

La marine marchande romaine

À l'apogée de l'Empire romain, les navires romains dominaient la Méditerranée, souvent appelée "mare nostrum". Outre la flotte de guerre, plus importante que n'importe quelle autre en Europe, de nombreux grands navires marchands circulaient pour acheminer des marchandises destinées à Rome, la capitale en pleine expansion. Les peintures murales, les reliefs et les mosaïques de l'époque romaine donnent une bonne idée de l'aspect de ces navires. Mais ce sont les épaves retrouvées en Méditerranée qui permettent une reconstitution plus précise des différents types de navires.

Des navires de marchandises capables de naviguer en haute mer et pouvant charger jusqu'à 1200 tonnes partaient de Rome dans toutes les directions jusqu'aux côtes d'Afrique, d'Asie mineure et de la Méditerranée occidentale. De là, ils transportaient des céréales, de l'huile, de la soie et des épices. Le vin venait de France et des cercueils en pierre sculptée étaient importés d'Athènes pour les Romains distingués. L'une des principales lignes commerciales était celle reliant Ostie à Alexandrie en Égypte. De grandes quantités de céréales étaient régulièrement importées de cette région. A l'époque, les marchandises étaient généralement transportées dans des amphores en terre cuite. Un cargo moyen transportait environ 10.000 amphores de marchandises. La plupart du temps, les navires avaient deux mâts, l'un au milieu et l'autre à l'avant. Les voiles rectangulaires en toile de lin étaient accrochées au mât transversal. La voile avant, plus petite, était appelée artimon. Au sommet du mât principal se trouvait souvent une voile triangulaire, appelée voile de Mars. Les épaves découvertes ont révélé que la coque était généralement construite en bois de pin, de cyprès ou de cèdre. Pour les membrures, on utilisait du chêne. Les tourillons et les chevilles étaient fabriqués en chêne des marais. Tous les grands navires marchands possédaient deux gouvernails à bâbord et à tribord. La poupe était souvent ornée d'une tête d'oie incurvée et l'étrave arrière était souvent entourée d'une galerie arrière. Chaque navire transportait plusieurs ancres. Les ancres étaient généralement en bois et en plomb, mais aussi en fer.

La cargaison était stockée sous le pont. C'est là que se trouvaient également les logements de l'équipage et la cambuse. Le rouf à l'arrière du navire abritait le capitaine et les passagers de première classe, car les navires à passagers n'existaient pas à proprement parler. Les voyageurs n'étaient acceptés à bord qu'en tant que charge supplémentaire, s'il y avait de la place. Dans le rouf, on trouvait souvent une niche d'autel comme lieu de sacrifice pour les divinités protectrices et marines.

A l'époque, traverser la Méditerranée était une entreprise périlleuse. Sur environ quatre bateaux, seuls trois arrivaient à destination. Du port romain de Puteoli à Alexandrie (1000 miles nautiques = 1852 km), le voyage le plus rapide durait environ neuf jours, mais la plupart du temps, il se transformait en deux à trois semaines. En cas de vents défavorables, le voyage pouvait durer de 30 à 70 jours. De novembre à mars, la navigation commerciale était totalement interrompue. Il y avait deux routes principales : l'une contournait Chypre et longeait la côte d'Asie mineure jusqu'à Rhodes. Malte et Syracuse étaient des escales fréquentes pour faire le plein d'eau et de vivres. Une autre route longeait la côte africaine. Comment les navires pouvaient-ils alors déterminer et maintenir leur cap sans boussole ? Il y avait probablement à bord des cartes indiquant la latitude et la longitude. En outre, les navigateurs connaissaient parfaitement la course du soleil et le ciel nocturne étoilé. Des appareils spéciaux permettaient de viser les étoiles. La hauteur du corps céleste au-dessus de l'horizon permettait de déduire la latitude, la position du navire. A proximité des côtes, les phares permettaient de s'orienter.