

DENIS VAN BERCHEM

Le port de Séleucie de Piérie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques

LA FONCTION LOGISTIQUE DE LA MARINE ROMAINE*

En regard des nombreuses études consacrées aux forces terrestres de l'armée romaine, les flottes militaires ont fait l'objet d'une moindre attention de la part des historiens modernes¹. Il faut dire qu'elles tiennent peu de place dans la tradition littéraire, notamment chez les historiens; la connaissance que nous en avons est due principalement à l'épigraphie, encore que nous disposions, à leur sujet, de beaucoup moins d'inscriptions que pour le reste de l'armée.

Ce manque d'intérêt pour la marine romaine tient sans doute largement au fait que nous ne distinguons pas clairement sa raison d'être. Chacun sait, en effet, que de 31 av. J.-C., date de la bataille d'Actium, à 324 ap. J.-C., quand les forces de Constantin et de Licinius s'affrontèrent sur mer comme sur terre, l'Empire ne connut aucune bataille navale proprement dite. Il n'en continua pas moins à entretenir à grands frais les deux flottes de Misène et de Ravenne, créées par Auguste, ainsi que les flottilles

* Au moment de faire connaître le résultat de plusieurs années de recherches, je souhaiterais pouvoir nommer tous ceux qui m'ont aidé à aboutir. Je me bornerai à remercier ici la Direction générale des Antiquités et des Musées (Ankara), ainsi que le professeur Kenan Erim, qui m'ont grandement facilité mon dernier voyage dans la région d'Antioche; MM H. Hellenkemper et D. Feissel, qui ont mis d'excellentes photos à ma disposition; Mme G. Hellenkemper Salies, qui a pris la peine d'adapter mon manuscrit aux normes de publication des *Bonner Jahrbücher*. Enfin je tiens à évoquer deux hommes dont le souvenir est resté présent à mon esprit tout au long de cette étude: l'un est Victor Chapot, dont je fus l'auditeur, dans les années trente, à l'École pratique des Hautes Etudes (Paris), avant de retrouver sa trace sur les bords de l'Euphrate; l'autre est Henri Seyrig, qui m'accueillit, dès 1946, à l'Institut français d'archéologie de Beyrouth et qui devint pour moi, avec les années, un conseiller et un ami irremplaçable.

¹ Renonçant à dresser une bibliographie exhaustive de la marine militaire romaine, je me borne à indiquer ci-après les deux ouvrages récents auxquels je me réfère souvent dans cette étude: C. G. STARR, *The Roman Imperial Navy, 31 BC-AD 324*² (1960) (cité STARR); D. KIENAST, *Untersuchungen zu den Kriegsflootten der röm. Kaiserzeit* (1966) (cité KIENAST). Une thèse à paraître de M. REDDÉ fera le point sur l'ensemble des problèmes relatifs à la marine militaire romaine.

instituées au cours du temps sur le Rhin et sur le Danube, sur la Manche et dans divers secteurs de la Méditerranée ou de la Mer Noire. A quelles fins? Les savants, qui ont pris la peine de répondre à cette question, évoquent la police des mers, la lutte contre la piraterie, la surveillance de la frontière, lorsque celle-ci coïncidait avec un fleuve, le service du courrier et, très occasionnellement, le transport de troupes, de matériel, ou cas échéant de l'empereur lui-même. Les reliefs des colonnes de Trajan et de Marc Aurèle offrent plusieurs images de tels transports, dans le cadre de la guerre qu'elles commémorent. Mais nos sources nous font aussi connaître d'autres activités, qui se déroulaient à Rome, comme la préparation des naumachies, qui avaient lieu périodiquement sur le Tibre, ou le maniement du *velum*, qui protégeait du soleil le public du Colisée. On sait que, depuis l'époque flavienne, une partie des marins de Misène et de Ravenne disposaient de casernes dans la capitale, où ils constituaient pour l'empereur une sorte de réserve qu'il pouvait employer à sa guise. Ces activités marginales ont contribué aux yeux des modernes à masquer la fonction spécifique et permanente de la marine romaine, soit le support logistique des forces armées ou si l'on veut le service de l'intendance².

Si, à notre époque, les transports par eau continuent d'apparaître plus avantageux que par route ou par chemin de fer, à plus forte raison, dans l'antiquité, à cause de la faible capacité des véhicules terrestres, a-t-on exploité systématiquement les voies liquides. Les services que rendaient au trafic civil les nombreux collèges de *navicularii*, *nautae* et *barcarii* attestés par l'épigraphie, ce sont les flottes militaires qui les assumaient pour l'armée. Car, si les soldats étaient habitués à parcourir de longues distances à pied, il fallait bien transporter à leur intention matériel et ravitaillement³. Quelques exemples suffiront à mettre en lumière les divers emplois auxquels ces flottes se prêtaient:

H.-G. Pflaum, *Libyca* 3, 1955, 135 ss. = AE 1956, n° 124:

M. Valerio Maximiano... allecto ab Imp. M. Antonino Aug(usto) et misso in procinctu Germanic(ae) exped(itionis) ad deducend(a) per Danuvium quae in annonam Pannoniae utriusq(ue) exercituum) denavigarent, praepos(ito) vexillationum clas(sium) praetor(iarum) Misenatis item Ravennatis item clas(sis) Brittanicae) item equit(um) Afror(um) et Mauror(um) elector(um) ad curam explorationis Pannoniae.

Ce chevalier s'était distingué lors de la campagne de Lucius Verus contre les Parthes, en qualité de *praep(osito) orae gentium Ponti Polemoniani*⁴. A la veille de la guerre contre les Marcomans, il reçut un commandement extraordinaire comportant des détachements prélevés sur les flottes de Misène et de Ravenne ainsi que sur la *classis Britannica*, avec la mission d'acheminer par le Danube les vivres nécessaires aux

² Dans les ouvrages consacrés aux flottes militaires romaines, cette fonction est tout juste indiquée en passant. M. REDDÉ, dans la thèse mentionnée à la note précédente, sera le premier à lui consacrer un important chapitre. Elle est évoquée en termes pertinents par I. A. RICHMOND, *Trajan's Army on Trajan's Column*. *Papers Brit. School Rome* 13, 1935, 30 ss.

³ M. AMIT, *Les moyens de communication et la défense de l'Empire*. *Parola del Passato* 20, 1965, 207-222.

⁴ H.-G. PFLAUM, *Les carrières procuratoriennes équestres sous le Haut-Empire romain* 1 (1960) 476 ss.; G. ALFÖLDY, *Situla* 14-15, 1974, 202 ss. Sur l'importance de la voie maritime longeant la côte de l'ancien royaume du Pont pour le ravitaillement d'une armée opérant en Arménie voir ci-après, p. 75; 77.

forces engagées sur le front pannonien. On observe que la *classis Pannonica* ne figure pas dans ce groupement; c'est qu'intégrée aux forces de la province où elle avait ses bases, elle obéissait aux ordres du gouverneur intéressé, à l'exemple de la *classis Moesica*, au temps de la guerre dacique de Trajan⁵. En revanche M. Valerius Maximianus disposait d'*equites Afri et Mauri electi* qui assuraient sur les rives du fleuve la sécurité de ses convois. Il est clair que les trières et autres gros bateaux de la Méditerranée ne se prêtaient pas à la navigation sur le Danube ou sur tout autre fleuve, mais le texte cité montre que leurs équipages, rompus à la manœuvre de n'importe quel type d'embarcation, pouvaient être affectés à des flottilles assemblées ou construites pour la circonstance.

Dans le cas qui nous occupe, l'accès au Danube impliquait un transbordement par voie terrestre, quelle que fût la provenance de la marchandise. L'espoir d'éliminer cette servitude par le moyen de canaux a hanté l'esprit de plusieurs chefs militaires. Le meilleur exemple que nous en ayons est le projet conçu sous Néron par L. Antistius Vetus, gouverneur de Germanie supérieure; en reliant la Saône à la Moselle, il aurait fait bénéficier l'armée du Rhin, qu'il fallait ravitailler à partir du sud, d'une voie d'eau ininterrompue de la Méditerranée à l'Océan⁶. Mais les anciens ne semblent pas avoir construit d'écluses à double porte⁷, et cette lacune technique aura fait obstacle à la réalisation du projet, au moins autant que les considérations d'ordre politique dont Tacite fait état. Du moins connaissons-nous les *fossae* creusées successivement en Germanie inférieure par Drusus⁸ et par Corbulon⁹. Toujours est-il que, sur la plupart des itinéraires, il fallait recourir à la route pour franchir un seuil entre deux bassins fluviaux. Or, à l'égal des *nautae* pour le trafic civil, les équipages de la marine et leurs officiers pouvaient être affectés à de tels transports.

CIL VIII 14854 (= ILS 2764):

C. Sulgio L.f. Pop. Caeciliano... praeposito reliquationi classis praetoriae Misenatium piae vindicis et thensauris dominicis et bastagis copiarum devehendar(um).

Découvrant dans une inscription de Misène les mots *reliquatio classis*, Henzen y vit très naturellement un détachement de marins 'laissés' à la base par la flotte au moment d'appareiller¹⁰ et cette interprétation est aujourd'hui confirmée par une autre inscription, de Rome cette fois¹¹, où il est question de la *reliquatio* de la Légion II Par-

⁵ Cf. Appendice 1.

⁶ TAC. ann. 13, 53: *Vetus Mosellam atque Ararim facta inter utrumque fossa conectere parabat, ut copiae per mare, dein Rhodano et Arare subvectae per eam fossam, mox fluvio Mosella in Rhenum, exin Oceanum decurrerent, sublatisque itineris difficultatibus navigabilia inter se Occidentis Septentrionisque litora fierent.*

⁷ En dépit de l'argumentation de F. G. MOORE, *Three Canal Projects, Roman and Byzantine*. American Journal Arch. 54, 1950, 97, la majorité des savants modernes ne croit pas à l'existence dans l'antiquité de l'écluse dite 'à sas'; selon E. CLOUZOT, *Revue Arch.* 6,2, 1905, 272, celle-ci serait apparue en Hollande au XIIIe siècle. Les *cataractae* dont il est question dans des textes anciens sont de simples portes à deux battants; voir, à cet égard, l'excellent article de M. R. DE LA BLANCHÈRE, *DAREMBERG-SAGLIO s. v. fossa*.

⁸ TAC. ann. 2,8; Suet. Claud. 1.

⁹ TAC. ann. 11,20; DIO 60,30.

¹⁰ CIL X 3345, cf. G. HENZEN, *Bull. Inst. Corr. Arch.* 1850, 126-128; suivi par V. CHAPOT, *La flotte de Misène* (1896) 124 ss. et par STARR, p. 38; 192.

¹¹ *Riv. Arch. Crist.* 57, 1981, 17, n° 18 = AE 1981, n° 134. Cette inscription est contemporaine de l'expédition de Gordien III contre les Perses, expédition à laquelle le gros de la légion a sans doute participé.

thique, qui avait son camp à Albano. Mais, dans l'exemple cité plus haut, on voit mal comment le même officier, responsable du dépôt de Misène, aurait pu s'occuper de l'acheminement par route des réserves de vivres destinées à l'armée, sur un théâtre d'opérations nécessairement extérieur à l'Italie. Le dernier exemple connu de l'emploi de ce mot montre qu'il pouvait s'appliquer à un groupement de soldats de Misène et de Ravenne, constitué à l'occasion d'une expédition en Orient¹². Dans ces deux derniers cas, il faut admettre que le lieu de stationnement de la *reliquatio classis* n'était ni Misène, ni Ravenne, mais un autre port promu momentanément et pour les besoins d'une campagne à la qualité de base. Nous montrerons plus loin qu'il s'est agi chaque fois de Séleucie de Piérie¹³.

Il pouvait enfin arriver, surtout au-delà des frontières de l'Empire, que la route fit défaut. Dans ce cas encore, assumant en toute circonstance sa mission d'intendance, la marine intervenait.

HYG. mun. castr. 24:

(logés dans la première travée, ou *praetentura*, du camp légionnaire) *classici omnes ideo praetendunt quod ad vias muniendas primi exeunt et, quo sint tutiores, a Mauris equitibus et Pannoniis veredariis operantes proteguntur.*

On retrouvera dans ce passage, avec d'autres unités montées (*Pannonii veredarii*), les cavaliers Maures que nous avons vus, dans une campagne probablement contemporaine du Traité d'Hygin¹⁴, protéger les convois de bateaux amenant par le Danube le ravitaillement nécessaire aux forces armées¹⁵. L'auteur précise plus loin (§ 30) les effectifs engagés à cet effet: 500 Misenates et 800 Ravennates, pour le travail de génie; 600 Maures et 800 Pannoniens, pour la protection des chantiers. On aurait tort de croire, avec Ch. Starr, que l'état-major impérial utilisait de la sorte les équipages des deux flottes, faute de pouvoir leur trouver un meilleur emploi¹⁶. L'aménagement de routes n'était qu'un des aspects de cette fonction logistique qui faisait de la marine un rouage essentiel de l'armée romaine.

Hygin ne s'attarde pas plus que les historiens anciens sur cette affectation des équipages; elle allait de soi à leurs yeux et, au surplus, le sujet était trivial. Une étude attentive des modes de ravitaillement de l'armée dans le secteur oriental des frontières de l'Empire, où le recours à la marine n'est pas aussi évident qu'ailleurs, montrera toutefois la place que lui ont faite les chefs responsables de la conduite de la guerre.

¹² ILS 9221: *C. Iul(io) C.f. Cl. Alexandro ... praep(osito) reliq(uationi) class(ium) praet(oriarum) Misen(atium) et Ravenn(atium) p(iarum) v(indicum) expeditioni orientali.*

¹³ Appendice 2.

¹⁴ E. BIRLEY, *Corolla memoriae E. Swoboda dedicata* (1966) 57; H. v. PETRIKOVITS, *Die Innenbauten röm. Legionslager während der Prinzipatszeit* (1975) 124 ss.; avis différent de S. S. FRERE, *Britannia* 11, 1981, 51 ss.

¹⁵ AE 1956, n° 124; cf. ci-dessus, p. 48 f.

¹⁶ STARR 204 note 77: 'useless naval personnel'.



1 Le port de Séleucie de Piérie.

SELEUCIE DE PIERIE ET SON PORT

Vainqueur d'Antigone à Ipsos (301 av. J.-C.), le roi Séleucus Ier, confiné jusqu'alors en Babylonie, s'établit en Syrie du Nord, la Syrie méridionale étant solidement tenue par Ptolémée Ier. Séleucus y fonda aussitôt quatre villes bien connues, qui devaient pour près d'un millénaire constituer ce qu'on appelle la Tétrapole syrienne: Antioche et Apamée, à l'intérieur, Séleucie de Piérie et Laodicée, sur la côte.

A en juger par le nom qu'il lui donna et par le fait qu'il y fit ériger son tombeau, Séleucie semble bien avoir été sa résidence principale. Dotée comme ses sœurs d'une puissante enceinte¹⁷, Séleucie n'était pas qu'une place forte, mais aussi, avec Laodicée, un port ouvert sur la Méditerranée. Celle-ci était, à l'époque, largement dominée par le roi d'Egypte Ptolémée Ier, qui s'était assuré des bases non seulement à Chypre, mais sur la côte sud de l'Asie Mineure, en Mer Egée et en Grèce même. Il bénéficiait du concours des marins des cités phéniciennes qu'il contrôlait; le roi de Sidon, Philoclès, était le plus en vue de ses amiraux¹⁸. C'est pour briser cette hégémonie que

¹⁷ D. VAN BERCHER, Recherches sur la chronologie des enceintes de Syrie et de Mésopotamie. *Syria* 31, 1954, 268 et note 1.

¹⁸ Il est commémoré par au moins neuf inscriptions; cf. L. MORETTI, *Iscrizioni storiche ellenistiche* 1 (1967) 37.

Séleucus, qui ne comptait alors dans son royaume qu'une seule cité à vocation maritime, Aradus, créa deux nouvelles bases sur la côte et y fit creuser des ports.

Creuser est bien le mot qui convient. A Séleucie, de nos jours, l'aspect du site ne doit pas être très différent de celui qu'il offrait avant que le roi y bâtit une ville. Le visiteur qui se trouve sur la pente de l'acropole, face au sud, distingue, au-delà d'une zone de vergers et de jardins, une muraille en arc de cercle, qui isole du reste de la plaine un espace d'apparence marécageuse (fig. 1). On reconnaît l'emplacement de l'ancien port, inclus dans le rempart de la ville et relié à la mer par un chenal aisément repérable¹⁹. Laodicée, de même, fut pourvue d'un port largement artificiel²⁰.

A la différence des côtes grecques, où les ports naturels abondent, la côte syrienne présente un tracé relativement peu accidenté. Les villes phéniciennes se sont nichées le plus souvent sur des îlots, comme Aradus et Tyr, ou sur des promontoires à l'abri desquels, moyennant la construction de quelques môles, des bateaux pouvaient mouiller. On sait du reste qu'à haute époque, dans le temps même où leurs navigateurs s'affirmaient sur toute l'étendue de la Méditerranée, de Tyr à Cadix ou à Thasos, de Sidon à Carthage, il leur suffisait de disposer d'une grève où tirer leurs vaisseaux. Mais il semble bien que, par nécessité, ils en soient venus à creuser des bassins à l'intérieur des terres. En tout cas, les plus beaux exemples de ports artificiels que nous connaissons sont ceux de Carthage, sur lesquels une mission de fouilles britannique vient de jeter la lumière²¹. Qu'on y ajoute ceux d'Hadrumète, en Afrique du Nord, de Motya, en Sicile et de Gabala, en Syrie, et l'on constatera que ces ports, auxquels on donnait le nom de cothon²², procèdent d'une technique inconnue en Grèce. H. Seyrig tenait à faire hommage aux ingénieurs macédoniens de Séleucus de l'aménagement du port de Séleucie²³. Mais ailleurs il insiste sur la place qu'occupait la flotte d'Aradus dans la marine des Séleucides²⁴. Ce qui est sûr, c'est que le port de Séleucie trouve son parallèle le plus proche dans les ports de Carthage.

Les ambitions maritimes de Séleucus Ier ne furent jamais satisfaites. En dépit de l'extension terrestre qu'il donna à son royaume, il ne parvint à aucun moment à mettre en péril la suprématie navale de son concurrent lagide. L'affaiblissement de sa dynastie, qui suivit sa mort, ne permit pas davantage à ses successeurs de reprendre ses plans. Bien au contraire, lors de la troisième guerre de Syrie, en 246, Séleucie tomba aux

¹⁹ C'est à V. CHAPOT que nous sommes redevables de la seule description complète du site dont nous disposions à ce jour: Séleucie de Piérie. *Mém. Soc. Nat. Antiqu. France* 66, 1907. – Une mission américaine a procédé à des fouilles archéologiques ponctuelles, interrompues par la guerre: R. STILLWELL, *Antioch-on-the-Orontes 3. The Excavations 1937–1939* (1941) 2 ss. Cf. E. HONIGMANN, *RE II A s. v. Seleukeia Pieria*; H. SEYRIG, *Syria* 47, 1970, 290–311.

²⁰ J. SAUVAGET, *Le plan de Laodicée-sur-Mer*. *Bull. Etudes Orientales* 4, 1934, 81–114.

²¹ H. HURST, *Excavations at Carthage, rapports périodiques* dans: *The Antiquaries Journal*, à partir du t. 55, 1975; cf. H. HURST et L. E. STAGER, *A Metropolitan Landscape: The Late Punic Ports of Carthage*. *World Archaeology* 9, 1978, 334–346.

²² R. MOUTERDE, *Aperçu historique sur les ports anciens de Méditerranée orientale*, dans: A. POIDEBARDE et J. LAUFFRAY, *Sidon, aménagements antiques du port de Saida* (1951) notamment p. 16 s. et p. 24 note 1; S. MOSCATI, *I Fenici e Cartagine* (1972) 207 ss.; cf. ci-dessous, p. 81 s.

²³ *Syria* 47, 1970, 303 s.; cf. K. LEHMANN-HARTLEBEN, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*. *Klio, Beih.* 14 (1923) 27 et passim.

²⁴ *Syria* 28, 1951, 219; 221; *Revue Num.* 6, 1964, 21; 33; cf. E. BIKERMAN, *Institutions des Séleucides* (1938) 98–100.

ainsi de Ptolémée III²⁵ et demeura lagide jusqu'en 219, année où elle fut reprise par Antiochus III²⁶. L'intervention croissante de Rome dans les affaires de la Méditerranée orientale réduisit progressivement la liberté d'action des rois qu'elle y laissa subsister. Moins exposées à changer de maître, les cités connurent d'autres péripéties. Les querelles familiales, où s'épuisa la dynastie séleucide, valurent à Séleucie, comme à d'autres villes du royaume, une autonomie croissante. Reconnue sainte et inviolable en 138 au plus tard, elle se vit octroyer la liberté par Antiochus VIII en 109²⁷. On sait que les souverains hellénistiques accordaient volontiers de tels privilèges aux villes qu'ils étaient sur le point de perdre au profit d'un compétiteur. Lorsqu'en 83 le roi d'Arménie Tigrane envahit la Syrie, Séleucie fut la seule ville à lui fermer ses portes. Cette attitude lui valut la faveur de Rome et lorsque, vingt ans plus tard, Pompée organisa la province romaine de Syrie, il eut soin de confirmer à Séleucie le statut privilégié d'une ville libre, comme en témoignent des émissions monétaires consécutives à l'intervention du proconsul²⁸.

L'histoire de Séleucie à l'époque hellénistique montre que cette place était imprenable pour qui ne disposait pas, comme Ptolémée III d'abord, Antiochus III ensuite, d'intelligences à l'intérieur de la cité. Strabon souligne la valeur défensive du rempart qui ceinturait non seulement l'acropole, mais aussi la ville basse avec le port. Toutefois, ses monnaies mises à part, nous avons peu de renseignements à son sujet avant l'époque flavienne, et l'on peut penser que Séleucie ne joua pas un rôle important dans les premiers temps de la domination romaine.

LA 'TRAVERSE' DE VESPASIEN (Carte 1)

Le port de Séleucie recevait les eaux de deux torrents, issus du Mont Coryphée et qui, avant de l'atteindre, longeaient les deux flancs de la ville haute, où ils ont creusé de profonds ravins. Avec le temps, on dut constater que les détritiques qu'ils amenaient avec eux comblaient progressivement le port et réduisaient sa capacité d'accueil. C'est pour parer à cette menace qu'on décida de détourner vers la mer le torrent de l'ouest, en lui fermant l'accès au port. A cet effet, un puissant barrage fut construit en travers de son lit, à l'extérieur du rempart de la ville, et un canal artificiel, en tranchée ou en tunnel, fut ouvert à travers la montagne pour acheminer ses eaux directement à la côte. Long de quelque 1300 m, atteignant par places une profondeur de près de 50 m, cet ouvrage spectaculaire a de longue date rempli les voyageurs d'admiration (fig. 2). Au vu d'une inscription gravée au départ du premier tunnel et qui mentionne Vespasien et Titus²⁹,

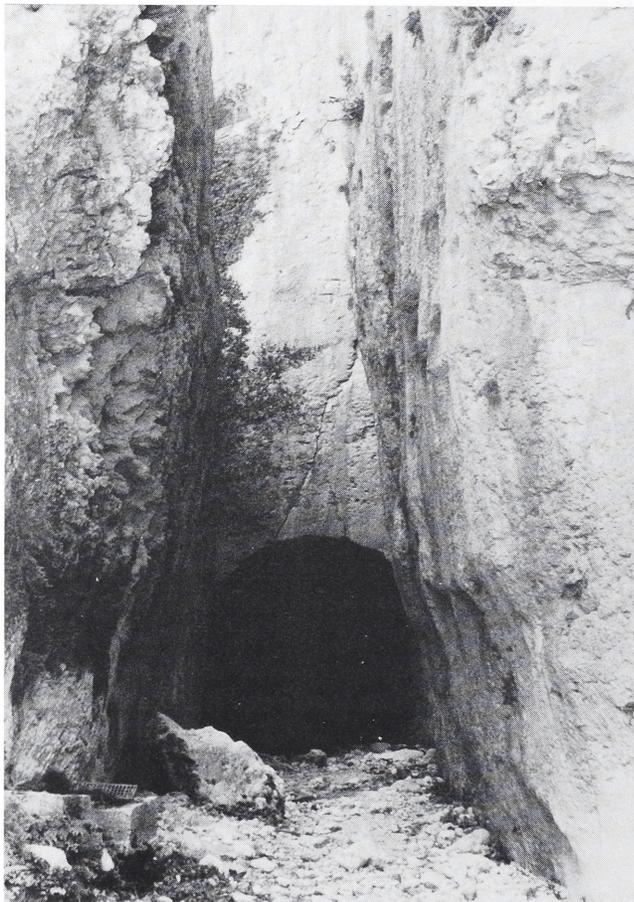
²⁵ Sur la troisième guerre de Syrie, E. WILL, *Histoire politique du monde hellénistique* 1 (1966) 221 ss., où l'on trouve la bibliographie relative au 'Papyrus de Gourob', qui est notre principale source.

²⁶ POLYB. 5, 58-61, avec une description de la ville.

²⁷ OGIS 257; cf. C. B. WELLES, *Royal Correspondence in the Hellenistic Period* (1934) 288 ss.

²⁸ STRAB. 16, 2, 8; cf. H. SEYRIG, *Syria* 27, 1950, 94 s.

²⁹ IGLS 1131.



2 La 'traverse' de Vespasien.

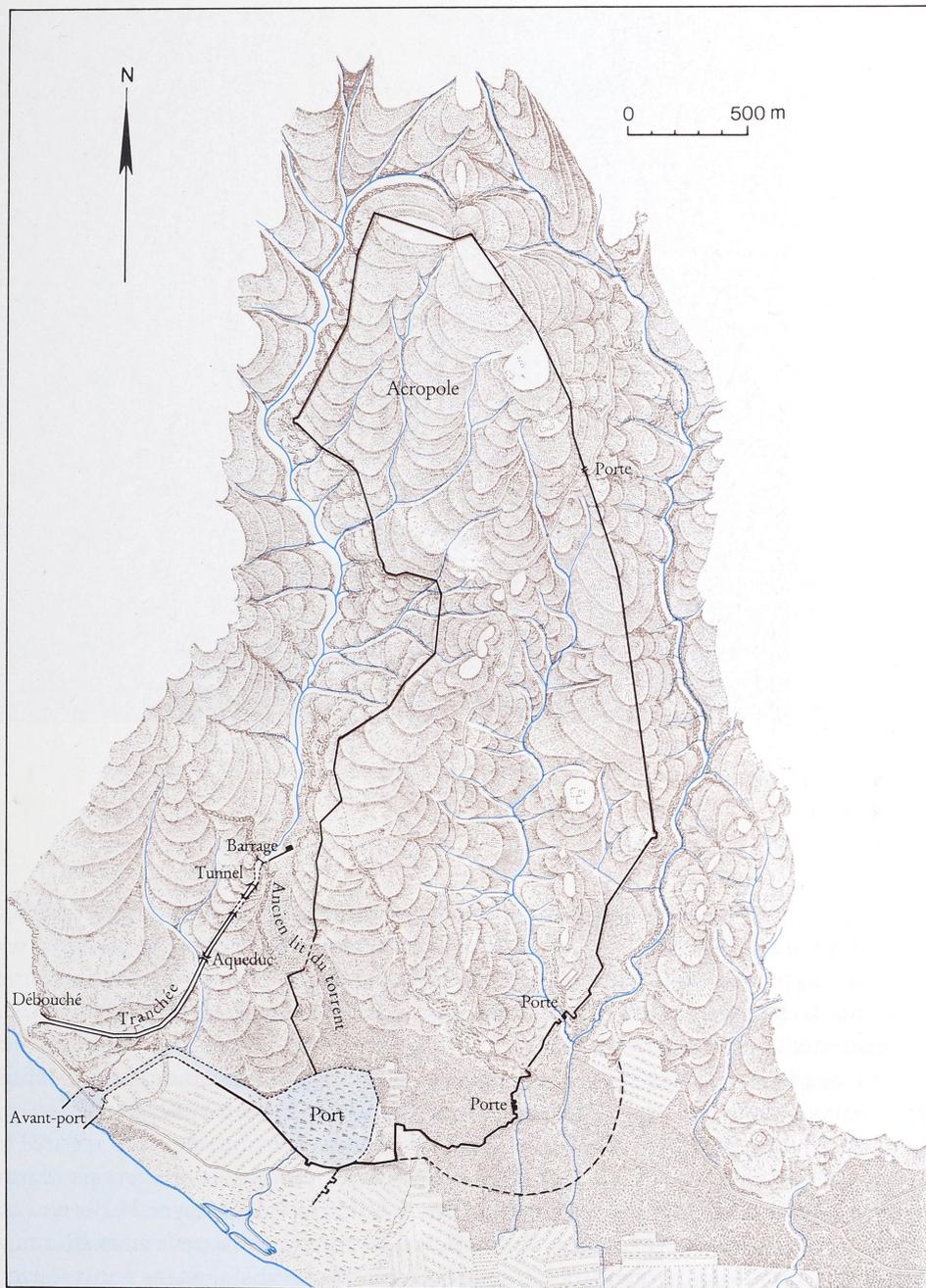
on s'accorde à en attribuer la conception à Vespasien. Mais, sensiblement plus bas, on a pu déchiffrer deux dédicaces à Antonin le Pieux émanant de détachements des légions IV Scythica et XVI Flavia, qui travaillaient au canal sous l'autorité du légat Sulpicius Iulianus³⁰. Ce dernier a gouverné la province de Syrie vers 149 ap. J.-C.³¹. V. Chapot, à qui nous devons une description détaillée du site de Séleucie et qui découvrit lui-même plusieurs des inscriptions du canal, a conclu de ces trois documents que, commencés au temps de Vespasien et de Titus, les travaux avaient été 'poussés le plus activement' sous le règne d'Antonin³². Si curieux que cela puisse paraître, cette opinion s'est imposée au monde savant qui la reproduit en toute occasion³³. Elle m'a toujours paru peu vraisemblable; comment croire, en effet, que les

³⁰ IGLS 1135-1136.

³¹ J. P. REY-COQUAIS, Syrie romaine de Pompée à Dioclétien. *Journal Roman Stud.* 68, 1978, 65; réserves d'A. STEIN, *RE IV A s. v. Sulpicius Iulianus*.

³² *Op. cit.* (note 19) 217.

³³ Voir notamment *Guide Bleu, Syrie - Palestine* (1932) 206, reproduisant pour la région d'Antioche des notes d'H. SEYRIG, alors Directeur du Service des Antiquités de Syrie (*ibid.* p. VI). Venu à Séleucie dès



Carte 1: Séleucie de Piérie.



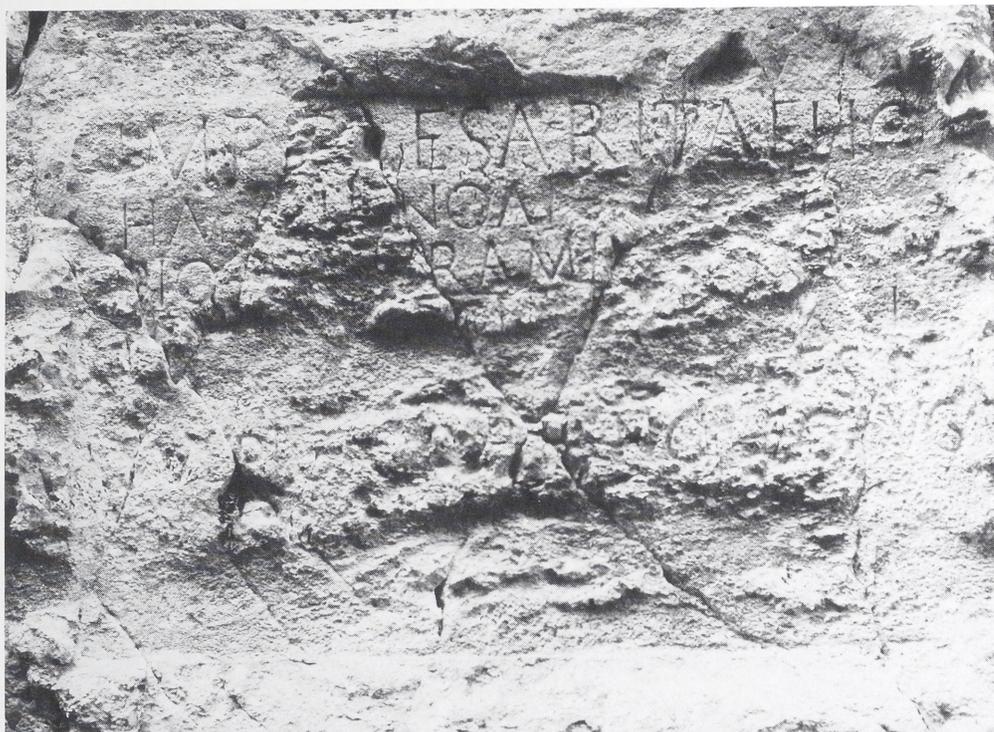
3 IGLS 1137.

empereurs flaviens ou leur légat aient donné l'ordre d'exécuter un ouvrage dont ils ne pouvaient attendre le bénéfice dans un délai raisonnable? Ne vaut-il pas mieux distinguer plusieurs phases dans son histoire, la première correspondant au creusement de la tranchée, la seconde, ou mieux les suivantes, à des nettoyages périodiques ou à des aménagements complémentaires?

J'ai visité ce canal à deux reprises: en 1980, avec un groupe d'étudiants du Département genevois des sciences de l'antiquité, et en 1983, avec mon collègue Jürgen von Ungern-Sternberg, de l'Université de Bâle. A chaque fois, je me suis efforcé de retrouver les inscriptions signalées par divers voyageurs et qui sont désormais regroupées dans le tome III des *Inscriptions grecques et latines de la Syrie*³⁴. Je n'ai pas réussi à les voir toutes; la végétation qui recouvre certaines parois peut en cacher quelques-unes; d'autres ont probablement été détruites. Du moins ai-je pu constater que les inscriptions encore visibles se rangent dans deux catégories bien différentes. A la

1924, accompagnant P. Perdrizet, Seyrig a revu les inscriptions du canal et les éditeurs des IGLS (III p. 385) ont disposé de ses carnets. Mais Perdrizet, lui, écrivait en 1898 (*Revue Arch.* 1898, 47 s.) que la tranchée était tout entière de Vespasien et que l'inscription en l'honneur d'Antonin avait rapport 'non à la tranchée même, mais à un pont jeté en cet endroit par dessus la tranchée'. Cf. ci-dessous, p. 59.

³⁴ IGLS 1131–1140.

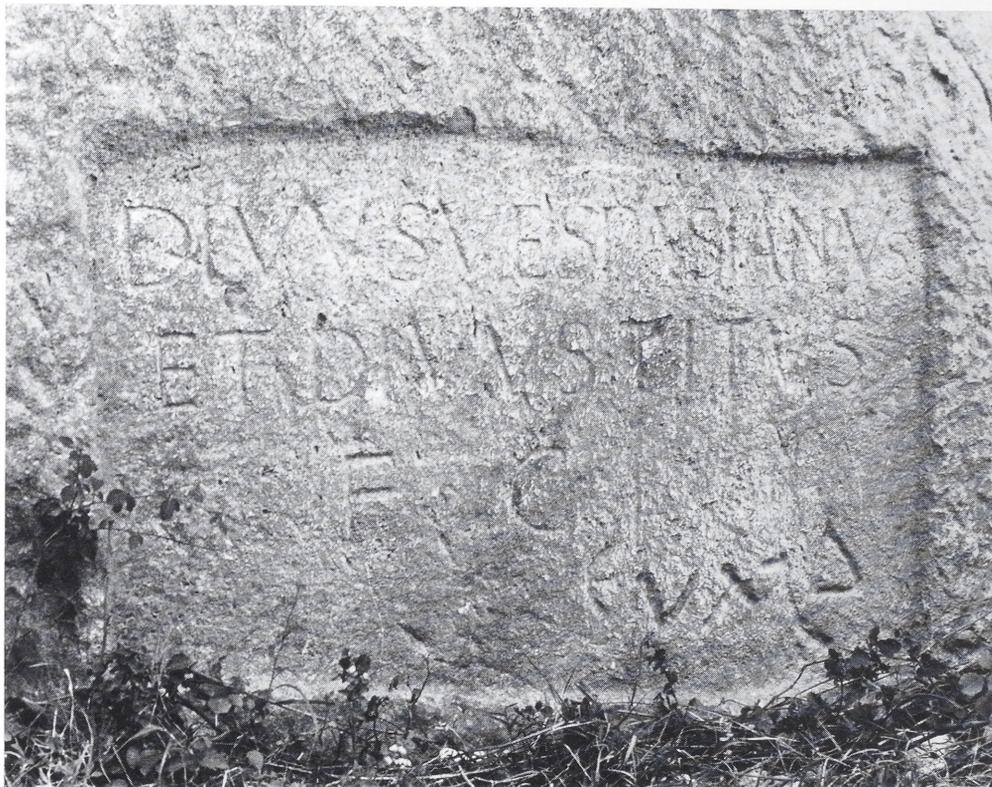


4 IGLS 1136.

première appartiennent IGLS 1137 et 1138 (fig. 3), rédigées en grec ainsi que d'autres très fragmentaires (1132, 1133, 1139), en grec ou en latin. Elles se trouvent à diverses hauteurs sur une paroi, mais le plus souvent près de son sommet. Elles ont trait au creusement de la tranchée et montrent que le travail était organisé par équipes, à chacune desquelles était attribué un segment de l'ouvrage. Gravées à l'endroit où chaque équipe avait attaqué le rocher³⁵, elles nomment, lorsqu'elles sont complètes, le chef responsable du détachement, un centurion de la légion IV Scythique, dans un cas (1137), un navarque, dans un autre (1138). Difficiles à lire pour qui circule dans le fond de la tranchée, elles datent nécessairement de la première phase de l'histoire de l'ouvrage. Les inscriptions impériales constituent une autre catégorie; elles ont pour objet d'attester l'exécution d'un ordre donné au nom de l'empereur. Deux d'entre elles se trouvent dans le fond du canal, à hauteur d'homme. La première que rencontre un visiteur venant de la mer est dédiée à Antonin le Pieux (fig. 4)³⁶; trop mutilée pour qu'on puisse savoir par elle la nature exacte du travail accompli, elle a du moins l'avantage de nous apprendre le mot latin par lequel on désignait ce canal: *trames*

³⁵ D'où la formule ὄθεν ἀρχή: IGLS 1137 et 1138.

³⁶ IGLS 1136. Voir Appendice 3.



5 IGLS 1131.

(*aquarum*), la traverse. L'inscription gravée aux noms de Vespasien et de Titus est assez singulière pour que nous la citions à cette place (fig. 5)³⁷:

DIVVS VESPASIANVS
ET DIVVS TITVS
F. C.

Les deux princes sont morts, puisqu'ils sont qualifiés de *divi*. La formule *f(aciendum) c(uraverunt)* ne saurait toutefois s'appliquer à une entreprise inachevée. Quand bien même son achèvement aurait coïncidé avec la mort de Titus, comment expliquer que le nom de Domitien, successeur immédiat de Titus, n'apparaisse pas? Les investigations de Seyrig dans le canal lui ont fait découvrir la clé du mystère, mais, curieusement, il n'en a pas tiré parti pour préciser la chronologie de l'ouvrage. Sur les parois du tunnel supérieur, il a observé les traces de deux grandes inscriptions qui se faisaient face, à hauteur d'homme, et qui avaient été intégralement martelées³⁸. Sur l'une

³⁷ IGLS 1131.

³⁸ IGLS 1134 et 1134 bis. Je ne les ai pas retrouvées. La première se trouvait sur la paroi de gauche en descendant, aujourd'hui entaillée sur toute sa longueur, pour permettre la pose d'une conduite d'eau en ciment.

d'entre elles, qui comptait huit lignes, il a pu reconnaître, par chance, le libellé de la première ligne: IMP·VESPASIANO³⁹. Il y avait donc à cet endroit en tout cas une et sans doute deux inscriptions au nom de Vespasien, encore vivant, de Titus, associé dès 70 au pouvoir de son père et, puisqu'elles ont été martelées, de Domitien. Il est vrai que c'est le seul nom de Domitien qui fut habituellement martelé après sa chute, mais, dans la pénombre de ce tunnel, les auteurs du martelage ne se sont pas attardés au détail et ont tout effacé. Nous y avons perdu du même coup le nom du légat de Syrie responsable ainsi que des corps de troupes affectés à l'ouvrage. Que représente alors l'inscription aux seuls noms de Vespasien et de Titus, qui est, elle, dans un état de parfaite fraîcheur? Un 'repentir', sans doute, visant à corriger l'excès commis au lendemain de la mort de Domitien⁴⁰. Le rôle d'Antonin le Pieux fut sans doute plus modeste. Le torrent continuant à charrier la boue qui, précédemment, avait ensablé le port, un nettoyage du canal dut s'imposer à mainte reprise. Si l'inscription IGLS 1136 était complète, on y lirait le verbe *purgare* ou un mot équivalent.

La troisième inscription impériale connue est, elle aussi, au nom d'Antonin⁴¹. A la différence des deux précédentes, elle ne se trouve pas dans le fond du canal, mais au sommet de la paroi de gauche en montant, à côté d'un aqueduc, dit de Ciaverlik, qui franchissait le canal et amenait de l'eau douce dans le quartier du port. Contemporaine de l'aqueduc, elle aura été gravée à cette place à la faveur des échafaudages élevés dans la tranchée pour construire l'arche qui portait la conduite d'eau. Incomplète, elle aussi, elle ne nous dit pas si son objet était le canal ou bien plutôt l'aqueduc.

L'aspect monumental de cette tranchée, les inscriptions qui l'accompagnent ont fixé l'attention des savants sur cet ouvrage. A l'exception de V. Chapot, qui a prospecté l'ensemble du site de Séleucie, les archéologues ne se sont guère souciés du port proprement dit. Dans le terrain, on distingue le pourtour du bassin, aujourd'hui comblé. Vers l'est, deux chambres voûtées, à quelque distance l'une de l'autre mais sur le même alignement, sont tout ce qui reste d'un vaste grenier ouvrant sur le quai (fig. 6)⁴². Vers l'ouest, les murs enfermant le bassin convergent vers l'entrée du chenal qui, au ras de la montagne, reliait le port à l'avant-port. De ce dernier, on ne voit plus que l'amorce des môles qui isolaient les bateaux de la mer. Celle-ci peut être extrêmement violente sur cette côte, en sorte que l'avant-port dut être fréquemment recon-

³⁹ IGLS 1134. L'ordre des mots, *Imp. Vespasiano* [Caesari], moins habituel que *Imp. Caesari Vespasiano*, est le même que sur le milliaire du Musée d'Antioche. Cf. Appendice 4.

⁴⁰ Une date ajoutée en cursives grecques dans la marge inférieure de l'inscription et qui indique l'an 444 de l'ère séleucide, soit 131/132 de notre ère, pourrait bien suggérer dans quelle circonstance l'inscription fut gravée. Cette année vit en effet l'empereur Hadrien débarquer à Séleucie en revenant d'Égypte. Peut-être aura-t-il visité les installations portuaires et se sera-t-il étonné de ne pas rencontrer dans le canal le nom de celui de ses prédécesseurs qui sut faire d'un port délaissé une importante base navale.

⁴¹ IGLS 1135. Je n'ai pas réussi à la voir. D. Feissel a bien voulu m'en communiquer une photo; bien que peu lisible, elle confirme l'emplacement de l'inscription et la distribution des caractères indiqués par Chapot.

⁴² A. BOURQUENOUD (Études de Théol., Phil. et d'Hist. 2, 1860, 403 ss.; 583 ss.) signale 'sur le bord immédiat du port, plusieurs magasins en voûte, qui devaient servir d'entrepôts pour les marchandises'. CHAPOT (op. cit. [note 19] 200) les tenait pour disparus. Ce sont sans doute ces magasins que les fouilleurs de Princeton ont retrouvés et partiellement dégagés: STILLWELL, op. cit. (note 19) 3. Voir fig. 6.



6 Grenier ouvrant sur le port de Séleucie.

struit⁴³. Sans préjuger les résultats d'une exploration archéologique qui serait hautement souhaitable, il est permis de penser que le règne de Vespasien donna une nouvelle vie au port de Séleucie. Si l'autorité romaine n'a pas reculé devant l'effort gigantesque que représentait l'ouverture d'une tranchée de dérivation pour l'eau d'un simple torrent, c'est qu'elle jugeait indispensable de faire de ce port une base susceptible d'accueillir les plus gros bateaux des flottes impériales. On y aura donc exécuté des travaux importants: élargissement et approfondissement de la rade, aménagement de quais, d'un arsenal, de greniers, etc. Le chenal d'accès et l'avant-port n'auront pas non plus été négligés. Ce brusque intérêt manifesté pour un port qui, depuis Pompée, ne semble pas avoir été particulièrement fréquenté, s'inscrit sans doute dans un programme plus vaste. Dans un prochain chapitre, je montrerai qu'il coïncide avec des travaux de canalisation de l'Oronte entrepris par le légat de Syrie, M. Ulpius Trajan, et avec des réfections de routes imputables au même légat. Les unes et les autres traduisent le souci de faciliter aux Romains l'accès à la frontière orientale de l'Empire,

⁴³ Dans la tradition littéraire du IV^e siècle, Constance II est crédité de la construction du port de Séleucie et de son chenal: *Descriptio totius mundi*, éd. J. ROUGÉ (1966) 28: . . . *Constantinus imperator maximum montem secavit et introducens mare fecit portum bonum et magnum* . . . Saint Jérôme inscrit ces travaux dans l'année 346, année de guerre contre les Sassanides; cf. E. HONIGMANN, *RE II A 1191 s.*, s. v. *Seleukeia Pieria*, avec les autres sources. Mais on sait que les auteurs du Bas-Empire décrivent volontiers comme un ouvrage neuf ce qui n'était qu'une remise en état. Il se pourrait qu'à Séleucie, la position de l'avant-port et du chenal ait varié dans le temps; c'était du moins l'opinion de CHAPOT, *op. cit.* (note 19) 204.

constamment menacée par les Parthes⁴⁴. Au lendemain d'un succès militaire acquis à son arrivée en Syrie, en 73–74 ap. J.-C., ce légat, pressentant un nouveau conflit, aura voulu réduire les difficultés ressenties par ses prédécesseurs et ordonné toutes les mesures utiles pour rapprocher cette frontière des centres de décision, Antioche et Rome. Je n'hésite donc pas à lui attribuer la réfection du port et le creusement de la tranchée. Celle-ci fut achevée avant le 24 juin 79, date de la mort de Vespasien, puisqu'il était encore en vie lorsque fut gravée IGLS 1134. Cette inscription portait sans doute le nom du légat M. Ulpius Trajan ou celui de son successeur, L. Ceionius Commodus, en charge depuis 78 ou 79.

Ainsi la base que Seleucus Ier s'était donnée sur la Méditerranée pour servir ses ambitions navales a-t-elle retrouvé, avec les empereurs flaviens, toute son importance. Mais, au lieu d'être axée vers l'Ouest, Séleucie apparaît désormais comme un pivot dans un système opérationnel orienté vers l'Est. De ce système, nous allons essayer, dans les pages qui suivent, de retrouver les principaux éléments.

LE PERSONNEL DE LA BASE

Ce port réaménagé, agrandi peut-être, sur l'ordre du légat de Syrie, à des fins essentiellement militaires, par qui était-il occupé et desservi? Des éléments de réponse nous sont donnés par des inscriptions funéraires recueillies hors de l'enceinte de la ville, les unes entre cette enceinte et la tranchée de Vespasien, les autres en avant de la porte dite du Marché, qui ouvrait sur la route d'Antioche. Elles sont toutes rédigées en latin. Dans un pays où la langue des habitants et des autorités locales est le grec, l'usage du latin traduit l'appartenance à une institution proprement romaine. En l'occurrence, il s'agit de marins et d'officiers des deux flottes impériales de Misène et de Ravenne⁴⁵, ainsi que de la *classis Syriaca*, dont l'origine et les caractéristiques sont moins bien établies. Avec le nom et le grade des défunts, ces inscriptions nous apprennent, lorsqu'elles sont complètes, leur pays d'origine, leur incorporation et le nom du bateau à l'équipage duquel ils ont appartenu, leur âge et leur temps de service, et aussi les noms des proches ou des héritiers qui ont pris soin de leur assurer une sépulture. Cette documentation ne nous fait évidemment connaître qu'une proportion infime des utilisateurs du port. Elle permet toutefois un échantillonnage assez significatif. On observe, en effet, que la flotte de Misène est représentée par au moins seize officiers ou soldats⁴⁶; quatre autres appartiennent à la flotte de Ravenne⁴⁷, trois ou peut-être quatre à la *classis Syriaca*⁴⁸. Les flottes de Misène et de Ravenne étaient le

⁴⁴ D. VAN BERCHEM, *Mus. Helveticum* 40, 1983, 195.

⁴⁵ Marins: IGLS 1161–1182. – Officiers: IGLS 1155–1159; 1175.

⁴⁶ IGLS 1155–1159; 1161–1162; 1165–1168; 1170–1172; 1178. Ajouter AE 1949, 261 et 262.

⁴⁷ IGLS 1164; 1177; 1180–1181.

⁴⁸ IGLS 1163; 1169; 1175; en 1174, le nom de la flotte est perdu, mais la liburne *Capricorne* est vraisemblablement la même qu'en 1163.

plus souvent combinées dans le cadre d'opérations extérieures à l'Italie, le préfet de la première exerçant alors une autorité supérieure⁴⁹. On observe aussi que les flottes de Misène et de Ravenne portent toutes les deux l'épithète de *praetoria*, qu'elles n'avaient pas encore reçue en 71⁵⁰, mais bien en 114⁵¹ et qu'elles doivent sans doute à la dynastie flavienne⁵². Leurs soldats portent les *tria nomina*, en vertu d'un privilège attesté à partir de 129⁵³ et qui serait imputable à Hadrien⁵⁴. Ces inscriptions appartiennent donc au IIe siècle.

La concentration à Séleucie de navires et d'équipages de ces deux flottes a été mise en relation avec la guerre parthique de Lucius Verus, qui dura de 162 à 166 et occasionna un très important mouvement de troupes. Cette impression est renforcée par le témoignage d'un papyrus⁵⁵: par un contrat de vente conclu à Séleucie de Piérie, le 24 mai 166, *in castris in hibernis vexillationis classis praetoriae Misenatium*, un marin cède à un sous-officier un petit esclave d'outre-Euphrate (*transfluminianum*). Les contractants appartiennent l'un et l'autre à la trière Tigris. Interviennent en outre, comme témoins ou cautions, six autres marins appartenant à divers navires, dont un au moins, la trière Liber Pater, reparait dans une des inscriptions funéraires de Séleucie⁵⁶.

La mention de 'quartiers d'hiver' montre que le port de Séleucie était équipé pour accueillir durablement une escadre provenant d'Italie. Le cippe funéraire consacré à sa femme par un triérarque de la flotte de Misène suggère que des officiers pouvaient y vivre avec leurs proches⁵⁷. Faudrait-il penser que la présence de vexillations des flottes prétoriennes ne fut qu'un épisode isolé dans l'histoire de Séleucie? Rien ne prouve que toutes les épitaphes attestant leur présence datent des années 162–166. H. Seyrig a fait remarquer que le nom de Dacicus, porté par une quadrirème connue par de nombreuses inscriptions⁵⁸, a peu de chance d'avoir encore été en usage soixante ans après les guerres daciques de Trajan; il avance déjà l'idée d'une 'base navale permanente'⁵⁹.

Il convient de nous arrêter à la *classis Syriaca*, représentée à Séleucie par plusieurs inscriptions⁶⁰. Le plus ancien document daté qui atteste son existence est une dédicace gravée en l'honneur d'un chevalier, Sex. Cornelius Dexter, qui, après avoir accompli ses *militiae*, devint préfet de la *classis Syriaca* et fut, en cette qualité, décoré par Hadrien au terme de la guerre suscitée en Palestine par Barkochba⁶¹. Qu'elle ait été

⁴⁹ Voir ci-dessous, p. 78.

⁵⁰ CIL XVI 15.

⁵¹ CIL XVI 60.

⁵² STARR, op. cit. (note 1) 185 s.; KIENAST, op. cit. (note 1) 71 ss.

⁵³ CIL XVI 74.

⁵⁴ KIENAST, op. cit. (note 1) 26 ss. Ce privilège n'implique pas l'exercice du droit latin; cf. STARR, op. cit. (note 1) 71 ss.

⁵⁵ P. MEYER, *Jurist. Papyri* (1920) n° 37 = FIRA III n° 132.

⁵⁶ IGLS 1168.

⁵⁷ IGLS 1156.

⁵⁸ IGLS 1167 avec les références des éditeurs.

⁵⁹ Le cimetière des marins à Séleucie de Piérie: *Mélanges R. DUSSAUD* 1. *Bibl. Arch. et Hist.* 30 (1939) 451 ss. et notamment 459.

⁶⁰ Ci-dessus, note 48. Voir aussi les remarques de SEYRIG, op. cit. (note 59) 456, à propos d'IGLS 1175.

⁶¹ CIL VIII 8934 = ILS 1400. Cf. PFLAUM, op. cit. (note 4) 323, n° 137, qui a tort de penser que les *donna militaria* lui furent accordés au titre de commandant d'une aile de cavalerie. Dans les inscriptions honori-

créée dès avant Hadrien résulte du fait que deux au moins d'entre les marins connus de cette flotte portent des noms pérégrins et non pas les *tria nomina* des épitaphes de Séleucie⁶².

La classis Syriaca s'inscrit dans la série des flottes régionales, dont le nom, à lui seul, précise le champ d'activité. La classis Britannica assure les échanges entre la Bretagne et le continent. La classis Germanica, la classis Pannonica et la classis Moesica exercent leur activité respectivement sur le Rhin ou sur le Danube. La classis Syriaca était évidemment affectée en temps normal à la côte syrienne, encore que nous trouvions des traces du passage de ses vaisseaux dans d'autres secteurs de la Méditerranée, soit en Mer Egée et même à Césarée de Maurétanie⁶³.

Les opinions des spécialistes divergent quant à la date de sa création et à son ou ses ports d'attache. Considérons d'abord ce dernier point. D. Kienast invoque à cet égard le titre de *ναυαρχίς* porté sur leurs monnaies ou dans leurs inscriptions par diverses villes de Syrie ou de Cilicie⁶⁴. A l'égal des autres épithètes dont ces villes peuvent se prévaloir, il faut admettre qu'une cité ne pouvait être *ναυαρχίς* qu'avec l'agrément de Rome. *Ναυαρχίς* est attesté pour Sidon dès le règne de Vespasien; pour Dora depuis Trajan; pour Tripolis et pour Laodicée depuis Hadrien; pour Tyr dans la seconde moitié du IIe siècle. A ce premier groupe exclusivement syrien se sont ajoutées, au cours du IIIe siècle, plusieurs villes de Cilicie et même Side en Pamphylie. Pour Kienast, une ville ainsi qualifiée devait pouvoir abriter dans son port une flotte de guerre. Il observe que si la représentation d'une galère figure sur les monnaies de Tyr, de Sidon et de Tripolis bien avant qu'elles ne se proclament *ναυαρχίς*, à Side, en revanche, cette image apparaît en même temps que le titre⁶⁵. Kienast admet donc que toutes ces villes et peut-être d'autres encore dont la titulature ne nous est pas connue ont servi de bases à la classis Syriaca⁶⁶. Cette façon de voir implique une dispersion dans l'espace qui ne semble pas appropriée à l'importance relative de la flotte de Syrie. Les flottes de Misène et de Ravenne, sans doute bien plus considérables, n'ont eu chacune qu'un seul port d'attache, dont elles portent le nom. Séleucie est en fin de compte l'unique port de la côte de Syrie où soit attestée la présence de navires de la classis Syriaca; or, sur les monnaies de cette ville, pourtant largement pourvue en titres honorifiques, celui de *ναυαρχίς* n'apparaît pas. Il faut donc donner à ce titre un autre sens que celui de base navale. Risquons une hypothèse: par analogie avec la triérarchie athénienne, on pourrait penser qu'une cité devenait *ναυαρχίς* lorsqu'elle s'était engagée à fournir à la flotte romaine des bateaux de guerre, des liburnes, sans

fiques, même en ordre inverse, la mention des *donata* suit en principe l'énoncé de la fonction qui les a valus au bénéficiaire. On verra plus loin que le responsable du ravitaillement d'une armée en campagne pouvait être décoré à l'égal d'un commandant de troupe.

⁶² IG III 1447 (Le Pirée); CIL VIII 9385 (Cherchel).

⁶³ Mer Egée: CIL III 421 (Teos); 434 = ILS 2913; AE 1972, 582 (Ephèse); IG III 1447 (Le Pirée); XII 988 (Tenos). – Césarée de Maurétanie: CIL VIII 9385.

⁶⁴ KIENAST, op. cit. (note 1) 90 ss. et notamment p. 91 note 36, où l'on trouvera les références nécessaires aux monnaies ou aux inscriptions.

⁶⁵ BMC, Lycia, Pamphylia and Pisidia, p. 161, n^{os} 112–114.

⁶⁶ STARR, op. cit. (note 1) 187 propose une explication différente: il s'agirait de villes disposant de leur propre flotte, susceptible d'être affectée au service de l'état, notamment pour des transports nécessités par les guerres parthiques.

doute, dont la classis Syriaca aurait été la première à bénéficier⁶⁷. Quoi qu'il en soit, il me paraît évident que la classis Syriaca ne peut avoir eu d'autre base que Séleucie de Piérie. Et j'en vois la preuve dans le fait que cette flotte devient au IV^e siècle la classis Seleucena⁶⁸. C'est un phénomène fréquent au Bas-Empire que des unités de l'armée perdent leur nom traditionnel pour prendre celui de leur lieu de stationnement. Ce qui vaut pour les forces de terre⁶⁹ vaut aussi pour les flottes; on l'observe en particulier pour les flottes du Danube⁷⁰.

A cette localisation, on a objecté qu'à Séleucie, les témoignages relatifs aux flottes de Misène et de Ravenne étaient beaucoup plus nombreux⁷¹. Il faut donc tenter de distinguer les rapports qui ont pu exister entre ces diverses escadres. On a vu que, pour des opérations de grande envergure, les navires de Misène et de Ravenne étaient habituellement combinés⁷². S'y ajoutaient, selon les circonstances, les navires basés dans la région concernée. Il est clair que les inscriptions de Séleucie reflètent les concentrations auxquelles ont donné lieu les guerres parthiques du II^e siècle. Mais, en temps normal, il suffisait d'une flotte réduite pour assurer le service et la protection de la base, ainsi que les liaisons sur la côte syrienne et peut-être cilicienne. La classis Syriaca représentait en quelque sorte une structure d'accueil, et son préfet passait tout naturellement aux ordres du préfet de la flotte de Misène, lorsque les circonstances exigeaient l'intervention d'une escadre plus puissante.

Si l'on admet cette façon de voir, on s'entendra aussi pour attribuer la création de la flotte de Syrie à Vespasien. Les travaux exécutés sous son règne dans le port de Séleucie de Piérie, travaux dont la tranchée de dérivation est le seul témoin visible, mais éloquent, impliquent la formation simultanée d'un corps de marins pour en être la garnison permanente. Le port de Séleucie et la flotte de Syrie constituent à eux deux un rouage essentiel dans une organisation conçue au lendemain d'une chaude alerte sur la frontière de l'Euphrate et qui devait faire ses preuves dans les guerres parthiques du II^e siècle. L'entretien des installations portuaires, des *navalia*⁷³, incombait aux cadres de la classis Syriaca; c'est donc à cette flotte que dut appartenir le navarque Germanus qui dirigea une équipe de travail lors du creusement de la tranchée⁷⁴ et aussi celui dont le nom figurait dans une dédicace émanant du peuple de Séleucie⁷⁵.

⁶⁷ La liburne ou birème prévaut au Haut-Empire sur les plus gros vaisseaux: H. D. L. VIREECK, *Die röm. Flotte* (1975) 35. Les seuls bateaux de la classis Syriaca dont nous connaissons le type sont deux liburnes: ILS 2913; IGLS 1163.

⁶⁸ Cod. Theod. 10, 23, 1 = Cod. Iust. 11, 13.

⁶⁹ Ainsi la légion II adiutrix d'Aquincum a-t-elle donné les *Acincenses* (Not. dign. occ. 7, 101 et 41,25); la légion II Italica de Lauriacum, les *Lauriacenses* (Not. dign. occ. 5, 259); la légion V Macedonica de Novae, les *Novenses* (Not. dign. or. 11,23).

⁷⁰ Not. dign. or. 42,43: *Classis Ratiariensis*; Not. dign. occ. 32,56: *Classis Aegētensium, sive secundae Pannonicae... nunc Sisciae*. Ce dernier exemple atteste les transferts successifs d'une flotte basée d'abord sur Aegeta.

⁷¹ KIENAST, op. cit. (note 1) 93 et note 39.

⁷² Le papyrus Heid. Lat. 7, publié par R. SEIDER dans *Zeitschr. Papyrol. u. Epigr.* 29, 1978, 241, nous en offre un nouvel exemple. Le substantif *commeatus* qui revient constamment ainsi que des verbes tels que *deducere*, *deputare* s'appliquent manifestement à des vivres, non à des congés, comme le croit l'éditeur sur la foi de Végèce.

⁷³ ILS 2435: *optio navaliurum*.

⁷⁴ IGLS 1138.

⁷⁵ IGLS 1144. Le gentilice Flavius, qui reparait trois fois dans cette inscription suggère que la famille qu'elle honorait devait son droit de cité à un des princes flaviens.



Carte 2: De la mer à l'Euphrate.

DE LA MER A L'EUPHRATE
(Cartes 2 et 3)

Après avoir franchi une dernière chaîne de montagne, entre Mélitène et Samosate, l'Euphrate prend la direction de l'ouest. A la hauteur de Zeugma, il n'est plus qu'à quelque 150 km de la côte méditerranéenne. Mais cette distance, calculée à vol d'oiseau, est celle du Golfe d'Alexandrette, et celui-ci est isolé de l'intérieur par la chaîne de l'Amanus. Le port le plus accessible, à partir de Zeugma, devait nécessairement se trouver près de l'embouchure de l'Oronte. Cette considération explique qu'après

avoir fondé Séleucie de Piérie et Antioche, Seleucus Ier ait inscrit deux autres villes sur la carte de son royaume, Séleucie de l'Euphrate, sur la rive droite du fleuve, et Apamée sur l'autre rive⁷⁶. Il les relia par un pont⁷⁷, et Séleucie, vers laquelle convergèrent plusieurs routes, ne tarda pas à devenir le point de passage le plus fréquenté du Moyen Euphrate, en sorte que son nom fut bientôt supplanté par celui, plus significatif, de Zeugma.

Pline indique, entre Séleucie de Piérie et Zeugma, une distance de 175 milles⁷⁸. Les itinéraires anciens donnent des chiffres moindres pour le même trajet⁷⁹, mais ces différences sont peut-être imputables à des accidents de copie. La route la plus courte était celle qui, au départ d'Antioche, longeait l'Oronte sur sa rive gauche, franchissait ce fleuve au pont de Gephyra (Demirköprü), gagnait Gindarus (Cendiris) dans la vallée de l'Afrîn et, de là, coupait directement sur Zeugma, à travers les collines de la Cyrrestique. A partir de Gindarus, une autre route, axée elle sur Samosate, permettait d'atteindre, en une étape et sans quitter la vallée de l'Afrîn, la ville de Cyrrhus d'où l'on pouvait rejoindre, par Killiz, la route précédente. Bien qu'un peu plus longue que la route directe, cette variante devait offrir un parcours moins accidenté⁸⁰. Ces données font apparaître l'importance stratégique de Cyrrhus qui, à mi-distance entre Antioche et Zeugma, contrôlait aussi la route d'Antioche à Samosate.

Ce qu'il importe de souligner ici, c'est qu'une portion notable du trajet Séleucie de Piérie – Zeugma pouvait se faire par bateau. L'Oronte se prêtait à la navigation jusqu'à Gephyra, et l'on pouvait aussi tirer parti de la vaste nappe d'eau qu'entretenaient, dans la plaine d'Antioche, les diverses rivières qui y déversaient leurs eaux. C'est le moment de considérer l'hydrographie de la région. Sur le flanc est de l'Amanus s'étend une plaine habituellement appelée plaine d'Antioche. Antioche se trouve à la limite sud de cette plaine, à l'endroit précis où les montagnes qui l'encadrent se rapprochent pour ne laisser qu'un couloir étroit aux eaux qui en sortent. Au centre de la plaine, deux rivières se rejoignent: le Karasou, qui coule du nord au sud, au pied de l'Amanus, et l'Afrîn. Ce dernier, venu lui aussi du nord jusque dans la région de Cyrrhus, s'infléchit progressivement vers l'ouest pour déboucher dans la plaine. Retenues par une colline peu élevée, qui s'allonge en travers de la plaine, à quelques kilomètres au nord d'Antioche (elle est parfois appelée Seuil de Dalyan, du nom d'un village voisin), les eaux du Karasou et de l'Afrîn, grossies de celles de quelques autres torrents

⁷⁶ La position de Séleucie de l'Euphrate a fait longtemps l'objet de discussions entre savants; on la plaçait habituellement à Biredjik, où la route moderne d'Edesse (Urfa) franchit le fleuve. F. CUMONT, *Études syriennes* (1917) 120 ss., a le premier avancé de forts arguments en faveur du village de Belkis, en amont de Biredjik, et une prospection systématique du site a confirmé cette localisation: J. WAGNER, *Seleukeia am Euphrat/Zeugma* (1976).

⁷⁷ PLIN. nat. 5, 86. Sans doute s'agissait-il d'un pont de bateaux. CUMONT (op. cit., p. 125) était d'avis qu'à l'époque impériale on l'avait remplacé par un pont de pierre. Avis contraire de WAGNER (op. cit., p. 107 ss.); des textes anciens qu'il cite à la note 52, le plus significatif est celui d'AMMIEN MARCELLIN (18,8,1) qui suggère l'existence d'un pont de bateaux qu'on pouvait rompre (*iuncturis absctis*) et rétablir selon les circonstances.

⁷⁸ PLIN. nat. 5, 67; cf. 6, 126, où les manuscrits offrent des leçons divergentes, 132 ou 122. MART. CAP. 1,2 s., répète le chiffre de 175 milles.

⁷⁹ K. MILLER, *Itin. Rom.* (1916) 766, notamment, en combinant la Tab. Peut. et l'Itin. Ant., via Cyrrhus: 139 milles.

⁸⁰ E. FRÉZOULS, *Cyrrhus et la Cyrrestique*, dans: ANRW II 8 (1977) 183.



Carte 3: Environs d'Antioche.

mineurs, ont constitué un lac d'étendue variable, selon la saison (Amiq Gölü), qu'on voit encore sur toutes les cartes de la région. Par suite de récents travaux de drainage, il a complètement disparu. Un émissaire s'en échappait, qui continue d'évacuer les eaux de la plaine par un passage frayé à l'extrémité occidentale du Seuil de Dalyan. Sur la carte turque au 1 : 200 000, il porte encore le nom de Karasou.

L'Oronte, lui, issu de la Bekaa, entre le Liban et l'Antiliban, et parvenu après une longue course en direction du nord jusqu'à la latitude d'Antioche, dessine vers l'ouest une courbe assortie de nombreux méandres et s'insinue dans le couloir d'Antioche à l'extrémité est du Seuil de Dalyan. Recueillant au passage les eaux du Karasou, il

poursuit sa course vers la mer. Mais avant d'y parvenir, il lui faut franchir un dernier obstacle; une ligne de collines, reliant les massifs de l'Amanus et du Casius, barre la sortie du couloir. L'Oronte s'y est ouvert, au pied de l'actuel Saman Dağı, un étroit défilé, entre des pentes abruptes et parfois des parois de rochers. Après un dernier méandre, il parvient à la plaine côtière, largement faite de ses propres alluvions.

Sur la navigabilité de l'Oronte, en amont comme en aval d'Antioche, nous avons des témoignages littéraires parfaitement explicites. Le premier de nos auteurs est Strabon, selon qui, de la mer jusqu'à Antioche, il suffit d'une journée pour le remonter⁸¹. Depuis quand? On évoque fréquemment à cet égard le papyrus de Gourob qui relatait le voyage de Séleucie à Antioche accompli au milieu du IIIe siècle par le roi Ptolémée III⁸². Mais la mention de bateaux dans ce texte n'est qu'une conjecture, qui n'est pas assurée. On rapproche aussi le texte de Strabon d'un passage de Pausanias (8,29,3), où il est question d'un canal de dérivation creusé sur l'ordre d'un empereur, que l'auteur ne nomme pas, pour permettre aux bateaux d'atteindre Antioche en évitant des rapides qui entravaient leur course. Si ce canal avait conditionné la navigation en aval d'Antioche, Strabon, qui écrivit sous Auguste et sous Tibère, en aurait sans doute fait état et nommé l'empereur, comme il fait ailleurs, à propos des routes transalpines, par exemple⁸³. Mais Strabon tient son information de Posidonius, qu'il cite un peu plus haut⁸⁴, et le trafic qu'il décrit existait sans doute de longue date, avec les servitudes que pouvaient imposer le lit du fleuve et le niveau des eaux.

Comment expliquer, alors, le canal de Pausanias? Ayant inspecté le cours inférieur de l'Oronte, je me suis persuadé que la 'gorge escarpée' où, selon lui, le fleuve traversait des rapides, ne pouvait être autre chose que le défilé dont j'ai parlé plus haut (fig. 7). Le relief accusé de la vallée exclut le creusement d'un canal qui eût permis au fleuve de s'écouler par un autre chemin. Mais, à l'intérieur du défilé, j'ai pu observer en période de basses eaux des bancs de pierres affleurant à la surface de l'eau. Il est donc très possible, et même probable, que, pour accroître le tonnage et, par conséquent, la capacité de transport des bateaux, il ait fallu procéder à diverses places à des travaux de canalisation, notamment dans les courbes du fleuve. Comme on va le voir, c'est sous Vespasien que se manifeste pour la première fois, à l'échelon impérial, un souci du trafic sur l'Oronte⁸⁵. Je suis donc tenté de reconnaître le premier prince flavien dans l'empereur anonyme de Pausanias. Mais il est clair que ce trafic exigeait un entretien constant du lit du fleuve, comme le prouve encore au IVe siècle une constitution de l'empereur Valens qui nous montre la *classis Seleucena* affectée, entre autres tâches, au nettoyage de l'Oronte (*ad auxilium purgandi Orontis*)⁸⁶.

C'est encore un auteur du IVe siècle, Libanius, qui décrit, non sans emphase, le trafic fluvial qui existait de son temps de part et d'autre d'Antioche. Après avoir évoqué l'abondance des produits de la terre et du poisson que les habitants de la ville rece-

⁸¹ STRAB. 16,2,7: ἀνάπλους δ' ἐκ θαλάττης ἐστὶν εἰς τὴν Ἀντιόχειαν αὐθιμερόν.

⁸² F. JACOBY, FGrH 160; liste des nombreuses éditions, dressée par L. ROBERT, chez M. HOLLEAUX, *Etudes d'épigr. et d'hist. grecques* 3 (1942) 309, note 7.

⁸³ STRAB. 4,6,6.

⁸⁴ STRAB. 16,2,4.

⁸⁵ Ci-dessous, p. 76 et Appendice 4.

⁸⁶ Cod. Theod. 10, 23,1 = Cod. Iust. 11, 13, 1; cf. ci-dessus p. 64.

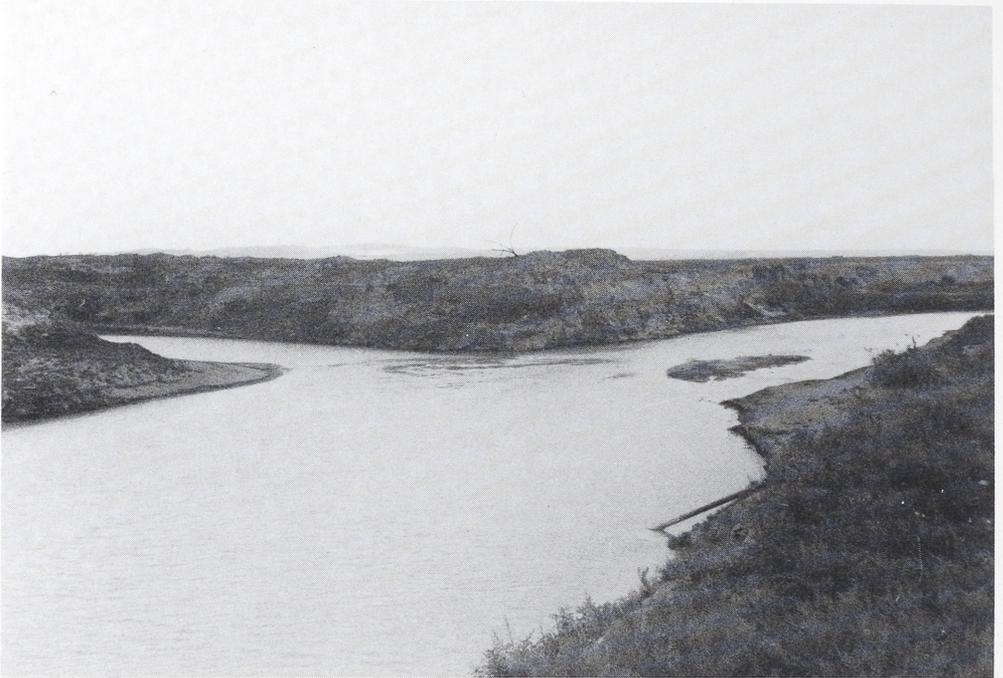


7 L'Oronte à la sortie du défilé entre le Samandag et le Mt. Casius.

vaient de la plaine toute proche, du lac et de la mer, l'orateur poursuit: 'Cependant l'avantage, pour la cité, du fleuve et du lac ne se réduit pas à enrichir la table; tout ce que donne le sol, ils le font appartenir à la cité, car ils rendent faciles les transports et n'obligent pas à se contenter, pour la conduction des céréales, des minces ressources des bêtes de somme⁸⁷. . . Ainsi, par des flottes tant lacustres que fluviales, ils évacuent les productions des champs vers la ville. Tout d'abord ils les convoient en se partageant la tâche, mais ensuite le fleuve tient lieu des deux: il reçoit par sa flotte propre ce que lui livre le lac et le transporte au milieu de la ville, et c'est jusque devant la porte de chacun qu'il fait arriver ses ballots. . . Le cours du fleuve entre la cité et la mer n'est pas non plus rendu impropre à la navigation à cause des sables, comme il arrive bien souvent au Nil; et cette dernière portion du fleuve ne reste pas non plus pour nous inactive, mais elle mérite la louange dont use Pindare à l'endroit de l'Hipparis de Camarine: »son cours rapide vient assembler la forêt des solides maisons«, car il fournit aux bois venus de tout côté le moyen d'être, par lui, tirés jusqu'à la ville'⁸⁸.

⁸⁷ Réflexion semblable de PLINE LE JEUNE (epist. 10, 41) à propos d'un projet de canal destiné à relier en Bithynie un lac à la mer: *est in Nicomedensium finibus amplissimus lacus: per hunc marmora, fructus, ligna, materiae et sumptu modico et labore usque ad viam navibus, inde magno labore, maiore impendio vehiculis ad mare debebuntur.*

⁸⁸ LIB. or. 11, 529-531, trad. A. J. FESTUGIERE, Antioche païenne et chrétienne. Bibl. Ecoles Franç. d'Athènes et Rome 194 (1959) 35 s.



8 Dipotamia (?). L'Oronte à droite, le Karasou à gauche.

L'état de choses décrit par Libanius n'était sans doute pas une innovation de son temps. Il est permis de penser qu'il s'est développé au fur et à mesure que grandissait la ville d'Antioche, à l'animation de laquelle il contribuait si fortement. C'est dans ce cadre qu'il convient d'interpréter le texte du milliaire de Vespasien conservé au Musée d'Antioche: *Dipotamiae fluminis ductum millia passus tria cum pontibus*⁸⁹. Si, comme je tente de le démontrer en appendice, le *Dipotamia flumen* (ou *Dipotamiae flumen*) est le lit commun imposé aux eaux de l'Oronte et du Karasou entre le Seuil de Dalyan et la ville d'Antioche (fig. 8), on distingue aussitôt la double motivation du légat de Syrie: défendre les abords de la ville et notamment les voies d'accès contre les effets de brusques crues et favoriser le trafic fluvial. L'entreprise fut considérable, puisqu'elle nécessita le concours de détachements de quatre légions ainsi que de vingt cohortes. Elle était achevée au printemps 75 ap. J.-C.

Nous sommes donc en mesure d'affirmer que des transports à destination de Zeugma pouvaient se faire par bateau jusqu'à Gephyra sur l'Oronte ou même, par le détour du lac d'Antioche, jusque dans le cours inférieur de l'Afrîn. A partir de là, le recours à la route, et par conséquent aux convois de chars ou de bêtes de somme, devenait inévitable. Plusieurs milliaires ont d'ores et déjà attiré l'attention sur l'activité du légat M. Ulpius Trajan comme constructeur de routes⁹⁰. Une route reliait entre elles les

⁸⁹ Appendice 4.

⁹⁰ D. VAN BERCHEM, *Mus. Helveticum* 40, 1983, 187 s.

places fortes de la frontière; le nom de Vespasien apparaît avec celui de Trajan sur le milliaire d'Erek, entre Palmyre et Soura⁹¹. A partir de Soura, cette route remontait l'Euphrate sur sa rive droite, sans s'écarter jamais beaucoup du fleuve. En annexant la Commagène, Vespasien en assura la prolongation jusqu'aux places frontières de la Cappadoce. Entre Zeugma et Samosate, les archéologues ont repéré deux ponts antiques, jetés sur des affluents de l'Euphrate⁹². Ils les ont datés de l'époque sévérienne, en raison des analogies de structure qu'ils présentent avec le pont construit sur le Chabinas (Cendere), entre Samosate et Mélitène. Ce pont, on le sait, est encore orné de trois colonnes, qui portent respectivement les noms de Septime Sévère, Julia Domna et Caracalla⁹³. Mais ces inscriptions attestent la réfection du pont; on ne prend pas garde au fait que l'une d'entre elles porte les traces d'une inscription au nom de Vespasien⁹⁴. Il n'est pas douteux que la première organisation systématique de cette frontière date de l'époque flavienne⁹⁵.

Un soin égal fut apporté aux routes reliant Antioche aux diverses places de la frontière, notamment Zeugma et Samosate, où des légions furent établies durablement. La route d'Apamée à Palmyre, que jalonnait la stèle de Qorsi⁹⁶, n'était qu'un des rayons, et le plus méridional, de ce vaste faisceau, centré sur Antioche et orienté vers l'est. Soyons certains que la ville de Cyrrihus, à mi-chemin de Zeugma et, au surplus, étape obligée en direction de Samosate, aura occupé d'emblée une place privilégiée dans l'élaboration ou la refonte du réseau routier.

NAVIGATION SUR L'EUPHRATE

Lorsqu'il découvre l'Euphrate du haut des collines de couleur ocre qui délimitent de part et d'autre sa vallée, le voyageur est saisi tout à la fois par la majesté du spectacle et par l'absence de toute vie à la surface des eaux (fig. 9). Dessinant d'amples lacets, le fleuve coule entre des rives qu'on serait tenté d'appeler désertes si des espaces verts, de surface variable, ne venaient rompre l'uniformité du paysage. Je parle bien entendu du Moyen Euphrate, que j'ai pu voir à diverses hauteurs. Né dans les montagnes d'Arménie, le fleuve franchit plusieurs chaînes dans d'étroits défilés avant d'atteindre la steppe mésopotamienne au nord de Samosate. Il est alors à moins de 100 km du

⁹¹ H. SEYRIG, *Syria* 13, 1932, 276; cf. *AE* 1933, n° 205.

⁹² Pont sur le Karasou (affluent de l'Euphrate): J. WAGNER, *Legio IV Scythica in Zeugma am Euphrat*, dans: *Studien zu den Militärgrenzen Roms*. *Bonner Jahrb. Beih.* 38 (1977) 520 ss.; pont sur le Göksou (anc. Singas): H. HELLENKEMPER, *Der Limes am nordsyrischen Euphrat*. *Ibid.* 466.

⁹³ IGLS 42-44; cf. le texte des stèles contemporaines, IGLS 39-42: *pontem Chabinae fluvii a solo restituerunt et transitum reddiderunt*.

⁹⁴ IGLS 38.

⁹⁵ Aux témoignages déjà invoqués, il convient d'ajouter l'inscription d'Ayni, en amont de Zeugma, qui commémore la construction par l'armée d'un engin hydraulique au temps du légat A. Marius Celsus, éphémère prédécesseur de M. Ulpius Traianus: ILS 8903 = IGLS 66; cf. C. B. RÜGER, *Bonner Jahrb.* 179, 1979, 187 ss.; D. VAN BERCHER, *Mus. Helveticum* 40, 1983, 188 s.

⁹⁶ *AE* 1974, n° 653 (76 ap. J.-C.).

Tigre, qu'il rejoindra beaucoup plus loin en Basse Mésopotamie. A l'âge du pétrole, on pourrait imaginer que l'Euphrate, reliant, ou peu s'en faut le Golfe Persique à la Méditerranée, accueille autant de chalands que le Rhin ou le Mississipi. Il n'en est rien, en raison de l'irrégularité du courant, des bancs de sable qui obstruent son lit et des barrages rudimentaires que les riverains ont multipliés tout au long de son cours pour amener de l'eau dans leurs champs. Une navigation dans le sens du courant est possible sur des distances limitées; à contre-sens, elle est pratiquement impossible. Les Anglais en firent l'expérience au siècle dernier, alors que, ne disposant pas encore du canal de Suez, ils cherchaient une voie commode pour atteindre les Indes. Le colonel F. R. Chesney, à qui nous devons une description détaillée des pays du Proche Orient, fut chargé en 1836 de descendre l'Euphrate⁹⁷. A cet effet, deux bateaux à vapeur, construits à Liverpool et transportés en pièces détachées jusqu'au fleuve, furent montés et mis à l'eau à Biredjik. L'un d'eux s'écrasa contre des rochers en cours de route; l'autre parvint non sans péripéties jusqu'à la mer. Cinq ans plus tard, deux autres bateaux furent engagés, cette fois, contre le courant; ils le remontèrent jusqu'à Meskene, mais au prix d'un halage à main d'homme, incroyablement difficile et onéreux⁹⁸. L. Dillemann, qui a étudié sur place les embarcations en usage de nos jours sur l'Euphrate, les range en deux catégories:

1° le *kellek*, comme sur le Tigre, utilisé de toute antiquité. C'est un radeau de poutres brutes entrecroisées, reposant sur des outres gonflées. Il est muni de lourds avirons qui, d'après les voyageurs transportés par ce moyen aux hautes eaux, servent seulement à diriger l'embarcation. Toutefois les spécialistes sont formels; quand le courant est faible, les rames servent aussi à la propulsion et la vitesse peut être accrue par des équipes supplémentaires de rameurs.

2° le *chakhtour* (ou *chartouch?*), considéré comme supérieur au *kellek*. Entièrement fait de pièces de bois clouées, de forme allongée à fond plat, il est muni d'un bord calfaté au bitume. Utilisé normalement à la descente, comme le *kellek*, il peut être remorqué à la remontée... En règle générale, la remontée est considérée comme trop pénible pour être payante. *Kelleks* et *chaktours* sont démolis à l'arrivée et le bois vendu sur place⁹⁹.

Parvenu au niveau de la plaine, dans la région de Hit, l'Euphrate change de caractère et devient navigable dans les deux sens, à l'égal du Tigre, dont il s'est à nouveau rapproché, et des divers canaux qui, depuis une haute antiquité, ont relié les deux fleuves¹⁰⁰. Cet état de choses explique le rôle limité de la navigation dans le récit des

⁹⁷ F. R. CHESNEY, *The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris I-II* (1850). Les volumes III et IV annoncés dans le titre n'ayant jamais paru, on fera bien de lire la Préface ainsi que les lettres publiées à la fin du t. II.

⁹⁸ On trouvera un résumé de ces expéditions successives dans *Encyclopedia Britannica* (édition 1910) 894 ss., s. v. *Euphrates*.

⁹⁹ L. DILLEMANN, *Ammien Marcellin et les pays de l'Euphrate et du Tigre*. *Syria* 38, 1961, notamment p. 151, App. 5, *La flotte de Julien*. Pour DILLEMANN, les bateaux de transports mentionnés par *AMM.* 23, 3, 9 (*onerariae naves ex diversa trabe confectae*) seraient des *chakhtours* 'aux poutres entrecroisées'; quant aux bateaux faits de cuir ou de peaux, il faudrait y reconnaître des *kelleks*.

¹⁰⁰ Sur ces canaux, en général, *STRAB.* 16, 1, 9-11; sur le Naarmalcha, en particulier, L. DILLEMANN, *Syria* 38, 1961, 153 ss.; F. PASCHOUD, *Syria* 55, 1978, 345 ss.; voir aussi, du même auteur, dans son édition commentée de *Zosime* (t. 2, 1 [1979] 246), l'appendice consacré au Naarmalcha.



9 L'Euphrate à Zeugma.

campagnes que les Romains ont menées contre les Parthes. On sait qu'ils n'ont jamais entretenu de flotte permanente sur l'Euphrate, comme ils ont fait sur le Danube et sur le Rhin. Il est vrai que Pline, dans le chapitre qu'il consacre à ce fleuve¹⁰¹, mentionne des trajets navigables dont il précise la longueur, tant en amont qu'en aval de Samosate; de Samosate à Zeugma, il compte 72 milles, de Soura (ou mieux de Philiscum, très proche selon lui de Soura) à Séleucie du Tigre, dix jours de navigation¹⁰². Mais son texte ne suggère à aucun moment que des bateaux pussent remonter le courant, sauf en Basse Mésopotamie. Les historiens nous apprennent bien plutôt qu'à chaque occasion, on construisait des bateaux à proximité du fleuve, soit pour le franchir¹⁰³, soit pour acheminer dans le sens du courant des vivres et du matériel. L'exemple avait été donné par Alexandre qui, soucieux de grossir la flotte de Néarque, regroupée à Babylone, fit construire des bateaux dans les ports phéniciens; transportés en pièces détachées à Thapsaque, qui fut avant Zeugma le passage le plus fréquenté du Moyen Euphrate¹⁰⁴, ils y furent remontés et mis à flot à destination de Babylone¹⁰⁵.

¹⁰¹ PLIN. nat. 5, 83-90.

¹⁰² PLINE explique en effet qu'en Basse Mésopotamie, l'Euphrate se divise en deux bras; celui de droite conduit à Babylone avant de se perdre dans des marécages, celui de gauche rejoint le Tigre à Séleucie. Sur ce dernier, qui est le Naarmalcha ou Fleuve du Roi, voir ci-dessus note 100.

¹⁰³ Lucullus en 69 av. J.-C.: SALL. hist. frg. 4, 59; PLUT. Luc. 24.

¹⁰⁴ STRAB. 16, 1, 23 qualifie Thapsaque d' 'ancien Zeugma'. La position en est controversée. La plupart des savants tiennent, avec E. HONIGMANN, RE V A s. v. Θάψακος, pour la région de Meskene; W. J. FARREL, Journal Hellenic Stud. 81, 1961, 161, s'est prononcé pour Karkemisch.

¹⁰⁵ ARR. anab. 7, 19, 3; STRAB. 16, 1, 11; CURT. 10, 1, 19; PLUT. Alex. 68,1.

Le cours de l'Euphrate, comme celui du Tigre, imposa souvent aux armées romaines leur axe de marche, en raison de la commodité qu'il offrait d'un ravitaillement en cours de route. C'est l'argument qu'avancait, peu avant le désastre de Carrhae, le questeur de Crassus, C. Cassius Longinus, pour persuader son chef de ne pas s'aventurer à l'intérieur de la Mésopotamie et de tirer droit sur Séleucie du Tigre, en suivant la rive gauche de l'Euphrate, accompagné qu'il serait par des bateaux chargés de vivres¹⁰⁶. Après qu'il se fut assuré des places fortes d'Edesse, Nisibis et Singara, l'empereur Trajan décida de passer sur la rive gauche du Tigre; pour traverser le fleuve, il fit préparer des embarcations dans la région de Nisibis, qui furent transportées en chars jusqu'au Tigre car, précise Dion Cassius, les rives de ce fleuve ne présentent pas les essences d'arbres nécessaires aux constructions navales¹⁰⁷. Dans le cours de la même campagne, parvenu en Basse Mésopotamie, Trajan éprouva à nouveau le besoin de bateaux pour prendre Ctésiphon, qui se trouve dans une boucle du Tigre. Il leur fit descendre l'Euphrate et le Naarmalcha; mais ce dernier, ne rejoignant le Tigre qu'en aval de Ctésiphon, il fallut, aux abords de cette ville, les faire passer au moyen de treuils (ὄλκοῖς) du lit du canal dans celui du fleuve¹⁰⁸. Dion Cassius nous renseigne encore sur la flotte que Septime Sévère fit construire à la faveur des forêts qui bordent l'Euphrate¹⁰⁹. Où se trouvaient ces forêts? En Commagène, probablement. Il faut attendre l'expédition de Julien contre les Perses, en 363, pour avoir plus de détails. C'est à Samosate et dans d'autres chantiers de la même région que fut construite une flotte imposante qui, dûment chargée de vivres, d'armes, de machines de siège et d'autre matériel, descendit l'Euphrate jusque dans les parages de Circesium, où elle fit sa jonction avec l'armée de terre¹¹⁰. Selon Ammien Marcellin, qui participa à l'expédition, elle comptait mille bateaux de transport (*onerariae naves*), cinquante autres équipés pour le combat (*bellatrices*) et cinquante radeaux pour l'établissement de ponts¹¹¹. On trouve à peu près les mêmes chiffres chez Zosime, qui distingue six cents navires de bois (chaktours) et cinq cents navires de peau (kelleks)¹¹².

Que devenaient ces bateaux après usage? Un halage à contre-courant était sans doute possible dans la basse vallée du Tigre ou de l'Euphrate, mais il nécessitait une abondante main d'oeuvre. Le plus souvent ils étaient abandonnés ou vendus aux indigènes, toujours à l'affût de bois de construction. Aucun ne revenait à son point de départ¹¹³.

¹⁰⁶ PLUT. Crass. 20.

¹⁰⁷ DIO CASS. 68, 26, 1 s.; cf. L. DILLEMANN, Haute Mésopotamie orientale et pays adjacents. Bibl. arch. et hist. 72 (1962) 66.

¹⁰⁸ DIO CASS. 68, 28, 1 s. C'est à tort qu'AMMIEN MARCELLIN (24, 6, 1 s.) et ZOSIME (3, 24, 2) parlent du 'canal de Trajan'; ce canal a sans doute existé, mais au temps de Trajan il ne fonctionnait plus. Pour plus de détails, voir F. PASCHOUD, Le Naarmalcha. Syria 55, 1978, 346 ss.

¹⁰⁹ DIO CASS. 75, 9, 3.

¹¹⁰ ZOS. hist. 3, 12, 1; cf. MALALAS, p. 328,21–329,1 (Bonn).

¹¹¹ AMM. 23, 3, 9.

¹¹² ZOS. hist. 3, 13, 2, et le commentaire de ce passage par F. PASCHOUD (op cit. [note 100] 113 note 35). Voir aussi MALALAS, p. 328,21–329,1 (Bonn) qui reproduit Magnus de Carrhes, autre témoin de l'expédition.

¹¹³ Je n'ai rencontré qu'une seule affirmation du contraire. Elle se trouve chez STRABON (16, 3, 3) dans un chapitre consacré à Gerrha, sur le Golfe Persique, et aux marchands de cette ville qui étaient spécialisés dans le trafic des épices et des aromates provenant de la péninsule arabique. Strabon cite Aristobule qui avait écrit que cette marchandise était transportée par eau à Babylone, d'abord, à Thapsaque, ensuite, pour être de là acheminée par terre en direction de l'ouest. Strabon relève le désaccord entre Aristobule

En eût-il été autrement, que le trafic par caravanes n'aurait pas pris le développement qu'il a connu au temps où les échanges entre le monde méditerranéen et le Golfe Persique s'intensifiait, pour le plus grand profit de villes comme Palmyre ou Pétra. Au moment de reprendre la route du nord en suivant, cette fois, la rive gauche du Tigre, Julien fit brûler sa flotte et cet ordre fut considéré par beaucoup de contemporains comme un acte de déraison ou l'aveu de sa défaite¹¹⁴. Mais que pouvait-il faire d'autre, s'il voulait empêcher qu'elle tombât aux mains de l'ennemi? Sans doute les bateaux avaient-ils été vidés de leur cargaison, et Julien put adjoindre à son armée les vingt mille hommes normalement affectés au service d'une telle flotte¹¹⁵.

GENESE ET MISE EN OEUVRE D'UN PLAN DE RAVITAILLEMENT

On a déjà rencontré dans les pages qui précèdent le légat propréteur de Syrie, M. Ulpius Trajan, dont le nom se lit sur des milliaires et dans d'autres inscriptions ainsi que sur une monnaie frappée par la ville d'Antioche¹¹⁶. Il arriva dans sa province en 73 ou au début de 74, dans des circonstances mal éclaircies, mais en tout cas en pleine crise romano-parthe¹¹⁷. Il parvint en peu de temps à rétablir la situation au profit de Rome, sans qu'on sache s'il y eut guerre ouverte ou simplement menace de guerre, et obtint les *ornamenta triumphalia*. Mais l'accord intervenu sur l'Euphrate était précaire; Trajan et avec lui l'état-major impérial ne pouvaient ignorer la possibilité d'une reprise des hostilités. Des expériences récentes avaient mis en lumière les difficultés que causaient, pour le ravitaillement d'une armée engagée sur cette frontière, la pauvreté des ressources locales et l'éloignement des centres d'approvisionnement. Lors de sa campagne de 58 en Arménie, Corbulon se fit ravitailler à partir de Trébizonde, où des bateaux déchargeaient leur cargaison de vivres. Des colonnes de bêtes de somme les amenaient aux forces romaines, franchissant plusieurs cols, sous forte protection militaire¹¹⁸. Quelques années plus tard, son successeur en Arménie, Caesennius Paetus, se trouvant en difficulté, Corbulon, devenu dans l'intervalle gouverneur de Syrie, se porta à son secours, non sans avoir au préalable installé des garni-

et un autre contemporain d'Alexandre, Androsthène, qu'il connaissait par l'intermédiaire d'Eratosthène, sa source principale. Androsthène, qui avait une expérience personnelle du Golfe Persique, pour l'avoir visité une première fois avec Néarque, et en avoir ensuite fait le tour avec une autre flotte, ne parlait, à propos de Gerrha, que d'échanges à travers le désert, c'est-à-dire par caravanes. Il est manifeste que Strabon, à l'exemple d'Eratosthène, donne la préférence à la version d'Androsthène. Mais Babylone pourrait aussi avoir servi de point de départ à ces caravanes. Cf. JACOBY, FGrH II 139.

¹¹⁴ AMM. 24, 7, 4; ZOS. hist. 3, 26,3. De nombreux travaux modernes traitent de cette décision; voir entre autres G. WIRTH, *Julians Perserkrieg. Kriterien einer Katastrophe*, dans: *Julian Apostata* (1978) 486.

¹¹⁵ LIB. or. 18, 262, affirme que pour haler autant de bateaux contre le courant du Tigre, il eût fallu mobiliser la moitié de l'armée de terre, ce qui aurait entraîné nécessairement la défaite des Romains. Cf. AMM. 24, 7, 4.

¹¹⁶ Voir ci-dessus p. 70 s.

¹¹⁷ D. VAN BERCHEM, *Mus. Helveticum* 40, 1983, 187 ss.

¹¹⁸ TAC. ann. 13, 39.

sons aux points de traversée de l'Euphrate, pour assurer ses arrières. Des renforts remontèrent la rive droite du fleuve, à travers la Commagène et la Cappadoce, accompagnés d'un nombre imposant de chameaux chargés de grain¹¹⁹.

Corbulon fut un maître pour les généraux de l'époque flavienne, dont beaucoup sans doute avaient servi sous ses ordres¹²⁰. Tout autant que de la discipline, il se préoccupait des conditions de vie de ses soldats. A la différence de Caesennius Paetus, dont Tacite dénonce la légèreté¹²¹, il attacha la plus grande importance à la question du ravitaillement et, par conséquent, des transports. Les routes, les cours d'eau navigables retinrent son attention; légat de Germanie Inférieure, il laissa son nom à un canal qu'il fit creuser de la Meuse au Rhin¹²². Nul doute que, dès son arrivée en Syrie, il ait étudié toutes les possibilités offertes à cet égard par cette province. Ce n'est pas un hasard si, dans le chapitre que Pline consacre à l'Euphrate, il cite comme source d'information Corbulon (ainsi que Mucien, qui fut son subordonné en Arménie, avant d'occuper son poste en Syrie en 68-69)¹²³. Il se pourrait donc bien que certains des ouvrages attribués par des inscriptions à Vespasien aient été commencés de son temps.

Vespasien connaissait l'Orient pour y avoir fait la guerre avant de devenir empereur. De Rome, il n'aura pas cessé de suivre avec un intérêt particulier tout ce qui s'y passait. Mais, à cette distance, il ne pouvait être consulté pour tous les détails, en raison de la longueur des communications¹²⁴. Il y a donc lieu de penser qu'en Syrie comme dans les autres provinces impériales, nombre de travaux furent entrepris sur l'initiative des gouverneurs. Qu'un programme d'organisation de la frontière de l'Euphrate ait été étudié et mis en route dès avant l'arrivée en Syrie de M. Ulpius Trajan nous est suggéré par l'inscription retrouvée à Ayni par V. Chapot¹²⁵; si modeste qu'ait pu être l'installation hydraulique inaugurée au temps du légat A. Marius Celsus, prédécesseur éphémère de Trajan, elle témoigne de travaux d'aménagement en cours sur la rive droite du fleuve. Mais Trajan fut celui des légats de Vespasien qui resta le plus longtemps en Syrie. Il put donc s'attacher à mener ce programme à chef.

Rappelons-en les principaux éléments: 1. Rénovation du port de Séleucie de Piérie et aménagement de la base; 2. Travaux de canalisation de l'Oronte, en aval et en amont d'Antioche, pour faciliter la navigation fluviale; 3. Création d'une flotte dite *Syriaca*, basée sur Séleucie et apte à opérer sur mer aussi bien que sur l'Oronte; 4. Etablissement d'un réseau de voies carrossables rayonnant à partir d'Antioche ou du pont de

¹¹⁹ Ibid. 15, 12: *magna vis camelorum onusta frumenti*.

¹²⁰ Ainsi A. Marius Celsus, qui commandait en 63 la légion XV Apollinaris, lorsque celle-ci fut transférée de Pannonie sur le front parthe: TAC. ann. 15, 25. Il est tentant d'identifier Marius Celsus avec un Celsus auteur d'un traité de tactique cité par LYDUS, de magistr. rom. 3, 33; cf. L. PETERSEN, PIR² V 2 p. 202, n° 296. Ce traité reflétait la doctrine de Corbulon sur la conduite de la guerre contre les Parthes. L'expérience qu'avait de cette guerre Marius Celsus explique en tout cas qu'il ait été choisi par Vespasien en 73 pour remplacer à l'improviste Caesennius Paetus comme légat de Syrie.

¹²¹ TAC. ann. 15, 8.

¹²² Ibid. 11, 20; voir ci-dessus p. 49.

¹²³ PLIN. nat. 5, 83 ss.; Corbulon encore cité pour la description de la Cappadoce ou de l'Arménie: 6, 23. Les mémoires de Corbulon invoqués par TACITE, ann. 15, 16. Cf. D. DETLEFSEN, Die Anordnung der geographischen Bücher des Plinius und ihre Quellen (1909) 86 s.

¹²⁴ F. MILLAR, Emperors, Frontiers and Foreign Relations. Britannia 13, 1982, 9 ss.

¹²⁵ Bull. Corr. Hellén. 26, 1902, 205 s.; ILS 8903 = IGLS 66.

Gephyra en direction des places frontières, Zeugma, en priorité, Samosate, au nord, Palmyre, au sud; 5. Construction d'une route longeant la frontière, de Palmyre à Soura sur l'Euphrate d'abord, puis, sur la rive droite du fleuve, reliant Zeugma et Samosate à Mélitène. Un effort symétrique fut accompli en Cappadoce, sous l'impulsion du collègue de Trajan, Cn. Pompeius Collega¹²⁶. On peut admettre qu'à la mort de Vespasien, l'infrastructure d'une guerre offensive ou défensive sur l'Euphrate était largement réalisée. Mais ses fils, Titus et Domitien, lui succédèrent sans connaître de conflit déclaré avec les Parthes.

Il était réservé à l'empereur Trajan, fils du légat de Syrie, de rouvrir les hostilités. Après une succession d'incidents occasionnés tant par le roi parthe que par le roi d'Arménie, il décida de prendre l'offensive¹²⁷. Parti de Rome à la fin d'octobre 113, il arriva à Séleucie de Piérie, après une escale au Pirée, une autre à Ephèse, dans les derniers jours de la même année. Dans une première campagne, qui s'inscrit dans l'année 114, après avoir remonté l'Euphrate sur sa rive droite jusqu'à Mélitène, il pénétra en Arménie, y prit Arsamosata, pour se porter ensuite à Satala, puis à Elegeia, près de la ville actuelle d'Erzerum. Dans cette première phase, les forces de Trajan furent sans doute ravitaillées à partir des côtes du Pont-Euxin, comme au temps de Corbulon, mais dans des conditions beaucoup plus favorables, puisque, dans l'intervalle, une classis Pontica avait été constituée, sur le modèle de la classis Syriaca, et des routes tracées à partir de Trébizonde et d'autres ports, au moins jusqu'aux rives de l'Euphrate¹²⁸. L'année 115 vit Trajan en Haute Mésopotamie, dont il occupa les principales villes, à l'exception de Hatra, et où il fit construire des routes jusqu'au Tigre¹²⁹. Après la prise de Ctésiphon, au printemps de 116, il rassembla cinquante bateaux sur le Tigre et descendit avec eux, monté lui-même sur un navire somptueusement aménagé, jusqu'au Golfe Persique¹³⁰; démonstration de puissance et de faste à laquelle le souvenir d'Alexandre n'était pas étranger. Mais la vraie tâche de la marine romaine était ailleurs.

C'est une inscription de Cyrrhus qui me le fit comprendre. Trouvée en 1952, elle fut publiée par E. Frézouls dès 1953¹³¹. C'est une dédicace adressée à Q. Marcius Turbo,

¹²⁶ Ainsi qu'en témoigne un milliaire du premier semestre 76: ILS 8904. Cf. T. B. MITFORD, ANRW II 7, 2 (1980) 1180 ss.

¹²⁷ Notre information sur la guerre parthique de Trajan est insuffisante; les Parthica d'Arrien sont perdus, sauf quelques bribes retenues par des auteurs ou lexicographes tardifs, les Histoires de Dion Cassius nous sont connues par des abrégiateurs, qui ont au surplus interverti parfois les fragments. Le déroulement des opérations fait donc l'objet de controverses entre modernes: voir la bibliographie indiquée par M. G. ANGELI BERTINELLI, ANRW IX 1 (1976) 7, note 16.

¹²⁸ C'est à dessein que j'ai renoncé à inclure la classis Pontica dans mon étude; c'eût été élargir le champ d'observation et doubler, sans nécessité, l'image que j'essaie de tracer d'un ravitaillement à partir de la mer. Au surplus, le chapitre que lui consacre D. KIENAST (op. cit. [note 1] 112-119) est excellent. On notera que cette flotte pouvait assurer le transport du blé d'Ukraine jusqu'aux garnisons de l'Euphrate; c'est en tout cas ce que suggère l'image (*naves onerariae*) et l'itinéraire inscrits sur le bouclier d'un soldat de la cohorte XX Palmyrena retrouvé à Doura-Europos: F. CUMONT, Syria 6, 1925, 1 ss.

¹²⁹ Milliaire de Sindjar (Singara), au nom de Trajan: R. CAGNAT, Syria 8, 1927, 54 (= AE 1927, n° 161). Trajan y porte l'épithète de Parthicus, qui lui fut conférée par le Sénat dès 115, mais que l'empereur n'assuma qu'après la prise de Ctésiphon. Le milliaire date donc de la dernière année de la vie de Trajan.

¹³⁰ SUIDAS, s. v. ναῦς (ADLER I 3, p. 440); voir aussi G. WIRTH, Philologus 107, 1963, 288.

¹³¹ Syria 30, 1953, 246 = AE 1955, n° 225. Le dédicant, P. Valerius Valens, ne nous est pas autrement connu; il était vraisemblablement un notable de Cyrrhus.

qui fut pour de longues années un des préfets du prétoire d'Hadrien. Avant cette heureuse découverte, on savait peu de choses de ses débuts; sa carrière nous est désormais relativement bien connue¹³². Issu des cadres légionnaires, il fut d'abord préfet des véhicules, tribun d'une cohorte de vigiles, de la garde montée (*equites singulares*) de l'empereur, tribun prétorien et après un court séjour dans une légion, comme *primus pilus bis*, devint *procurator ludi magni*, ce qui lui donnait autorité sur la plus importante troupe de gladiateurs affectée aux jeux du Colisée. A l'exception du primipilat, ces fonctions ont ceci de commun qu'elles s'exerçaient à Rome même, ce qui permettait à leur titulaire de se faire connaître de l'empereur. Brûlant les étapes, Turbo se vit promu, dès avant 114, préfet de la flotte de Misène¹³³. Prévisible de longue date, la guerre parthique de Trajan fut loin d'être une improvisation; avant de l'engager, l'empereur eut le temps de choisir et de préparer les officiers auxquels il entendait confier les responsabilités principales. Celle du préfet de la flotte de Misène ne s'arrêtait pas aux rivages de la Méditerranée. J'ai souligné plus haut la place qu'occupait Cyrrhus dans le réseau des voies de communication reliant le port de Séleucie aux principaux passages de l'Euphrate¹³⁴. De Cyrrhus mieux que de Séleucie, Turbo pouvait régler le mouvement et la répartition sur le front des convois de vivres et de matériel desservis par des détachements de la marine ou d'autres unités de l'armée¹³⁵. N'avait-il pas été *praefectus vehiculorum*¹³⁶? De la rive de l'Euphrate, le ravitaillement pouvait être, selon les besoins du moment, acheminé à travers la Mésopotamie ou embarqué à destination du sud; pour faire face à tous les imprévus, on y entretenait des dépôts, placés sous la garde d'un préfet de cohorte¹³⁷. Ainsi le schéma élaboré par Trajan le père était-il pour la première fois mis en application; les forces de mer et de terre agissaient en étroite collaboration, mais la présence de Turbo à Cyrrhus semble bien indiquer qu'en l'occurrence, l'amiral avait la haute main sur le service des trains.

On s'étonnera peut-être de ne pas voir cet office explicitement formulé dans l'inscription de Cyrrhus. Mais il faut penser qu'il était assez nouveau pour n'être pas encore ressenti comme une attribution régulière. Il n'en allait plus de même à la fin du II^e siècle, où l'on voit un préfet de la flotte de Misène, Cn. Marcus Rustius Rufinus, assumer le titre de *praepositus annonae . . . Augustorum* lors de la guerre parthique menée par Septime Sévère et Caracalla en 197–198¹³⁸. En revanche pour l'expédition de L. Verus en Orient, qui vit un grand rassemblement de navires à Séleucie de Piérie, ce ne fut pas un préfet de flotte, mais, si l'on en croit la restitution proposée par

¹³² PFLAUM, op. cit. (note 4) t. 1, p. 199, n° 94. Cf. R. SYME, *Journal Roman Stud.* 70, 1980, 69.

¹³³ Le poste connu par l'inscription de Cyrrhus, la date par le diplôme militaire CIL XVI 60. Ce dernier a trait aux marins de la quadrième Ops, dont on a lieu de penser qu'elle transporta l'empereur de Brindisi, où il s'embarqua, à Séleucie de Piérie, où il arriva en décembre 113.

¹³⁴ Voir p. 66.

¹³⁵ Outre l'introduction de cet article, voir l'appendice 2 (*reliquatio classis*).

¹³⁶ La *cura copiarum exercitus* a parfois été attachée à la préfecture des véhicules: O. HIRSCHFELD, *Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diokletian*² (1905) 194; cf. le cas de L. Aurelius Nicomedes, dont je vais parler.

¹³⁷ ILS 9471: ἐπιμελητῆ εὐθενίας ἐν τῷ πολέμῳ τῷ Παρθικῷ τῆς ὄχθης τοῦ Εὐφράτου. On connaît aussi, sans pouvoir les inscrire dans un contexte précis, un *praefectus ripae fluminis Euphratis* (CIL XII 1357) et un centurion légionnaire qualifié, dans deux inscriptions de Palmyre, le *curator ripae superioris et inferioris* (H. SEYRIG, *Syria* 22, 1941, 236 ss., n°s 6 et 7).

¹³⁸ CIL IX 1582; cf. PFLAUM, op. cit. (note 4) 625, n° 234.

Mommsen d'une inscription romaine, un préfet des véhicules qui reçut la charge de pourvoir au ravitaillement de l'armée¹³⁹. L. Aurelius Nicomedes avait été l'homme de confiance de L. Aelius César, qui l'affranchit, et le 'père nourricier' (*nutritor*) de son fils L. Verus. Tout en lui laissant ses fonctions d'éducateur, Antonin le Pieux l'éleva au rang de chevalier et lui confia le poste de *praefectus vehiculorum*, qu'il occupait encore lorsque, Antonin mort, une guerre contre les Parthes apparut inéluctable. Soucieux de bien encadrer son frère, auquel il avait cédé le commandement des opérations, Marc-Aurèle confia à Nicomède la haute responsabilité du ravitaillement. Au terme de la guerre, Nicomède fut honoré des *dona militaria*, comme l'avait été, pour le même service, Cn. Marcius Turbo¹⁴⁰. Dans le cas de Cn. Marcius Rustius Rufinus, nous n'entendons pas parler de décoration, mais comme Turbo, il devint préfet du prétoire, ce qui témoigne de la haute estime que l'empereur portait à l'un et à l'autre. On voit par ces exemples que ce qui déterminait le choix du chef responsable de l'intendance, ce n'était pas tellement le rang ou le poste qu'il détenait à la veille de la guerre, mais la confiance qu'il pouvait inspirer.

PORTS MEDITERRANEENS

Bien qu'Hadrien ait mis fin à la guerre engagée contre les Parthes par Trajan, au prix de l'abandon de ses conquêtes et d'un retour à l'ancienne frontière, le risque d'une nouvelle guerre demeura constamment présent à l'esprit des dirigeants de l'Empire. A diverses reprises, les relations avec le roi parthe apparurent assez critiques pour déterminer des mouvements de troupes en direction de l'est. Sous Hadrien et sous Antonin, ces préparatifs, assortis de gestes conciliants sur le plan diplomatique, permirent de retarder l'échéance, au moins jusqu'à la mort du second¹⁴¹. Il est permis de penser qu'à la faveur de cette paix précaire, les expériences faites au cours des campagnes de Trajan furent mises à profit et que le dispositif élaboré sous la dynastie flavienne ne cessa d'être perfectionné et complété. L'ancien chef du ravitaillement de Trajan, Cn. Marcius Turbo, que la tradition présente comme un ami personnel d'Hadrien¹⁴²,

¹³⁹ CIL VI 1598 = ILS 1740; cf. PFLAUM, op. cit. (note 4) 393, n° 163; A. BIRLEY, Marcus Aurelius (1966) 160 ss.

¹⁴⁰ La décoration de Turbo est attestée par une dédicace de Tivoli, CIL XIV 4243. Malheureusement une lacune rend incertain le contexte chronologique. La restitution proposée par DOMASZEWSKI, *donis do[nato bello Parth]ico*, semble aujourd'hui généralement admise: R. SYME, Journal Roman Stud. 70, 1980, 69 s. Un autre commandant de flotte fut décoré par Hadrien pour un service semblable: Sextus Cornelius Dexter, praefectus classis Syriacae (CIL VIII 8934; cf. ci-dessus p. 62 s.).

¹⁴¹ SHA Hadr. 12,8; cf. 13,8 et 21,10. On rattache habituellement à cet épisode l'envoi de contingents des légions d'Égypte, dont il est question dans deux inscriptions malheureusement mutilées au nom de Ti. Claudius Quartinus: E. GROAG, PIR² II p. 240, n° 990. — CIL IX 2457 = ILS 1076, cf. R. SAXER, Untersuchungen zu den Vexillationen des röm. Kaiserheeres von Augustus bis Diokletian. Epigr. Stud. 1 (1967) 29, qui place cet épisode au début du règne d'Antonin, vers 139. SHA Pius 9,6; Marc. 8,6.

¹⁴² SHA Hadr. 4,2; 15,8.

y aura pris peine, une fois que, devenu préfet du prétoire, il jouissait d'une position comparable à celle d'un chef d'état-major moderne.

C'est ainsi que certains ports qui se trouvaient sur le passage des navires en route pour Séleucie de Piérie furent équipés de greniers où pouvaient être entreposés le grain et les autres denrées destinées à l'armée. Nous en connaissons deux exemples imposants dans les ports lyciens de Patara et d'Andriake. Une inscription monumentale, qui occupe toute la longueur de la façade, les désigne comme les horrea de l'empereur Hadrien¹⁴³. Dans une province où les inscriptions émanant des autorités locales étaient rédigées en grec, l'usage du latin montre une fois de plus que ces édifices, construits sur ordre impérial, appartenaient à l'armée. Il est probable que des greniers semblables furent édifiés sur la côte palestinienne, entre Alexandrie (ou mieux Néapolis, où se concentrait le blé d'Égypte) et Séleucie, ce qui permettait d'échelonner les réserves et de mieux assurer la fluidité du ravitaillement.

Plus les ports que nous considérons sont éloignés de Séleucie et moins nous avons de chance de découvrir un lien entre les travaux qui y furent exécutés et une préoccupation d'ordre militaire, car ces ports avaient une fonction économique permanente qui pouvait suffire à motiver une intervention de l'empereur. Il convient toutefois de nous arrêter à Ephèse, étape obligée des empereurs en route pour le front parthe, comme le montrent les arrêts qu'y firent Trajan et L. Verus, et la présence à diverses époques, attestée par des inscriptions, de détachements des flottes prétoriennes ainsi que de la *classis Syriaca*. En publiant l'une de ces inscriptions, qui est une dédicace offerte au temps de Philippe l'Arabe à Vibius Seneca, *dux vexillationum classis praetoriae Misena-tium et Ravennatium*, J. Keil n'a pas manqué d'illustrer la fonction que remplissait le port d'Ephèse dans le cadre d'une guerre à l'est: un relais équipé tant sur le plan matériel qu'administratif¹⁴⁴. On observera qu'au départ d'Ephèse, on pouvait naviguer aussi bien en direction de Trébizonde que de Séleucie. Le port d'Ephèse ouvrait sur la mer à proximité immédiate de l'embouchure du Caystre, dont les alluvions ne cessèrent de l'envahir. Strabon retrace jusqu'à son époque cette longue lutte contre l'ensablement, qui ne s'interrompt pas sous l'Empire¹⁴⁵; il fallut périodiquement construire ou reconstruire des digues pour tenir le fleuve à distance du port. C'est précisément un des titres par lesquels les autorités d'Ephèse motivèrent l'érection d'un monument en l'honneur d'Hadrien¹⁴⁶. On connaît aussi un édit par lequel le proconsul de la pro-

¹⁴³ CIL III 232 = 6738 (Andriake); CIL III 12129 (Patara). Comme j'ai pu le vérifier sur place, les deux greniers présentent la même inscription, mutilée à Patara, complète à Andriake; la seule indication chronologique qu'elle comporte est le troisième consulat d'Hadrien, qui couvre pratiquement toute la durée de son règne. Pour les greniers eux-mêmes, voir E. PETERSEN et F. v. LUSCHAN, *Reisen in Lykien, Milyas und Kibyriaten* 1 (1889) 115 s. et fig. 68 et 69 (Patara); t. 2 p. 41 ss. et fig. 19 et 30 (Andriake).

¹⁴⁴ J. KEIL, *Ephesos und der Etappendienst zwischen der Nord- und Ostfront des Imperium Romanum*. Anz. Österr. Akad. Wiss. Phil.-Hist. Kl. 1955, 159 (= AE 1956, n° 10) avec la correction apportée par H. G. PFLAUM, *Studi Romagnoli* 18, 1967, 255. J. Keil cite notamment l'épithaphe d'un soldat prétorien qualifié de *stationarius Ephesi* (ILS 2052) et celle d'un scribe de la flotte de Misène, dont il est dit: *hic Epheso in munere missus defunctus est* (ILS 2888).

¹⁴⁵ STRAB. 14,1,24; sous Néron: TAC. ann. 16, 23.

¹⁴⁶ SIG 839; l'inscription est datée de 129, année du second séjour d'Hadrien à Ephèse; il se pourrait que la réfection du port ait été ordonnée par lui en 123, lors de son premier séjour, qu'on met parfois en relation avec une menace de guerre à l'est.

vince d'Asie, L. Antonius Albus, tenta de renforcer la police du port, pour en éviter la dégradation et l'encombrement¹⁴⁷.

Négligeant d'autres ports qui, comme Le Pirée, ont vu passer des escadres en route vers l'Orient, nous considérerons pour conclure le complexe portuaire d'Ostie et notamment le bassin intérieur connu sous le nom de port de Trajan, même si cette évocation peut surprendre dans le cadre d'une étude volontairement limitée à la préparation des seules guerres parthiques¹⁴⁸. Créé par l'empereur Claude, pour remédier à la petitesse et à l'éloignement des ports de Pouzzoles et de Terracina, le port d'Ostie ouvrait sur la pleine mer, dont il n'était séparé que par deux môles et un îlot artificiel surmonté d'un phare. Conçu à l'origine pour accueillir l'ensemble du trafic à destination de Rome, il se révéla bientôt insuffisant et servit principalement aux navigateurs provenant d'Afrique du Nord, d'Espagne ou de Gaule, Pouzzoles demeurant le terme habituel d'un voyage commencé à Alexandrie ou tout autre port de Méditerranée Orientale. Au surplus, le port de Claude était exposé aux tempêtes, comme le montra le coup de vent qui, en 62, causa la perte de deux cents bateaux à l'ancre¹⁴⁹. Pour faire face à des besoins croissants, Trajan décida à son tour de créer un autre port susceptible de desservir Rome. Ce fut Civitavecchia (Centumcellae) sur la Via Aurelia, qui offre une disposition assez semblable à celle du port de Claude¹⁵⁰. A Ostie même, Trajan fit creuser à l'intérieur des terres un nouveau bassin, relié au port de Claude par un canal coudé. De forme hexagonale, il était bordé sur presque tout son pourtour d'énormes magasins¹⁵¹. Ce dispositif très uniforme donne à penser qu'à la différence du premier port, ouvert indistinctement à tous les usagers des transports maritimes, celui de Trajan était réservé aux seuls bateaux amenant, sous le contrôle du préfet de l'annone et de son subordonné local, le procurator annonae, le grain destiné à la population de Rome¹⁵².

L'unique témoignage contemporain sur ce nouveau port est une monnaie représen-

¹⁴⁷ Publié par J. KEIL, *Jahresh. Österr. Arch. Inst.* 64, 1959, 142; la date de cet édit est controversée; G. K. BOWERSOCK, *Harvard Stud. Class. Philol.* 72, 1968, 281, tient pour 160-161; W. ECK, dans: *Epigr. Stud.* 9 (1972) 17 pour 147-148. Cf. R. MERKELBACH, *Zeitschr. Papyrol. u. Epigr.* 25, 1977, 208 s.

¹⁴⁸ Pour tout ce qui suit, voir la synthèse de R. MEIGGS, *Roman Ostia*² (1973) 51 ss.; 149 ss.; 488 ss. La dernière analyse proprement archéologique est due à G. LUGLI et G. FILIBECK, *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense* (1935). Les résultats des fouilles qui ont accompagné l'installation de l'aéroport sont exposés par O. TESTAGUZZA, *Portus* (1970) où l'on trouvera au surplus d'excellents plans et illustrations de l'ensemble.

¹⁴⁹ *TAC. ann.* 15, 18, 3.

¹⁵⁰ *PLIN. epist.* 6,31,15-17; cf. S. BASTIANELLI, *Centumcellae, Castrum Novum. Italia romana, municipi e colonia*, sér. I 14 (1954).

¹⁵¹ Alors que le port de Claude est aujourd'hui recouvert par l'aéroport Leonardo da Vinci, le port de Trajan est toujours visible. Au début de ce siècle, le prince Torlonia, dans la propriété duquel il se trouvait, fit restaurer le bassin, y amena de l'eau et planta sur tout son pourtour des pins parasols. Je n'oublierai jamais l'impression qu'il me fit lorsque je le découvris pour la première fois, impression renouvelée à chaque visite ultérieure. Un fouillis de ronces couvrait les vestiges des greniers et la solitude des lieux ajoutait à la beauté du spectacle. Hélas, tout a changé désormais, depuis que les héritiers du prince, désireux sans doute de rentabiliser leur domaine, ont consenti à l'installation d'un 'safari parc'. Des voitures circulent au ralenti entre des enclos où l'on voit des lions, des zèbres ou des girafes. L'immense bassin est toujours là, mais ses bords sont transformés en 'picnic area' et le tronc des pins est ceinturé de panneaux publicitaires vantant les mérites du 'Pepsi-Cola'... Cf., à ce sujet, L. CASSON, *Ancient Port to Modern Zoo. Archaeology* 31,3, 1978, 44.

¹⁵² MEIGGS, op. cit. (note 148) 162 s.; G. RICKMAN, *Roman Granaries and Store Buildings* (1971) 123 ss.

tant, sur son revers, avec la légende *Portum Traiani*, le bassin hexagonal ceinturé d'édifices à arcades¹⁵³. Elle est datée du sixième consulat de Trajan, qu'il assuma en 112 et ne renouvela pas jusqu' à sa mort. Le port de Trajan appartient donc aux dernières années du règne; si l'on retient, avec P. L. Strack, la date de 113 pour la monnaie¹⁵⁴, l'ouverture du port coïnciderait avec le déclenchement de la guerre parthique. Y a-t-il un lien entre les deux événements? On observera qu'en accroissant de façon sensible la capacité des greniers de l'Etat, le nouveau port et ses annexes permettaient à l'administration impériale de constituer des réserves¹⁵⁵ et de faire face soit à une pénurie résultant de mauvaises récoltes, soit à des besoins accrus. Il devenait notamment possible de détourner les flottes d'outre-mer de leur route habituelle et d'affecter le grain d'Egypte, par exemple, aux forces armées concentrées sur la frontière de l'Euphrate¹⁵⁶.

C'est le moment de regarder de plus près le plan des installations portuaires d'Ostie et de relever les analogies qu'elles présentent avec deux autres ports déjà évoqués dans le cours de cette étude, Carthage et Séleucie de Piérie. Comme à Carthage, le port intérieur, de forme parfaitement géométrique, est entièrement creusé de main d'homme et répond, par conséquent, à la définition du 'cothon'¹⁵⁷. Alors qu'à Carthage, le port militaire et le port marchand sont isolés de la mer, à laquelle les relie un canal unique, à Séleucie et à Ostie l'avant-port ouvre directement sur la mer, dont il n'est protégé que par des môles (ce qui en a entraîné, avec le temps, la disparition presque complète). De même qu'à Séleucie, les eaux d'un torrent susceptible de troubler la quiétude du port ont été détournées par une tranchée latérale, à Ostie, le bras du Tibre, qui précédemment se déversait dans le port de Claude, fut dirigé vers la mer par un canal approprié (*fossa Traiani*). Laissant à des experts le soin de poursuivre cette comparaison, je me bornerai à rappeler que Trajan connaissait, sinon Carthage, du moins Séleucie, pour avoir servi comme tribun militaire sous les ordres de son père, le légat M. Ulpius Trajan, et qu'au surplus, il avait pour architecte un Syrien, Apollodore de Damas, dont le nom reste attaché à tous les grands ouvrages du règne¹⁵⁸. L'affectation du nouveau port d'Ostie au service de l'annone donna aux responsables de ce service plus de liberté pour répartir les moyens dont ils disposaient et leur permit en conséquence de prendre en considération les besoins de l'armée.

Avec le temps, les guerres devenant toujours plus fréquentes et affectant parfois simultanément des frontières éloignées les unes des autres, les ressources ordinaires

¹⁵³ BMC, Roman Empire III 162 n° 770 et pl. 28,2; cf. M. BERNHARD, Handbuch zur Münzkunde der röm. Kaiserzeit (1926) pl. 96,9; G. G. BELLONI, Le monete di Traiano. Catalogo del Civico Gabinetto Numismatico de Milan (1973) 43 n° 417 et pl. 20.

¹⁵⁴ P. L. STRACK, Untersuchungen zur röm. Reichsprägung des 2. Jahrhunderts 1 (1931) 212.

¹⁵⁵ Sur l'ampleur que ces réserves pouvaient atteindre, voir le témoignage de l'Histoire Auguste sur le canon frumentarius au temps de Septime Sévère, Sev. 8 et 23; cf. D. VAN BERCHEM, Les distributions de blé et d'argent à la plèbe romaine sous l'Empire (1939) 106 ss.

¹⁵⁶ *Expositio totius mundi et gentium*, éd. ROUGE (1966) 36: exportation du blé d'Egypte dans les provinces orientales, *maxime propter exercitum imperatoris et bellum Persarum* (IVe siècle).

¹⁵⁷ FEST., p. 33, éd. LINDSAY, *cothones appellantur portus in mari interiores arte et manu facti*; cf. SERV. ad Aen. 1, 427. Le mot peut avoir une origine sémitique: M. SZNYCER, dans: Rome et la conquête du monde méditerranéen. Nouvelle Clio 2, 1978, 556 ss. Voir ci-dessus, p. 52.

¹⁵⁸ En dernier lieu, W. D. HEILMEYER, Apollodorus von Damaskus, der Architekt des Pantheons. Jahrb. DAI 90, 1975, 316.

de l'Etat ne suffirent plus à couvrir ces besoins. L' Histoire Auguste fait un mérite à Marc Aurèle d'avoir été jusqu'à vendre aux enchères les trésors du palais impérial pour ne pas imposer aux provinces des charges supplémentaires¹⁵⁹. Vrai ou faux, ce renseignement vise à rendre le lecteur attentif au changement survenu depuis. Dans un mémoire déjà ancien¹⁶⁰, j'ai tenté de saisir les premières manifestations de cette forme nouvelle de fiscalité, qui consistait à prélever, sous le nom d'annone, dans des provinces proches d'un théâtre d'opérations, les denrées nécessaires à la subsistance de l'armée. Les juristes du IIIe siècle font état d'*indictiones* ou *contributiones temporariae*¹⁶¹. Sur les principaux axes routiers, les mansiones furent équipées de magasins susceptibles d'accueillir les réserves de vivres nécessaires à l'entretien d'un corps expéditionnaire. Il devint ainsi plus facile d'organiser le ravitaillement dans un cadre régional et les flottes prétoriennes cessèrent d'occuper la place centrale qui avait été la leur pendant les deux premiers siècles de notre ère.

APPENDICE 1: Le 'pridianum' de Mésie

R. O. FINK, Roman Military Records on Papyrus (1971) 217 ss., n° 63 (= BMP 2851). Cf. R. SYME, Journal Roman Stud. 49, 1959, 26-33; J. F. GILLIAM dans: Hommage A. Grenier. Collection Latomus 58 (1962) 747-56.

II 29 *trans danuvium in expeditionem...*

31 *item tras ad annonam defendendam*
item exploratum cum... vino (centurione)
in... ario ad naves frumentarias

Un *pridianum* est un rapport périodique indiquant l'effectif d'une unité à une date fixe (par ex. *pridie Kal. Ianuarias*) et énumérant toutes les mutations intervenues jusqu'au terme de la période à couvrir. Le *pridianum* qui nous occupe concerne la Cohors I Hispanorum Veterana. Sa date est controversée; on y trouve en effet les noms de trois légats impériaux connus par ailleurs pour avoir gouverné la Mésie Supérieure ou la Mésie Inférieure dans les toutes premières années du IIIe siècle. Mais comme c'est le temps des guerres daciques de Trajan, il n'est pas exclu que l'un ou l'autre ait exercé, avec le même titre, un commandement extraordinaire. Quoi qu'il en soit, nous voyons les soldats et les cadres de la cohorte engagées en Mésie, de part et d'autre du Danube, dans des activités diverses, notamment comme auxiliaires du ravitaillement, au moment où une expédition est en cours sur la rive gauche du fleuve (1. 29, à moins qu'il ne faille lire *explorationem*, comme dans AE 1956, n° 124. Cf. aussi ligne 32).

J'ai renoncé à reproduire, dans ma citation, le peu qui reste des signes qui, à la fin des lignes, précisaient le nombre et la qualité des militaires affectés à chaque poste. La ligne 31 fait problème; on défend une place ou un convoi de ravitaillement, mais pas la seule marchandise. Sans doute faut-il lire *devehendam*, par analogie avec CIL VIII 14854, *bastagis copiarum devehendarum*. J. F. Gilliam, qui a bien voulu examiner pour moi le fac-similé du papyrus, m'assure que c'est une lecture compatible avec les vestiges encore visibles du mot.

¹⁵⁹ SHA Marc. 17.

¹⁶⁰ L'annone militaire dans l'Empire romain au IIIe siècle. Mém. Soc. Nat. Antiq. Franç. 8^e sér, 10, 1937, 117 ss. Cf. une critique de cet ouvrage dans: Armée et fiscalité dans le monde antique (1977) 231.

¹⁶¹ Dig. 26,7,32,6 (Modest.); 33,2,28 (Paul.).

Enfin les *naves frumentariae* qui figurent à la ligne 33 évoquent un transport de grain par voie d'eau et une place de rupture de charge, à partir de laquelle un train de chariots amenait aux troupes la cargaison des bateaux. Ce service était assuré par la classis Moesica, nommée à la ligne 4 (*datus in classem fl. moesicam . . . iussu faustini leg. i*). La flotte était renforcée à cette occasion d'éléments empruntés à diverses unités, dont la cohorte I Hispanorum Veterana. C'est dans ce contexte qu'il faut placer la mission de M. Arruntius Claudianus, qui fut sous Domitien ou sous Trajan *praefectus classis Moesicae et ripae Danuvii*: D. KNIBBE, Jahresh. Österr. Arch. Inst. 49, 1968–1971, Beibl. p. 6 = AE 1972, n° 572. Il avait précédemment rempli à Rome les fonctions de *procurator Romae fru[menti comparandi]* ou, selon une suggestion verbale de H.-G. PFLAUM (avec référence à O. HIRSCHFELD, *Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diocletian*² [1905] 139 ss.) *fru[menti mancipalis]*.

APPENDICE 2: *Reliquatio classis*

Nous avons vu plus haut que le sens des mots *reliquatio classis* était matière à discussion. Dans deux des exemples cités (p. 49 s. et note 12), la base qui abritait la *reliquatio* ne peut être ni Misène, ni Ravenne, mais un port approprié aux exigences d'une situation particulière. H.-G. Pflaum (Carrières, p. 484 s.) soupçonnait déjà que la mission confiée à C. Sulgius Caecilianus (CIL VIII 14854) s'inscrivait dans le cadre de l'expédition d'Orient d'Alexandre Sévère. La base ne pouvait être alors que Séleucie de Piérie. Ce centurion chevronné, qui avait été navarque dans la flotte de Misène, disposait de bateaux et de chars; il avait la responsabilité des greniers de Séleucie et peut-être aussi d'autres ports de Méditerranée orientale et devait assurer le transport des vivres, par eau et sur route, au moins jusqu'à l'Euphrate. C'est encore Séleucie qu'il faut supposer dans le cas de C. Iulius Alexander (ILS 9221); les fonctions qu'il y exerça lui valurent d'être élu, à titre honoraire, membre des conseils d'Antioche, de Mallos en Cilicie et d'une troisième ville d'Orient.

Le rôle-clé de Séleucie pour l'approvisionnement d'une armée opérant en Orient est bien mis en lumière par la dédicace au nom de T. Antonius Claudius Alfenus Arignotus (ILS 8853; cf. PFLAUM, Carrières, p. 576 ss.) qui nous montre, au temps de la rébellion d'Avidius Cassius en Syrie, un préfet de cohorte assumant la charge de 'préfet de l'annone du divin Antoninus et des ports de Séleucie de Piérie'. La présence durable d'un détachement des flottes prétoiriennes y est attestée non seulement par les épitaphes trouvées sur place, mais aussi par le libellé d'un contrat de vente d'esclave, conclu et signé entre marins, le 24 mai 166, *Seleucia Pieriae in castris in hibernis vexillationis classis praetoriae Misenatium* (FIRA III n° 132).

APPENDICE 3: *IGLS 1136 (Fig. 4)*

Gravée dans un cartouche à queue d'aronde, cette inscription se voit aujourd'hui au ras du sol sur la paroi de gauche en descendant, à quelques mètres en aval d'un arc brisé qui surplombe le canal et qu'il ne faut pas confondre avec l'aqueduc de Ciaverlik, qui se trouve à quelque 400 m en amont. Dimensions du champ épigraphique: cm 115 × 80. Surface fortement altérée; six lignes visibles, mais il n'est pas exclu que la marge inférieure, profondément entaillée, ait contenu une ligne supplémentaire.

Cette inscription est décrite par R. POCOCKE, *Inscr. ant. graec. et latin. liber* (Londres 1752) 3 n° 13; F. R. CHESNEY, *The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris* 1 (1850) 432; ALLEN, *Journal Royal Geogr. Soc.* 23, 1853, 160. Ces diverses lectures se trouvent combinées dans CIL III 189; cf. IGLS 1136. L'inscription n'a été vue ni par V. Chapot (op. cit., p. 217), ni par H. Seyrig. J. v. Ungern-Sternberg et moi avons pu regagner quelques lettres.

Ligne 12: la présence d'un E en fin de ligne ne fait pas de doute, bien que cette lettre ne soit pas aussi régulière que les autres lettres de la ligne.

Ligne 17: l'espace compris entre le chiffre XX et une hédéra très allongée offre une surface intacte, sans la moindre trace de gravure. Il ne s'agit donc pas d'une cohorte XX dont les initiales auraient disparu, par exemple *vol(untariorum) c(ivium) R(omanorum)*, mais bien du nombre de cohortes engagées dans l'entreprise, comme à la ligne 15 on trouve un nombre de légions.

Ligne 18: une cassure profonde fait du début de la ligne une crux; la lettre A que je croyais pouvoir lire sur une première photo n'est en réalité qu'un accident de la pierre et le E se réduit à un jambage vertical. Il faut donc renoncer à la lecture *[al]ae*. Le mot qui s'accommoderait le mieux des traces encore visibles avant et après la cassure serait *item*; il s'agirait alors d'une milice propre à la cité d'Antioche.

Imp(erator) Vespasianus Caesar Augustus, pontif(ex) max(imus), trib(unicia) pot(estate) VI, imp(erator) XII, p(ater) p(atriciae), co(n)s(ul) VI, desig(natus) VII, censor; Imp(erator) Titus Caesar Augusti f(ilius), pontif(ex) max(imus), trib(unicia) pot(estate) IV, [co(n)s(ul) II] II, desig(natus) V, censor; [Domitianus] Caesar Augusti f(ilius), co(n)s(ul) III; M(arco) Ulpio Traiano leg(ato) Aug(usti) pro pr(aetore), Dipotamiae fluminis ductum millia passus tria cum pontibus [pe]r milites legionum (quattuor), [III Gal]l(icae), IV Scyt(hicae), VI Ferr(atae), XVI Flaviae, [ite]m cohortium (viginti), [item ?] Antiochensium [facien]da (?) curaverunt. M(ille) p(assus) I.

Les données que j'ai pu recueillir lors de mon dernier séjour à Antioche m'obligent à reconsidérer deux problèmes: l'emplacement initial du milliaire et l'identification de la Dipotamia. Contrairement à ce qu'indique la carte turque au 1 : 200 000 (édition 1948), Küçük Dalyan Köyü ne se trouve pas au confluent de l'Oronte et du Karasou; le village le plus proche de ce confluent, sur la rive gauche de l'Oronte, est Güzelburç. Küçük Dalyan Köyü est, sur la même rive, le premier village que l'on rencontre à la sortie de l'Antioche moderne; ses maisons se situent dans l'espace qui constituait, dans l'antiquité, une île (de là la mention, dans l'inventaire, de l' 'ancien cirque'). Peut-être avait-il été réemployé dans l'hippodrome, qui était, avec le palais, l'édifice le plus notable de cette île. Où se trouvait-il à l'origine? Deux hypothèses se présentent à l'esprit. Puisque les milliaires jalonnaient habituellement des routes, on peut penser que le nôtre avait été dressé sur la route la plus proche, qui conduisait, entre le fleuve et la montagne, d'Antioche au pont de Gephyra et au delà (aujourd'hui route dite d'Alep). Si l'on compte un mille à partir de la porte par où la route franchissait l'enceinte du Haut Empire (selon la règle énoncée par Aemilius Macer, Dig. 50,16, 154), on se trouve au pied du massif septentrional du Silpius, baptisé au VI^e siècle de notre ère Mont Staurin, à près d'un kilomètre de l'Oronte. (Pour ces détails topographiques, voir G. DOWNEY, *A History of Antioch in Syria* [1961].) Là une difficulté surgit: les inscriptions des milliaires ont trait, en principe, à une route ou aux ouvrages d'art que cette route a nécessités; l'objet qu'elles mentionnent doit être apparent pour qui les lit. Or le milliaire qui nous occupe parle d'un cours d'eau canalisé et des ponts qui le franchissaient. A l'endroit indiqué, on ne distingue, dans le voisinage immédiat de la route, ni cours d'eau ni pont. C'est pourquoi je préfère la seconde hypothèse: le milliaire se trouvait sur le bord d'un canal connu sous le nom de Dipotamia. On sait qu'à l'égal des routes, certains cours d'eau navigables pouvaient être bordés d'inscriptions gravées sur des cippes, des stèles ou d'autres témoins lapidaires, qui signalaient les travaux exécutés pour consolider les rives, approfondir le lit et assurer le trafic par bateaux. Il en allait ainsi du Tibre (J. LE GALL, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'antiquité* [1952] 149 ss.) et des canaux reliant Alexandrie au bras canopique du Nil (OGIS 672 et 673). Reste à découvrir dans le terrain le *Dipotamia flumen*. Dans un premier temps, je me suis demandé si ce nom pouvait avoir quelque relation avec les deux bras

de l'Oronte qui, dans l'antiquité, enserraient l'île d'Antioche. Mais il serait alors singulier que ce nom, jusqu'ici inconnu, n'ait jamais été employé par Libanius ou quelque autre des auteurs qui ont abondamment parlé d'Antioche. Au surplus, les trois mille pas dont il est question suggèrent bien plutôt une distance appréciable à vol d'oiseau. J'ai écarté de même les divers torrents, notamment le Parmenios ou Onopnictes, qui dévalaient des pentes du Mont Silpius, non sans inonder périodiquement la ville et qui durent être endigués; aucun d'entre eux n'aurait motivé un ouvrage aussi long ou une main d'oeuvre aussi nombreuse. L'exemple du 'canal des foulons' montre que ces travaux proprement urbains étaient exécutés par la ville d'Antioche aux frais des riverains (L. ROBERT, *Comptes rendus Acad. inscr. et belles-lettres* 1951, 255 ss.; l'inscription sera publiée incessamment par D. Feissel). Appliqué à l'Oronte en aval d'Antioche, le mot *Dipotamia* serait également inexplicable puisque le relief impose au fleuve un tracé unique et relativement étroit; nous avons vu plus haut ce qu'il fallait penser du 'canal' de Pausanias. En amont d'Antioche, en revanche, il en va autrement; l'Oronte est aujourd'hui canalisé depuis sa jonction avec le Karasou. Leur confluent est entièrement artificiel; on distingue dans le terrain des coupures correspondant à d'anciens tracés (fig. 8). La conjugaison des deux fleuves, sujets l'un et l'autre à de fortes crues, a dû toujours occasionner des problèmes. Il est probable qu'elle fut un objet de préoccupation depuis qu'Antioche a existé. Le tracé actuel représente un lit commun imposé aux deux cours d'eau pour éviter qu'ils ne débordent sur les champs voisins, sur la route et jusque dans la ville. Au-dessus de ce confluent, l'Oronte retrouve son cours sinueux et nonchalant. On voudra bien observer que ce confluent est proche du village de Güzelburç, distant de quelque cinq kilomètres d'Antioche. On verra ainsi que le *ductus* dont M. Ulpus Trajan fait honneur à Vespasien pourrait bien être un état ancien du canal, grâce auquel les eaux de l'Oronte et du Karasou étaient acheminées jusqu'à l'entrée du couloir d'Antioche. Le légat de Syrie l'aura fait exécuter d'autant plus volontiers qu'à l'avantage d'assainir les environs immédiats d'Antioche, il ajoutait celui de faciliter la navigation en amont de la ville.

Sources des illustrations:

- fig. 1, 2, 4, 5 photo H. Hellenkemper
 fig. 3 photo D. Feissel
 fig. 6-9 photo D. van Berchem
 cartes 1-3 dessinées par J. Kraft (n° 1 d'après V. Chapot).