

Elizabeth Deniaux

LA TRAVERSEE DE L'ADRIATIQUE
A LA FIN DE LA REPUBLIQUE:
DANGERS DE LA MER ET AFFRONTLEMENTS POLITIQUES

L'histoire de Rome au I^{er} siècle av. J.-C. s'écrit avec la mer et, tout particulièrement, la mer Adriatique. La traversée de la mer Adriatique, qui conduit aux provinces transmarines (1), a toujours suscité chez les Romains des sentiments contradictoires où se mêlait souvent la crainte. Les textes littéraires qui utilisent largement les métaphores maritimes mettent en évidence l'existence de ces peurs qu'il était devenu nécessaire de surmonter pour jouer un rôle officiel dans l'Etat romain (2). Les fonctions de gouvernement et d'administration l'imposaient. Auparavant, l'éducation du futur homme d'Etat l'entraînait souvent sur la mer pour suivre les leçons des philosophes de renom à Athènes, à Rhodes ou en Asie mineure (3). S'il subissait un échec politique, le chemin de l'exil pouvait aussi lui imposer de nouveaux voyages. Nous pensons bien sûr à Cicéron qui, nous le savons, n'aimait pas la mer. Exilé en 58, il dut quitter l'Italie par bateau; il revint ensuite en Italie en 57. Il dut effectuer à nouveau de longues traversées en 51 et 50 pour aller gouverner la Cilicie et revenir à Rome. En 48 encore, l'orateur se décida encore à franchir la mer pour rejoindre Pompée avant la bataille de Pharsale (4).

Les aléas des conflits des guerres civiles entraînèrent fréquemment un nombre considérable d'individus de la classe dirigeante sur la mer. Ces conflits mirent tout particulièrement en évidence l'importance du canal d'Otrante ainsi que de la côte de l'Albanie actuelle dans les communications entre

(1) Sur la perception de celles-ci, cf. BERTRAND 1987. Sur la traversée de l'Adriatique, cf. ROUGÉ 1987.

(2) Sur l'ensemble des représentations concernant la mer, l'imaginaire collectif, cf. le beau livre de CORBIN 1988. Sur la crainte de la mer à l'époque romaine, cf. DENIAUX 1993b. Sur les voyages officiels dans le monde romain, cf. ROUGÉ 1953.

(3) Sur l'éducation romaine, cf. MARROU 1948; BONNER 1977, spécialement chap. 8, *The Roman Student Abroad*, pp. 90-96.

(4) L'exil de Cicéron était dû au vote d'une loi du tribun *Clodius* stipulant contre lui la peine de la mort civile, l'*aquae et ignis interdictio*, qui faisait suite à une autre loi de *Clodius*, *lex Clodia de capite civis Romani*, prévoyant l'exil et la confiscation des biens, pour quiconque aurait fait exécuter sans jugement un citoyen romain. Cicéron était, en effet, le consul de 63, responsable de la mort des conjurés liés à Catilina. C'est au mois de janvier 57 qu'une loi, précédée d'un *senatus-consulte*, autorisa son rappel. De nombreuses lettres écrites aux membres de sa famille et à ses amis, *Atticus* surtout, pendant les différents déplacements de l'homme politique, témoignent des étapes de ses voyages.

l'Occident et l'Orient. Le gouvernement de la province de Macédoine devint un enjeu disputé. A la fin de la République, l'Illyrie méridionale et l'Épire furent souvent transformées en terrain de parcours et de pillage par les armées romaines. Très tôt, au III^e siècle av. J.-C. déjà, les Romains avaient tenté d'assurer la liberté de la navigation entre les deux rives de l'Adriatique; ils avaient imposé à Corcyre, à *Apollonia* et à *Dyrrachium* la *fides* de Rome (5). Sur la rive italienne, la fondation de la colonie latine de Brindes en 244 avait fortement affirmé la volonté de Rome de contrôler la circulation dans le détroit. Celui qui maîtrisait la mer à l'entrée du canal d'Otrante contrôlait l'accès à l'Italie ainsi que la clé des communications entre Rome et l'Orient. Il avait tout pouvoir sur les itinéraires qui menaient, par l'Adriatique et Aquilée, aux voies du Nord de l'Europe, ainsi que sur les routes maritimes qui conduisaient vers les côtes de la Sicile et vers l'Afrique. Nous voudrions nous intéresser à cette voie de communication à l'époque de César (entendue depuis l'époque de son consulat) jusqu'à la victoire d'*Actium*. L'histoire des voyages officiels et des flottes romaines (6) à l'époque des guerres civiles permet de mettre en évidence les étapes, les risques encourus, ainsi que les éléments du dispositif de contrôle de ce passage dont la domination devint essentielle dans les visées géopolitiques d'alors. Le Sud de l'Adriatique, la côte épirote et l'entrée dans la mer ionienne seront privilégiés, ainsi que les itinéraires orientés de l'Ouest vers l'Est ou le Sud-Est.

La dépendance de la mer et des vents de l'Adriatique avait alors de larges incidences sur les événements de la République finissante. La mer rendait illustres les conflits. La victoire d'*Actium* en est le plus bel exemple. L'occasion m'avait été donnée de réfléchir sur la liberté et le contrôle de cet axe essentiel à la survie de l'Empire pour un colloque organisé à Chantilly par Monsieur P. Cabanes. J'y avais évoqué le rôle d'un homme aux moyens considérables qui avait régné pendant deux ans sur ce passage vital pour l'Empire, *Cn. Domitius Ahenobarbus* (7). Après la bataille de Philippes en 42 et jusqu'en 40, *Cnaeus Domitius Ahenobarbus* fut le maître redouté de cette voie d'accès à la côte Sud de l'Italie. Il porta même le titre *d'imperator* sur ses monnaies (8). Partant des côtes épirotes, il pratiquait la guerre de course,

(5) Sur la première guerre d'Illyrie et ses conséquences, cf. CABANES 1988, pp. 268-270, et HOLLEAUX 1952, pp. 76-114. Sur le rôle du canal d'Otrante avant Rome, cf. LAMBOLEY 1987.

(6) Cf. ROUGÉ 1966 et les articles de J. Rougé, cités *supra*.

(7) Cf. DENIAUX 1999. Je pense revenir plus largement sur ce sujet riche de perspectives pour l'histoire de la République finissante.

(8) Nous savons que, le même jour que la bataille de Philippes, un engagement naval dans la mer ionienne, malheureusement non localisé, amena la victoire de *Domitius Ahenobarbus*, ainsi que de *Staius Murcus*, sur la flotte de *Cn. Domitius Calvinus* amenait à Octave.

bloquait le port de Brindes, contraignait les habitants à rester à l'intérieur de leurs murs et dévastait leur territoire. Sextus Pompée contrôlait alors la Sicile; il pouvait interrompre de son seul pouvoir le ravitaillement en blé de Rome. Octave fut alors contraint de traiter avec Antoine qui mit fin lui-même par la négociation, à la thalassocratie de *Cnaeus Domitius Ahenobarbus*.

Les sources de l'histoire des guerres civiles nous renseignent plus sur les difficultés et sur les exceptions que sur le quotidien de ces traversées fréquentes et de ces "lignes régulières". C'est Strabon qui décrit de la manière la plus précise ces routes maritimes et qui nous donne des détails sur leurs distances ainsi que sur les itinéraires routiers qu'empruntent les Romains pour se rendre à un port d'embarquement, Tarente ou, plus souvent, Brindes. Il était, en effet, possible d'utiliser la *via Appia* à travers la Campanie, Bénévent, Venouse pour arriver à Tarente, d'où on pouvait rallier Brindes. Un second itinéraire, plus court d'une journée, parcourait la Daunie, le Samnium, gagnait *Canusium* puis rejoignait la mer Adriatique à Brindes. Il était plus rare enfin d'emprunter la route du Sud, par la Lucanie et par Rhegium, car elle était plus longue de 3 ou 4 jours ⁽⁹⁾. Strabon évoque aussi les deux principales routes de navigation, l'une se dirigeant vers *Dyrrachium* qu'il appelle de son nom grec Epidamne et l'autre vers les monts Cérauniens et les rivages de l'Épire et de la Grèce ⁽¹⁰⁾.

Les Romains avaient depuis longtemps appris à affronter les mers difficiles, les vents changeants, les tempêtes soudaines de l'Adriatique. Quand ils quittaient Brindes, les voyageurs faisaient un premier arrêt dans un port de la côte de l'Albanie d'aujourd'hui ou sur une île de la côte occidentale de l'Épire, généralement Corcyre, avant de continuer leur voyage par la mer vers le golfe d'Ambracie. Ils pouvaient aussi faire un autre choix et, après une traversée qui les menait généralement à *Dyrrachium*, poursuivre à travers le continent; la *via Egnatia* les conduisait alors à travers la Candavie vers la Thessalie et Thessalonique. C'est la voie qu'emprunta Cicéron quand il prit le chemin de l'exil en 58 et quand il revint à *Dyrrachium* attendre qu'une loi soit votée pour lui permettre de regagner l'Italie. D'autres ports de la côte albanaise étaient aussi fréquentés, spécialement *Apollonia*. Une deuxième branche de la *via Egnatia* partait d'*Apollonia*, située plus au Sud. Il était possible enfin de faire relâche dans un port de la côte Sud de l'Albanie d'aujourd'hui et de rejoindre, par un itinéraire terrestre côtier, le golfe d'Ambracie puis le golfe de Corinthe (cf. fig. 1).

⁽⁹⁾ Cf. STRABON, 6, 3, 6.

⁽¹⁰⁾ Cf. STRABON, 6, 3, 8. Strabon note aussi la longueur respective de ces deux routes ainsi que les distances des étapes, cf., par exemple, 1300 stades des Monts Cérauniens à l'entrée du golfe d'Ambracie (7, 7, 5). Sur les évaluations de distances, cf. la communication de P. Arnaud à ce colloque.

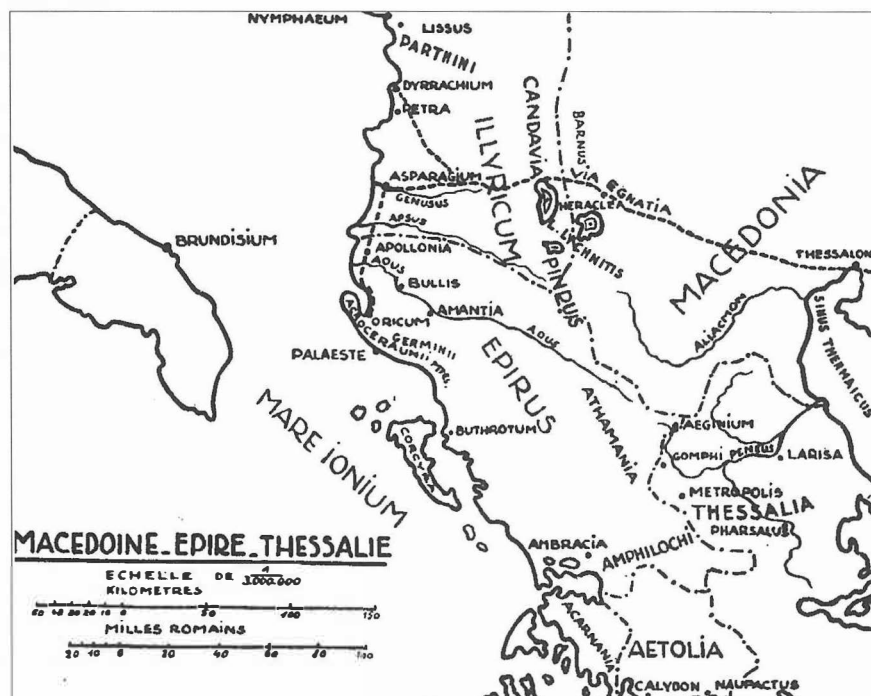


Fig. 1. L'Adriatique et ses côtes, carte extraite de CÉSAR, *La guerre civile*, t. 2, trad. P. Fabre, C.U.F., Paris, 1959.

La traversée de la mer pouvait facilement être accomplie en une journée si le vent était favorable. Nous connaissons l'exemple, antérieur chronologiquement, du passage de Paul Emile qui atteint Corcyre à partir de Brindes en douze de nos heures, dans un voyage ⁽¹⁾ qui devait le mener ensuite dans le golfe d'Ambracie.

La Correspondance de Cicéron permet d'avoir des détails sur les itinéraires et les étapes de ses différents voyages. Lors de son départ pour l'exil, Cicéron s'embarqua à Brindes le 29 avril 58 après avoir attendu que la mer se calme. Il écrivit le 29 mai de Thessalonique, où il était arrivé par la *via Egnatia* qu'il avait empruntée à partir de *Dyrrachium*, que le voyage avait été

⁽¹⁾ Cf. TITE LIVE, 45, 41, 3, sur lequel CASSON 1971, p. 292. Cf. aussi DE SAINT DENIS 1941.

difficile. Celui-ci avait duré près de quatre semaines ⁽¹²⁾. Les deux voyages que Cicéron accomplit pour son gouvernement de Cilicie en 51 et 50 sont bien connus. Quand il quitta l'Italie en 51, il suivit un itinéraire qui le mena de Rome à Pompéi (10 mai), puis à Bénévent (12 mai), Venouse (15 mai), Tarente (18 mai) et Brindes (22 mai). Il lui fallut 10 jours pour aller de Brindes, qu'il quitta le 4 juin, à *Actium*, où il arriva le 14 juin; c'est là qu'il décida d'emprunter une route terrestre car il hésitait à franchir un passage maritime dangereux en doublant le cap de Leucade ⁽¹³⁾. Le retour de Cicéron de Cilicie, en 50, suivit une voie maritime. Les lettres de celui-ci indiquent opportunément le lieu où elles ont été écrites. Nous savons que Cicéron était à Patras les 2 et 3 novembre, à Alyzia du 4 au 6 novembre. Il arriva ensuite à Leucade après avoir passé deux heures à Thyrréion, située dans le golfe d'Ambracie. Il se rendit alors à *Actium* où il arriva le 7 novembre. L'absence de vent ralentit la suite de son voyage. Ses lettres montrent qu'il était Corcyre le 16 novembre, où il avait été retenu par un manque total de vent. Ce n'est que le 24 novembre qu'il put gagner Brindes, 17 jours après avoir quitté *Actium* ⁽¹⁴⁾.

Si les incertitudes concernant les vents contraires ou le trop grand calme pesaient sur tous les voyages, les officiels romains, en préparant leur itinéraire, tentaient de garantir la sécurité de leurs étapes par la présence d'hôtes ou d'amis dans celles-ci ⁽¹⁵⁾. En partant pour l'exil, Cicéron séjourna 13 jours à Brindes, du 17 au 29 avril 58, chez son hôte *M. Laenius Flaccus*, "un homme de coeur", dit-il, "qui a, pour me sauver, bravé les dangers dont étaient menacés ses biens et sa personne, et qui ne s'est pas laissé détourner de ses devoirs sacrés d'hôte et d'ami par les sanctions d'une loi scélérate" ⁽¹⁶⁾. C'est alors que, pour éviter de mettre en danger son hôte et sa famille, Cicéron s'installa dans les environs immédiats de la ville, dans les jardins de *M. Laenius Flaccus*. Celui-ci trouva un bateau pour que Cicéron puisse

⁽¹²⁾ Les lettres que Cicéron adressa à *Atticus* et aux membres de sa famille à ce moment - là permettent de suivre les étapes de ce voyage; cf., par ex., *Fam.* 14, 4, 3: "*Brundisio profecti sumus a. d. H. K. Mai.; per Macedoniam Cyzicum petebamus*". Cicéron évoqua aussi son voyage dans le discours qu'il prononça en faveur de *Plancius* qui l'accueillit à Thessalonique. C'est une lettre écrite à *Atticus* le 29 mai qui mentionne son arrivée dans cette ville le 23 mai, cf. *Att.* 3, 8, 1. Sur le voyage de Cicéron vers l'exil, cf. SMITH 1896 et SHACKLETON-BAILEY 1962, 2, appendice 1, pp. 227-232.

⁽¹³⁾ Sur ce voyage, cf. HUNTER 1913 et CONSTANS 1960, pp. 186-193. Sur le choix d'une route terrestre après *Actium*, cf. *Att.* 5, 9, 1.

⁽¹⁴⁾ Les lettres concernant le retour de Cicéron sont recensées au tome 5 de la *Correspondance* de Cicéron (C.U.F., Paris, 1967); cf; aussi l'introduction de J. Bayet, pp. 15-19.

⁽¹⁵⁾ Cf. ANDRÉ, BASLEZ 1993, pp. 449-461.

⁽¹⁶⁾ Cf. *Cic. Fam.* 14, 4, 2.

effectuer la traversée ⁽¹⁷⁾. C'est dans la famille de *M. Laenius Flaccus*, qui n'avait pas hésité à s'exposer pour lui, que Cicéron fut ensuite reçu à son retour ⁽¹⁸⁾. Les *Laenii*, qui se montrèrent aussi accueillants à l'égard de Cicéron qu'à l'égard de son frère, recevaient aussi d'importants personnages comme *Appius Claudius Pulcher*, et, sans doute *Atticus* et *L. Manlius Torquatus*.

L'hospitalité qu'offrait *Atticus* à ses amis dans son domaine de Buthrote, proche d'une ville située en face l'île de Corcyre, à moins de 2 kilomètres de la pointe Nord Ouest de l'île, est bien connue. *Atticus* ne s'était pas installé définitivement en Epire, mais il consacrait beaucoup de son temps à son grand domaine d'élevage et à l'accueil de ses amis ⁽¹⁹⁾. Cicéron fut, d'après nos sources, le premier personnage auquel *Atticus* offrit un refuge à Buthrote lorsque Cicéron dut fuir en 58. Cicéron préféra alors prendre une autre route et, s'éloignant davantage de Rome, il s'installa à Thessalonique. Mais, à son retour d'exil, Cicéron fit sans doute un séjour prolongé dans la propriété d'*Atticus* qui offrit ensuite généreusement son soutien à ses amis à l'époque des guerres civiles. L'aide d'*Atticus* n'était pas limitée à Buthrote. Celui-ci confiait à ses affranchis le soin d'apporter des cadeaux et des vivres à ceux qui naviguaient dans la zone proche. Lorsqu'il partit pour la Cilicie, Cicéron fut heureux de profiter, autant à Corcyre qu'aux îles Sybota, situées au Sud de Corcyre près de la côte épirote, de la "prodigalité magnifique et charmante d'*Atticus*, des festins dignes des Saliens", apportés par les affranchis de celui-ci. De même, à son retour, à l'escale d'*Actium* de Corcyre, *Alexion*, un affranchi d'*Atticus*, le traita magnifiquement ⁽²⁰⁾.

La perspective d'un accueil amical dans les étapes de ces voyages permettait d'appréhender plus sereinement les dangers des traversées maritimes. Lorsqu'ils arrivaient en Grèce, les officiels romains qui débarquaient à Patras, à l'entrée du golfe de Corinthe, avaient la possibilité d'être accueillis comme des hôtes de marque par les Romains qui y résidaient ainsi que par de riches habitants de la ville. La maison de *Manius Curius*, homme d'affaires romain installé à Patras, fut toujours ouverte pour Cicéron qui était son ami et son patron. Cicéron s'y transporta avec sa suite au retour de son proconsulat de

⁽¹⁷⁾ Cf. *Cic. Planc.* 97.

⁽¹⁸⁾ Cf. *Cic. Sest.* 131. Sur l'amitié qui lie Cicéron et *M. Laenius Flaccus*, cf. DENIAUX 1993a, spécialement pp. 510-511.

⁽¹⁹⁾ La première mention d'une acquisition faite par *Atticus* en Epire remonte à 68, cf. *Att.* 1, 5, 7. CARCOPINO 1957, p. 267, suggérait que l'éloignement permettait à *Atticus* de dissimuler l'étendue de ses domaines; cependant Buthrote se trouvait sur un itinéraire très fréquenté et *Atticus* se montrait très accueillant, cf. DENIAUX 1987.

⁽²⁰⁾ Cf. *Att.* 5, 5 et *Att.* 7, 2.

Cilicie. C'est dans la maison de *M'. Curius* qu'il voulut faire transporter son affranchi *Tiron* malade ⁽²¹⁾. Mais Cicéron bénéficiait aussi de l'hospitalité d'un très important habitant de Patras, *Lyson*, qui était aussi l'hôte de membres de l'aristocratie romaine qui le recevaient quand il séjournait à Rome ⁽²²⁾.

L'emplacement de la résidence d'un autre hôte de Cicéron à Thyrréion, ville à l'importance politique ancienne, est aussi remarquable. Thyrréion, située sur la côte Sud du golfe d'Ambracie, n'est pas sur la mer, mais elle peut constituer une étape pour les voyageurs qui arrivent de Patras. Lorsqu'il quitta Patras en 50, Cicéron fit un arrêt à Alyzia sur la côte de l'Acarnanie avant de gagner Leucade. Mais il trouva le temps de faire une courte visite à son hôte Xénoménès de Thyrréion qui lui promit d'aider *Tiron* à faire la traversée lorsqu'il serait rétabli ⁽²³⁾. La présence rassurante d'amis et d'hôtes le long d'une route maritime pouvait soutenir le voyageur. Parfois même c'est une ville entière qui, se trouvant dans la clientèle du personnage officiel romain, favorise son accueil et son séjour. Les liens de Cicéron avec la ville portuaire de *Dyrrachium* sont connus. Cicéron protège à Rome les intérêts de cette cité qu'il qualifie d'*officiosissima* à son égard ⁽²⁴⁾.

Les aléas de la navigation montrent cependant les limites de l'action des hommes et des voyages les mieux préparés. Les grands hommes de la République finissante durent souvent lutter contre les vents déchaînés. L'absence de vent pouvait parfois être tout aussi dommageable. En avril 58, Cicéron attendit 12 jours à Brindes que le temps soit favorable. Quand son équipage décida enfin de partir, un vent contraire se leva en pleine mer et le bateau dut rebrousser chemin ⁽²⁵⁾. En 50, à son retour de Cilicie, Cicéron fut retenu pendant 6 jours à cause de l'absence de vent à Corcyre ⁽²⁶⁾.

⁽²¹⁾ Cf. *Fam.* 16, 4 (à *Tiron*). Cicéron avait été, lors de son séjour, le témoin de la lecture du testament de *M'. Curius*, cf. *Att.* 7, 3, 9. Sur *M'. Curius*, cf. DENIAUX 1993a, pp. 487-489. Sur l'importance du port de Patras, cf. RIZAKIS 1988.

⁽²²⁾ *Lyson* avait aussi hébergé Cicéron en octobre 50, cf. *Fam.* 16, 4; *Fam.* 16, 5; *Fam.* 16, 9 et aidé *Tiron* malade, cf. *Fam.* 16, 4 et 5. Il se trouva du côté de Pompée à l'époque de la guerre civile; c'est pourquoi il dut ensuite fuir Rome et chercher protection auprès de Cicéron qui le recommanda au gouverneur d'Achaïe, cf. *Fam.* 13, 19 et 13, 24. Sur *Lyson*, cf. DENIAUX 1993a, pp. 520-521.

⁽²³⁾ Cf. *Cic.* *Fam.* 16, 5 (à *Tiron*): "*vide quanta sit in te suavitas. Duas horas Thyrraei fuimus. Xenomenes hospes tam te diligit quam si vixerit tecum. Is omnia pollicitus est quae tibi essent opus. Mihi placebat, si firmior esses, ut te Leucadem deportaret, ut tibi te plane confirmares*".

⁽²⁴⁾ Cf. *Cic.* *Fam.* 14, 1, 7: "*Dyrrachium veni, quod et libera civitas est et in me officiosissima et proxima Italiae*" (en 58). Sur le patronage de Cicéron sur *Dyrrachium*, cf. DENIAUX 1988.

⁽²⁵⁾ Cf. *Cic.* *Fam.* 14, 4, 2.

⁽²⁶⁾ Cf. *Cic.* *Fam.* 16, 7.

Les récits de tempêtes sont innombrables, la mer est imprévisible, l'homme n'est pas toujours victorieux dans son combat contre les vents déchaînés. Nous envisagerons quelques exemples de ces affrontements avec la mer en examinant successivement, grâce aux événements des guerres civiles opposant Pompée à César en 49-48, trois épisodes illustrant, l'un le succès d'un passage audacieux du canal d'Otrante, le second, la surprise d'une destination non prévue, et le troisième, l'échec d'une aventure très risquée. Les Romains, en particulier les généraux romains, devaient montrer toute leur énergie dans des circonstances difficiles. L'historiographie exalte leur courage, tout particulièrement celui de César au moment où il va affronter Pompée après que celui-ci ait traversé l'Adriatique avec ses troupes. Pompée avait décidé de prendre ses quartiers d'hiver à *Dyrrachium*, à *Apollonia* et dans toutes les villes de la côte, afin d'empêcher César de passer la mer, et il avait, pour cela, échelonné sa flotte tout au long du littoral. L'hiver de l'année 49 était arrivé et César était à Brindes, attendant le printemps. *M. Bibulus*, avec 110 vaisseaux, était à Corcyre pour contrôler le détroit, avec, sous ses ordres, un détachement de 18 vaisseaux commandé par *Lucretius Vespillo* et *Minucius Rufus*. C'est le dernier jour du mois de décembre 49 que César embarqua sept légions sur des vaisseaux de transport, en leur recommandant de "mettre dans la victoire et dans la générosité de César toute leur espérance" (27). César n'avait emmené que 12 navires de guerre; il n'aurait pas pu affronter ses adversaires, mais aucune information touchant son approche n'était parvenue dans la région; il débarqua ses troupes non loin des monts Acrocéarauniens et renvoya la même nuit les navires à Brindes, pour qu'ils puissent transporter les autres légions et la cavalerie. Ceux-ci ne purent cependant utiliser la brise nocturne pour leur retour; ils rencontrèrent la flotte ennemie qui en détruisit un grand nombre (28).

L'épisode concernant la surprise d'une destination non prévue est lié à ce premier exploit. César attendit longtemps ensuite que les renforts restés à Brindes arrivent. La traversée de ceux-ci, guidés par Antoine, montra bien que les Romains les plus aguerris ne pouvaient contrôler le passage du détroit lorsque les vents étaient hostiles, puisque ceux-ci ne purent maîtriser leur lieu d'arrivée. Cet épisode sera examiné le dernier, car il se situe chronologiquement après le troisième voyage, marqué par l'échec d'une aventure trop risquée, une tentative de César lui-même. C'est ainsi que l'espace de quel-

(27) Cf. CÉSAR, *B.C.*, 3, 6-7. APPIEN, *B.C.*, 2, 54, suggère même que, dans son discours, César opposa à la mauvaise saison la bonne fortune.

(28) CÉSAR, *B.C.*, 3, 8. L'audace du passage hivernal de César est aussi racontée par APPIEN, *B.C.*, 2, 54 et par DION CASSIUS, 41, 44. César débarqua à Palaeste, nom qui apparaît sur la carte accompagnant cet article.

ques semaines permet d'illustrer l'histoire des luttes des généraux romains face aux réactions inattendues de la mer.

L'échec de la traversée de César ne fut pas raconté par le héros lui-même, qui se contenta d'écrire qu'il avait envoyé à Brindes à ses officiers une lettre leur ordonnant de ne pas manquer de prendre la mer dès que le vent deviendrait favorable ⁽²⁹⁾. La *Vie de César* de Plutarque donne un récit très embelli de cet épisode ⁽³⁰⁾ qu'illustre aussi le poète Lucain ⁽³¹⁾. La version de l'audace de César transmise par Appien ⁽³²⁾ est très proche aussi. Celui-ci nous raconte que, las d'attendre les troupes de Brindes, César, qui était alors à *Apollonia*, décida de traverser lui-même la mer en secret; il envoya trois serviteurs au bord du fleuve, qui se trouvait à douze stades, pour réserver, à l'intention d'un messenger de César, un bateau rapide et le meilleur pilote ⁽³³⁾. Après le dîner, il revêtit le costume d'un simple particulier et se rendit jusqu'au bateau où il s'embarqua incognito. Le vent soufflait en tempête. "Le pilote descendit le fleuve à la force des rames, mais quand il arriva à l'embouchure, la mer, avec les vagues et le vent, contraria le courant. Pressé par les serviteurs, il chercha à forcer le passage, mais n'arrivant à rien, il commençait à perdre ses forces et à désespérer, quand César se découvrit et lui cria: «courage, affronte la vague: tu portes César et la fortune de César». Saisis de stupeur, les rameurs et le pilote redoublèrent tous de zèle et forcèrent le bateau à sortir du fleuve. Mais le vent et la houle le soulevaient et le rejetaient vers la côte; pour finir, comme le jour approchait, ils craignirent d'être, dans sa clarté, aperçus des ennemis, et César, après s'être déchainé contre son génie, qui, disait-il, lui voulait du mal, permit que le bateau rebroussa chemin. Et, grâce à un vent violent, il remonta le fleuve" ⁽³⁴⁾.

César avait donc conseillé à ses soldats restés à Brindes de cingler vers la côte d'*Apollonia* et d'y faire aborder leurs bâtiments car cette région était moins surveillée que les autres par les troupes de Pompée. C'est à l'occasion de ce nouveau passage du canal d'Otrante que se produisit un événement qui illustre les incertitudes de toute traversée maritime. Antoine et l'escadre de secours arrivèrent très loin du lieu prévu

⁽²⁹⁾ Cf. CÉSAR, *B.C.*, 3, 25.

⁽³⁰⁾ *Vie de César*, 37-38.

⁽³¹⁾ *Pharsale*, 5, 504-677.

⁽³²⁾ Cf. APPIEN, *B.C.*, 2, 9, 57. DION CASSIUS, 41, 46, donne aussi un récit de l'audace de César.

⁽³³⁾ Sur le port d'*Apollonia* et l'embouchure du fleuve Aos, cf. les recherches de P. Cabanes et d'E. Fouache exposées à ce congrès.

⁽³⁴⁾ APPIEN, *B.C.*, 2, 9, 57, trad. J.-I. Combes-Dounous, avec révision de Ph. Torrens, Paris, Les Belles Lettres, 1994.

pour leur débarquement. Poussés par un fort vent du sud, les navires partis de Brindes dépassèrent largement *Apollonia*; ils naviguèrent même bien au-delà de *Dyrrachium* et furent dirigés loin vers le nord. César d'abord, à *Apollonia*, Pompée ensuite, à *Dyrrachium*, virent passer la flotte au large tout en ignorant où elle avait été entraînée. Mais le vent faiblit et les bateaux de César, redoutant la flotte ennemie, purent entrer dans le port de Lissos et se mirent ainsi à l'abri; un changement de vent imprévisible causa la perte de la flotte qui les poursuivait et qui n'avait pu se protéger à temps ⁽³⁵⁾.

C'est à l'étape obligée des officiels et des généraux romains que je voudrais m'intéresser pour terminer. L'île de Corcyre est, en effet, l'île où tous les officiels romains s'arrêtent. C'est le lieu où ils s'informent des événements romains. Corcyre est aussi la place forte des flottes de guerre romaines qui stationnent dans cette région. Les passages de Cicéron à Corcyre à l'aller et au retour de son gouvernement de Cilicie ont déjà été mis en évidence. C'est aussi à Corcyre que Caton, au retour de son gouvernement de Chypre en 57, avait fait relâcher ses soldats et son entourage ⁽³⁶⁾. Administrateur scrupuleux, il avait consigné les comptes de sa mission sur des registres qui furent pourtant perdus là-bas. En effet, Caton avait fait dresser des tentes pour camper sur la voie publique. Les matelots allumèrent alors des feux la nuit pour se protéger du froid; la flamme gagna les tentes et les registres disparurent dans l'incendie ⁽³⁷⁾.

Quand éclata la guerre entre César et Pompée, Pompée traversa la mer et bloqua les ports de la côte de l'Albanie d'aujourd'hui; c'est à Corcyre qu'il laissa la plus grande partie de sa flotte, 110 navires, sous le commandement de *M. Bibulus*, alors que 18 navires seulement étaient stationnés à *Oricum* ⁽³⁸⁾. Nous savons, par César, que les navires de *Bibulus* n'étaient pas prêts à mettre à la voile, que les rameurs étaient dispersés et que *Bibulus* ne fut pas capable d'empêcher César de passer. C'est à Corcyre qu'étaient arrivés, avant la bataille de Pharsale, Cléopâtre et son frère, accompagnés de 60 bateaux égyptiens, mais ceux-ci ne prirent pas part à l'affrontement ⁽³⁹⁾.

⁽³⁵⁾ Cf. CÉSAR, *B.C.*, 3, 3, 26-27; APPIEN, *B.C.*, 2, 9, 59; DION CASSIUS, 41, 48. Les vaisseaux césariens étaient des vaisseaux de transport, *naves onerariae*, faits pour progresser à la voile. Les bateaux de la flotte pompéienne étaient des bateaux de guerre qui avançaient à la rame et furent brisés contre les écueils.

⁽³⁶⁾ Caton avait reçu un gouvernement exceptionnel après sa questure. *Clodius*, qui souhaitait l'éloigner de Rome, avait fait voter une loi qui lui confiait le soin d'annexer le royaume de Chypre à Rome à la mort de son souverain.

⁽³⁷⁾ Cf. PLUTARQUE, *Vie de Caton*, 38. Caton avait, par précaution, fait rédiger un autre registre qu'il avait confié à un affranchi qui fit naufrage avant d'arriver à Corcyre.

⁽³⁸⁾ Cf. CÉSAR, *B.C.*, 3, 7.

⁽³⁹⁾ Cf. APPIEN, *B.C.*, 2, 10, 71.

C'est enfin à Corcyre que se regroupèrent les troupes pompéiennes après la défaite de Pharsale alors que le commandement de celles-ci était confié à Caton ⁽⁴⁰⁾.

Corcyre devint aussi le point d'appui d'Antoine au moment du second triumvirat. Celui-ci avait peut-être été précédé par *Cn. Domitius Ahenobarbus* qui avait établi une véritable thalassocratie entre 42 et 40 sur la mer ionienne et qui bloquait l'accès de Brindes et le ravitaillement de l'Italie pendant que Sextus Pompée interdisait l'accès à la mer Tyrrhénienne et l'arrivée du blé de Sicile. Nous n'avons pas de témoignage direct sur son installation à Corcyre, mais nous savons que son fils était le patron de Buthrote située en face de Corcyre, et qu'un de ses affranchis était honoré à Buthrote aussi ⁽⁴¹⁾. C'est en 32, alors que, semble-t-il, Antoine voulait porter la guerre en Italie, qu'il s'installa à Corcyre ⁽⁴²⁾. En 31, quand Octave tenta pour la première fois de s'attaquer à cette place forte, il dut affronter une tempête ⁽⁴³⁾. Sa flotte s'empara de Corcyre peu avant la bataille d'*Actium*, tandis qu'il faisait débarquer sa cavalerie au pied des monts Acrocérauniens pour rejoindre *Actium* ⁽⁴⁴⁾.

L'époque des guerres civiles permet ainsi de mieux comprendre, jusqu'à la bataille d'*Actium*, les éléments du dispositif du contrôle romain sur la voie maritime qui menait vers l'Orient. Elle est riche en exemples exaltant l'audace des magistrats et des chefs de guerre romains sur la mer, mais aussi le caractère imprévisible de la navigation la mieux préparée. C'est en évoquant le désir d'assurer la sécurité des biens transportés que je voudrais terminer. La *Vie de Caton* de Plutarque fournit, en effet, un étonnant exemple concret de l'aptitude des Romains à prendre en compte l'incertitude des traversées. Pour éviter que les trésors du roi Ptolémée de Chypre puissent disparaître dans un naufrage, Caton, au retour de son gouvernement de province, fit faire un grand nombre de vases destinés à contenir l'argent et fit attacher à chacun d'eux une longue corde au bout de laquelle on mit un gros morceau de liège, afin que, si le vaisseau se brisait, le liège indiquât l'endroit où était immergé le vase auquel il était relié. Si le geste de Caton manifeste la conscience aiguë des responsabilités qui l'animait, il est aussi un témoin remarquable de l'angoisse des officiels romains face à l'incontrôlable ⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁰⁾ Cf. PLUTARQUE, *Vie de Caton*, 55, 5. C'est là que Caton voulut confier le commandement à Cicéron et que celui-ci refusa; sur ce refus qui mécontenta le jeune fils de Pompée, cf. aussi PLUTARQUE, *Vie de Cicéron*, 39, 2.

⁽⁴¹⁾ Cf. DENIAUX 1999.

⁽⁴²⁾ Cf. DION CASSIUS, 50, 9.

⁽⁴³⁾ Cf. DION CASSIUS, 50, 11.

⁽⁴⁴⁾ Cf. DION CASSIUS, 50, 12.

⁽⁴⁵⁾ Cf. PLUTARQUE, *Vie de Caton*, 38; 1.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDRÉ, BASLEZ 1993 = J.-M. ANDRÉ, M.-F. BASLEZ, *Voyager dans l'Antiquité*, Paris.
- BERTRAND 1987 = J.-M. BERTRAND, *Continent et Outre-Mer, l'espace vécu des Romains*, in *L'Illyrie méridionale* 1987, pp. 263-270.
- BONNER 1977 = S. F. BONNER, *Education in Ancient Rome*, Londres.
- CABANES 1988 = P. CABANES, *Les Illyriens de Bardylis à Genthios, IV^e-II^e siècles av. J.-C.*, Paris.
- CARCOPINO 1957 = J. CARCOPINO, *Les secrets de la Correspondance de Cicéron*, Paris.
- CASSON 1971 = L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton.
- CONSTANS 1960 = L. A. CONSTANS, *Cicéron, Correspondance*, C.U.F. 3, Paris.
- CORBIN 1988 = A. CORBIN, *Le territoire du vide, l'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, Paris.
- DENIAUX 1987 = E. DENIAUX, *Atticus et l'Épire*, in *L'Illyrie méridionale* 1987.
- DENIAUX 1988 = E. DENIAUX, *Cicéron et la protection des cités de l'Illyrie du sud et de l'Épire*, «Iliria», 2, pp. 143-155.
- DENIAUX 1993a = E. DENIAUX, *Clientèles et pouvoir à l'époque de Cicéron*, Collection de l'École Française de Rome, 182, Rome.
- DENIAUX 1993b = *Les périls de la mer et les périls de la politique: la projection d'une peur à Rome sous la République*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Congrès de Gênes, juin 1992, pp. 65-83.
- DENIAUX 1999 = E. DENIAUX, *La traversée de l'Adriatique à l'époque des guerres civiles: liberté et contrôle: Cn. Domitius Ahenobarbus et le canal d'Otrante (42-40 av. J.-C.)*, in *L'Illyrie méridionale* 1999, pp. 249-254.
- DE SAINT DENIS 1941 = E. DE SAINT DENIS, *La vitesse des navires anciens*, «R-A», 18, pp. 121-138.
- HOLLEAUX 1952 = M. HOLLEAUX, *Les Romains en Illyrie, Etudes d'épigraphie et d'histoire grecque*, Paris, pp. 76-114.
- HUNTER 1913 = L. W. HUNTER, *Cicero's Journey to his Province in 51 B.C.*, «JRS», 3, pp. 73-97.
- L'Illyrie méridionale* 1987 = *L'Illyrie méridionale et l'Épire dans l'Antiquité*, éd. P. Cabanes, 1^{er} colloque de Clermont-Ferrand, octobre 1984, Clermont-Ferrand.
- L'Illyrie méridionale* 1999 = *L'Illyrie méridionale et l'Épire dans l'Antiquité*, 3, colloque de Chantilly, octobre 1996, éd. P. Cabanes, Paris.
- LAMBOLEY 1987 = J.-L. LAMBOLEY, *Le canal d'Otrante et les relations entre les deux rives de l'Adriatique*, in *L'Illyrie méridionale* 1987, pp. 195-202.
- MARROU 1948 = I. MARROU, *Histoire de l'éducation dans l'Antiquité*, Paris, réed. 1975.
- RIZAKIS 1988 = A. RIZAKIS, *Le port de Patras et les communications avec l'Italie sous la République*, in *Navires et commerce de la Méditerranée antique, Hommage à J. Rougé*, «Cahiers d'histoire», 33, 3-4, pp. 453-472.
- ROUGÉ 1953 = J. ROUGÉ, *Voyages officiels en Méditerranée orientale à la fin de la République et au premier siècle de notre ère*, «REA», 55, pp. 294-300.
- ROUGÉ 1966 = J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris.
- ROUGÉ 1987 = J. ROUGÉ, *La place de l'Illyrie méridionale et de l'Épire dans le système des communications de l'Empire romain*, in *L'Illyrie méridionale*, 1987, p. 255-262.
- SHACKLETON-BAILEY 1962 = D. R. SHACKLETON-BAILEY, *Cicero's Letters to Atticus*, Camb. Univ. Press, 2.
- SMITH 1986 = C. L. SMITH, *Cicero's Journey to Exile*, «Harv.St.Class.Phil.», 7, pp. 65-84.