



À la conquête de la Méditerranée

Dès l’Antiquité, de nombreux peuples et cultures sillonnent la Méditerranée, permettant le développement de différents types de navigation et le perfectionnement des constructions navales. L’équilibre des pouvoirs est souvent modifié par la maîtrise de la mer.

La navigation chez les Grecs

À la fin du 8^{ème} siècle av. J.-C., quelques villes grecques envoient des hommes fonder des colonies en Italie du Sud, bouleversant l’équilibre politique et économique de la mer Méditerranée. Ce mouvement initie ce qui sera par la suite appelé la thalassocratie grecque. À ce moment, les Grecs sont déjà des marins experts, ayant acquis les notions fondamentales de la navigation auprès des Mycéniens et des Phéniciens.

Les techniques de navigation grecques sont bien décrites dans les poèmes homériques, particulièrement dans l’Odyssée. C’est grâce à cette œuvre, parmi d’autres, que l’on réussit aujourd’hui à mieux comprendre la navigation de l’époque.

Un explorateur grec en Grande-Bretagne ?

Pythéas est un navigateur et géographe grec, né à Massalia (Marseille) en 380 av. J.-C. Il est aujourd’hui considéré comme l’un des plus anciens explorateurs scientifiques. Son voyage commence en 325 av. J.-C. et le porte en Europe du Nord, au-delà des colonnes d’Hercule, les montagnes qui bordent le détroit de Gibraltar. Il voyage le long d’une grande partie de la Grande-Bretagne, dont il explore les côtes. Pythéas est le premier à décrire le soleil de minuit, l’aurore boréale et les glaces polaires. Il est aussi parmi les premiers habitants de la Méditerranée à découvrir les îles Britanniques, qu’il désigne comme *Pretannikái Nésoi*.

Fig. 1 : maquette d’une trirème grecque, collection privée

Sur la base des connaissances scientifiques développées en particulier pour l’astronomie, les Grecs se penchent sur l’étude des mathématiques et de la cartographie. Cependant, la navigation dans l’Antiquité n’est pas une science, mais plutôt un art basé sur la capacité à interpréter les phénomènes naturels, tels les vents. Ces facteurs déterminent non seulement les saisons de navigation, les routes, le moment opportun pour le départ, mais aussi les étapes et l’arrivée dans les ports.

Parmi tous ceux qui contribuent au progrès des mathématiques et de la cartographie, le plus célèbre est probablement le philosophe Aristote. Il est le premier, en 350 av. J.-C., à tenter de prouver que la Terre est ronde, notion fondamentale pour le développement de la navigation longitudinale.

« Pas plus que les Grecs sur terre le Romain n’était un combattant sur mer. »

Cette affirmation de Tite-Live (VII, 26, 13), historien romain (64 av. J.-C. – 17 apr. J.-C.), montre la vision de la marine romaine depuis l’Antiquité. L’absence d’un bon gouvernail l’aurait vouée au cabotage, technique de navigation consistant à rester proche des côtes, plutôt qu’à des longues traversées.

Rome ne conquiert en effet pas son Empire depuis la mer, mais par une progressive appropriation des rivages de la Méditerranée depuis la terre, exemple unique jusqu’à la fin du 19^{ème} siècle, et assure ainsi une sécurité presque totale des communications sur mer. À la fin du 2^{ème} siècle av. J.-C., la politique du Sénat change. Une fois sûre de ne plus avoir d’adversaires sur mer, Rome commence à négliger sa marine, en faisant ainsi décliner l’importance.

Fig. 2 : reconstitution d’une birème romaine, un des vaisseaux les plus courants de la marine militaire romaine

Il faut attendre la fin des guerres civiles à la fin du 1^{er} siècle av. J.-C., et plus précisément la bataille d’Actium, pour voir la reconstitution d’une marine digne de ce nom. En l’absence d’un véritable ennemi en Méditerranée, la flotte romaine peut alors prendre un rôle similaire à celui d’une patrouille, cherchant à protéger les transports et les commerces maritimes, notamment de la piraterie.

L’ingénierie navale romaine

On trouve essentiellement deux types de vaisseaux dans la flotte romaine. Les *naves longae* (**fig. 2**), navires de guerre, nécessitent des rameurs. Elles reprennent la structure typique des bateaux de guerre grecs (**fig. 1**). Ces navires peuvent transporter un équipage de plus de 200 personnes et sont équipés d’une technologie d’armement : les rostres, éperons situés sur la proue du navire et capables de causer beaucoup de dégâts à un navire ennemi, ou le *corvus* (**fig. 3**), un pont mobile permettant de réaliser des abordages. Les *naves ceterae*, peu aptes à la bataille, sont des navires de charge utilisés surtout pour le commerce ou le transport de soldats. Ces navires se déplacent grâce à des voiles plutôt que des rames.

Fig. 3 : reconstitution d’une trirème romaine avec un « corvus », passerelle basculante en forme de bec d’oiseau, conçu pour se ficher dans le pont du navire ennemi