage en même temps que la présence des Dioscures protecteurs des marins²⁶.

Par ailleurs, les termes qui désignent la corne de l'animal en latin (*cornu*) et en grec (*keras*) sont les mêmes que ceux employés pour nommer dans ces langues la vergue ou le mât qui porte la corne apotropaïque. Ainsi, support et objet protecteur se « confondent »²⁷.

De plus, le lien que l'on peut établir entre la corne et la présence des Dioscures se retrouve dans les *Silves* de Stace :

« Nourrissons d'Ôébalie ! [Dioscures] divins fils de Lédà ! faites luire sans cesse sur son vaisseau vos bienfaisantes flammes ; n'abandonnez point les deux extrémités de l'antenne [cornu] ; que vos feux salutaires brillent et dans le ciel et sur la surface des eaux ! »²⁸.

La fonction précise de ces ornements reste de toute manière difficile à déterminer à cause du manque de témoignages précis dans les sources anciennes. Cependant, il apparaît vraisemblable qu'ils ont pu être à la fois des *apotropeions* et des éléments révélant le divin, destinés dans tous les cas à veiller sur le navire, le capitaine et son équipage. Si l'on élargit la réflexion, il est possible de penser que ces cornes sont aussi des *anathemata*, des offrandes au dieux ou héros associés à la navigation comme Dionysos, Isis, Sérapis, Poséidon ou Zeus²⁹. Plus encore que la recherche d'une protection efficace, ces objets rappellent aux gens de la mer le lien indéfectible entre le navire et les dieux dévolus à sa protection. Il semble que la navigation tout entière, c'est-à-dire en fait le bateau lui-même, soit porteuse, au sens physique du terme, de ces divinités.

Ainsi, la frise de Pietra Papa (**Fig. 7**), trouvée en 1939 sur la rive droite du Tibre près du Trastevere, témoigne de cet ensemble de protection qui recouvrait le navire et que l'archéologie ne peut plus restituer³⁰.

Quant au marin, fragile humain embarqué sur les flots, il ne lui restait plus qu'à espérer que la Fortuna puisse l'amener à bon port.

25. Mouchot D., 1970, Pièces d'ancres, organeaux et ornements de plomb antiques découverts entre Antibes et Monaco, Revue d'études Ligures, janvier septembre 1970, 1-3, p. 307-318 (p. 315).

26. Plutarque, Lysandre, 12,1 : « et l'on assure que lorsque la flotte lacédémonienne sortit du port pour aller contre l'ennemi, on vit briller, aux deux côtés du gouvernail de la galère de Lysandre, les deux étoiles des Dioscures ».

27. Thucydide, Guerre du Péloponnèse, II, 76, IV, 100, VII, 42 ; Tertullien Adversus Macronem, III, 18.

28. Stace, *Silves*, III, II, 8-11.

29. Burkert W., 1985, Greek religion, Blackwell, Oxford ; Rougé J., 1975, La marine dans l'Antiquité, PUF, Paris.

30. Iacopi G., 1940, Scavi e scoperte presso il porto fluviale di S. Paolo, dans *Bulletino della Commissione Archeologica del governatorato di Roma e Bulletino del Museo dell'Impero romano*, vol. LXVIII, p. 97-107.



Fig. 7 : Fragment de la frise dite de Pietra Papa montrant la poupe d'un bateau décorée de représentations à caractère protecteur