Le pilote antique, roi du navire

Philippe Fleury

▶ **To cite this version:**

Philippe Fleury. Le pilote antique, roi du navire. L'Equipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui, May 1999, Saint-Vaast-La-Hougue, France. pp.250-259. hal-01609470

HAL Id: hal-01609470
https://hal.science/hal-01609470

Submitted on 3 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Musée Maritime de l'Ile Tatihou

L'ÉQUIPAGE

du navire antique aux marines d'aujourd'hui

L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui

Actes du colloque organisé sur l'Ile Tatihou du 13 au 15 mai 1999

Publiés sous la direction de Eric Barré et André Zysberg

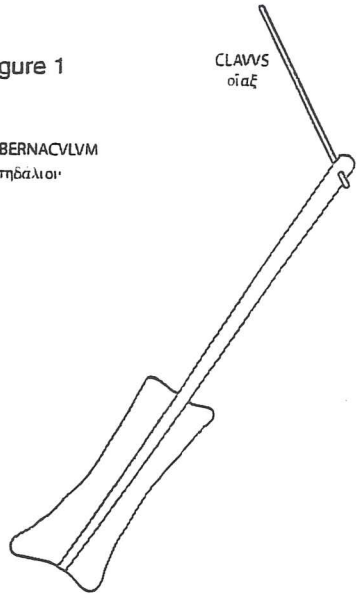
Philippe FLEURY
Université de Caen / MRSH

LE PILOTE ANTIQUE ROI DU NAVIRE

La notion d'*antiquité* à laquelle nous faisons référence dans le titre de la communication appelle quelques éléments d'explication ou tout au moins quelques précautions. Par *pilote antique* nous entendons le pilote mentionné dans les textes grecs (κυβερνήτης) et latins (*gubernator*), d'Homère au Ve siècle ap. J.-C. Il s'agit donc d'un champ littéraire et non d'une *période technique.* Sans méconnaître les évolutions techniques qu'a connu cette période, ni surtout ses évolutions sociales, la relative stabilité des principes de navigation et du rôle du pilote nous autorise à la traiter de façon globale d'autant que le champ littéraire choisi limite, de fait, l'aire géographique au bassin méditerranéen (tout au moins pour l'essentiel). Si les sources littéraires seront le fondement de notre propos, nous recourrons aux données archéologiques pour conforter les aspects techniques. Les sources archéologiques *de première main* (la fouille des épaves, qui a beaucoup progressé ces dernières années) ne nous apprennent pas grand chose sur l'appareil de gouverne, mais elles donnent de precieuses indications sur la taille, le tonnage et les modes de construction des navires. Quant aux sources archéologiques *de seconde main* : bas-reliefs, mosaïques, peintures, graffitis..., elles représentent souvent le gouvernail et nous aident à comprendre son fonctionnement, même si elles posent les classiques problèmes d'interprétation. Un de ces problèmes est celui du *topos* (la représentation conventionnelle d'un modèle décalé par rapport à la réalité) et il se pose à peu près de la même manière dans l'iconographie et dans la littérature. Mais, dans le point de vue que nous avons choisi, le *topos* lui-même va nous intéresser. Nous allons en effet nous interroger sur le décalage entre la fonction ordinaire, modeste, du timonier, de l'homme de barre moderne, et l'extraordinaire prestige du κυβερνήτης - *gubernator* ancien qui peut être qualifié de *roi du navire.*
Bien que cela ne soit pas dans la problématique du colloque, nous commencerons par quelques aspects techniques en évoquant le principe de la rame-gouvernail et en disant quelques mots de la polémique sur le sujet. En nous appuyant ensuite en particulier sur les textes, nous essaierons de voir qui était le pilote sur un navire antique, quel était son rôle, sa place dans l'équipage. Nous terminerons par son image dans la littérature.

Dans l'état actuel de nos connaissances nous pouvons admettre que le navire antique est équipé de deux gouvernails latéraux, un sur chaque bord. Chaque gouvernail se compose de trois parties (cf. fig. 1) : un long manche avec, à l'extrémité inférieure, une pale asymétrique (la partie à l'arrière de l'axe du manche est plus importante que la partie en avant), à l'extrémité supérieure une barre transversale. Nous connaissons mal le mode de fixation du manche à la coque du navire. L'iconographie nous montre quelquefois des câbles de retenue au niveau de la pale ; au niveau du plat-bord, soit la représentation est peu précise, soit de toutes façons le système de fixation est caché par une caisse de protection ou puits de guidage dont la forme varie mais qui est souvent le prolongement d'une sorte d'aile qui prend naissance à l'avant et qui se termine juste après la mèche du gouvernail. Les textes nous apprennent que les câbles permettent de monter et de descendre

Figure 1



le gouvernail[1] et que dans les combats on essaie de couper les câbles de retenue pour faire tomber les appareils de gouverne[2]. La perte du gouvernail, en dehors des faits de guerre, est un accident assez courant : un exemple célèbre est celui du pilote d'Enée, Palinure, raconté dans l'Enéide[3] : là, l'accident se produit par temps calme, de nuit, mais d'autres textes nous parlent de la perte des gouvernails pendant la tempête[4]. Les gouvernails sont inclinés vers l'arrière (les représentations sont unanimes sur ce point). Pour aller sur la droite, le pilote tourne la barre de droite dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, ce qui a pour effet de présenter la pale obliquement au fil de l'eau. La pression résultante est orientée vers la coque du navire. Pour aller sur la gauche, le pilote tourne la barre de gauche dans le sens des aiguilles d'une montre et les effets sont inversés par rapport au gouvernail de droite. La question du gouvernail antique a fait couler beaucoup d'encre et a soulevé plusieurs polémiques. Nous allons évoquer rapidement deux d'entre elles. La première est née à la suite de la publication des thèses de Lefebvre des Noettes qui prétendait que le gouvernail antique était difficile à manier et peu efficace et que c'est l'évolution vers le gouvernail d'étambot qui a permis de faire de réels progrès en navigation[5]. Même si ces thèses ont laissé quelques traces, elles ont été suffisamment démenties pour qu'il soit inutile de reprendre la démonstration ici : le gouvernail latéral est aussi efficace et aussi facile à manier que le gouvernail d'étambot d'autant que, dans le cas du gouvernail antique, il est largement compensé. L'autre polémique est plus complexe : elle porte sur le nombre de gouvernails, plus exactement sur le nombre de gouvernails utiles. Le pluriel fréquemment employé dans les textes montre suffisamment qu'il y avait au moins deux gouvernails sur les navires, logiquement donc un sur chaque bord ; l'iconographie ne le confirme que sur quelques rares exemples car les navires sont toujours représentés de profil. Reste que certains ont prétendu que le pilote ne se servait que d'un seul gouvernail pour virer sur tribord comme sur bâbord et que l'autre gouvernail n'était qu'un gouvernail de secours. En théorie cela est possible si la mèche du gouvernail était rigoureusement dans l'axe vertical du bateau. Ni les textes, ni l'iconographie (puisque les navires sont représentés de profil) ne permettent de le démontrer. Quand bien même cela serait, il y a pour nous au moins une raison technique qui nous fait penser que les deux gouvernails étaient réellement utilisés l'un pour venir sur la droite, l'autre pour venir sur la gauche : c'est la direction de la force résultante quand la pale est orientée obliquement par rapport aux filets d'eau. Cette force pouvant être assez importante dans certaines conditions de vitesse, il valait mieux que la liaison coque-gouvernail travaille dans le sens de la compression plutôt que de l'arrachement. Nous en resterons là sur la question technique qui pourrait être développée beaucoup plus longuement en tenant compte en particulier des différentes époques de l'Antiquité, des différents types de navire et surtout des différentes tailles. C'est un point qui est généralement négligé dans les études techniques, or le pilotage d'une barque de 5 à 7 m de long n'a pas grand chose à voir avec le pilotage d'un navire d'une trentaine de mètres[6]. Pour notre propos, nous ne tiendrons pas compte de ces distinctions car, quel que soit le type de

1. Vulg. Act. 27,40 ἀνιέναι τὰς ζευκτηρίας τῶν πηδαλίων / laxare iuncturas guberna-culorum: c'est le moment, dans la navigation de St Paul, où les marins, après leur mouillage d'urgence, de nuit, au large de Malte, remettent en route au petit matin pour aller s'échouer dans une baie : ils détachèrent les ancres... ; ils relâchèrent en même temps les amarres des gouvernails. Puis, hissant au vent la voile d'artimon... (mauvaise interprétation de ce passage par J. Thurneyssen, "La navigation de St Paul", *Dossiers de l'archéologie*, 29, juillet-août 1978, p. 99, qui pense que "pour libérer complètement le navire, les attaches des gouvernails sont larguées, et ceux-ci se mettent dans l'axe, devenant inopérants. En fait les marins ont besoin des gouvernails pour diriger le navire vers la baie et ils remettent dans l'eau les gouvernails qu'ils avaient relevés au mouillage dans la tempête pour les épargner). Voir aussi Avien, Arat. 767 ; Stace, Silu. 3,2,29.
2. Veg., Mil. 4,46 : Avec [ces haches à double tranchant] des marins ou des soldats très habiles, embarqués sur de petits canots au beau milieu de l'ardeur du combat, coupent secrètement les câbles par lesquels sont retenus les gouvernails des adversaires (*Secreto incidunt funes quibus aduersariorum ligata sunt gubernacula*). Cela fait, on prend aussitôt le navire comme s'il était désarmé et sans force ; quel salut reste-t-il en effet à celui qui a perdu sa barre (qui amiserit clauum) ?
3. Verg. Aen. 6,337-383.
4. Apul., Met. 2,14,2 : le navire qui nous portait, battu par la tempête et secoué en tous sens par les tourbillons, privé de ses deux gouvernails (*utroque regimine amisso*), a fini par être jeté sur la côte opposée ; Petron. 114,13.
5. Cdt Lefebvre des Noettes, "Le gouvernail", *Mém. Soc. des Antiquaires de France*, 78, 1934, 24-44.
6. Pour le petit bateau qu'Ulysse construit en quatre jours chez Calypso, il ne fait qu'un seul gouvernail : πρὸ ς ἄρα πηδάλιον ποιήσατο Od. 255). C'est lui-même qui tiendra la barre puisqu'il naviguera en solitaire. Pour une étude sur le tonnage des navires de commerce romains, on peut se reporter à J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'Empire Romain*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1966, p. 66-71. Voici quelques données chiffrées issues des textes ou de l'archéologie :
- tonnage : une ordonnance de Claude au Ier s. p.C. (Gaius, Inst. 1,32c) accordait des avantages aux propriétaires de navires d'au moins 10 000 modii qui se mettaient au service de l'annonce. Si l'on admet que le modius est une mesure de volume de 8,37 l, cela nous donne des navires de 87 tonnes métriques, soit 31 tonneaux modernes au minimum. Au IIe s. p. C. Marc Aurèle (Dig. 50,5,3) accorde l'exemption de certaines charges aux propriétaires de navires de plus de 50 000 modii qui se mettaient aussi au service de l'annonce : cela nous donne des navires de 155 tonneaux au minimum.

navire, les textes ne mentionnent toujours qu'un seul pilote[7] et c'est la fonction et l'image de ce personnage que nous allons maintenant étudier.

Avant de parler de fonction proprement dite, parlons un peu de vocabulaire, puisque c'est là notre objet d'exploration. Le grec κυβερνήτης est un nom d'agent formé à partir de la racine du verbe κυβερνάω qui signifie *gouverner un navire* et dont l'étymologie est inconnue[8]. Il est lu depuis Homère[9], et nous le trouvons encore chez Plutarque[10]. Il s'est maintenu en grec moderne avec son sens technique, mais aussi avec le sens large et figuré de *gouverneur*. Dans l'Athènes ancienne, les κυβερνήσια étaient la *fête des pilotes*, instituée par Thésée en l'honneur de ses pilotes Nausithoos et Phaeax[11]. Le verbe latin *guberno* est un emprunt au grec et, parallèlement à κυβερνήτης, nous avons *gubernator*. Le mot est lu depuis Plaute et est attesté tout au long de la latinité[12]. Cicéron et Sénèque l'emploient beaucoup. Il n'est généralement pas utilisé dans la poésie dactylique sauf chez Virgile et Ovide et, après ces deux poètes, il ne se rencontre pas non plus dans les autres types de vers, sauf chez Phèdre[13] et Sénèque[14]. En français moderne, il a donné *gouverneur*. Notre traduction *pilote* pour κυβερνήτης et *gubernator* n'est qu'un pis-aller, faute de pouvoir employer *gouverneur* justement, car aucune fonction moderne ne correspond exactement et globalement à celle du κυβερνήτης - *gubernator* ancien[15].

Pour comprendre cette fonction, nous pouvons commencer par les mythes, qui sont d'une façon ou d'une autre des miroirs de la réalité. Dans ces mythes, le pilote n'est pas le chef de l'expédition, ou pour dire les choses autrement, le chef d'expédition ne pilote pas lui-même, sauf occasionnellement, mais nous connaissons souvent le pilote et nous voyons le respect que lui porte le chef. Ainsi, dans le mythe fondateur de la navigation, la légende des Argonautes, Jason est le capitaine mais le pilote n'est rien moins qu'un fils de Neptune, Tiphys[16].

Nous avons vu plus haut que Thésée avait institué à Athènes des fêtes en l'honneur de ses pilotes. Dans le cycle troyen, nous connaissons le pilote d'Enée : Palinure ; c'est lui le pilote du *navire amiral*, pourrait-on dire, et au départ de Sicile, après les jeux donnés en l'honneur d'Anchise, *le premier avant tous, Palinure dirige la file serrée des vaisseaux ; c'est sur lui que les autres doivent régler leur marche*[17]. Peu après, Palinure, victime de la vengeance d'un dieu, va tomber à l'eau dans la nuit calme en entraînant avec lui le gouvernail auquel il reste accroché[18]. C'est Enée lui-même qui le remplace et, plus tard, Palinure est un des personnages qu'il rencontrera dans les Enfers[19]. Nous connaissons aussi le nom du pilote de Ménélas, Phrontis, au retour de Troie. Quand son κυβερνήτης va mourir au large du cap Sounion, Ménélas fait relâche à terre pour l'ensevelir et lui rendre les honneurs funèbres[20]. Curieusement nous ne connais-

- nombre de passagers : le navire qui transportait St Paul avait 273 personnes en plus de sa cargaison (Vulg. Act. Ap. 27,37) ; le navire qui transportait Flavius Josèphe en 64 p. C. en comptait 600 (Flavius Josèphe, Vie, 3).
- données fournies par l'archéologie : navire de guerre punique de Marsala (IIIe s. a. C.) 35 m x 4,80 m ; navire de commerce romain de la madrague de Giens (Ier s. a. C.) : largeur sûre de 9 m, longueur estimée entre 30 et 35 m, hauteur de la cale 4,50 m environ, chargement compris entre 6 000 et 7 800 amphores de 50 kg et d'un volume brut de 87,5 l, soit au total un port en lourd de 300 à 390 tonnes métriques = 185 à 240 tonneaux modernes.

7. Cf. Cic., Rep. 1,62-63 : *Ille qui nauigat, cum subito mare coepit horrescere, et ille aeger ingrauescente morbo, unius opem implorat : uni gubernatori, uni medico, si digni modo sint iis artibus rectius esse alteri nauem committere, aegrem alteri, quam multis* ; Lact., Ira 11,2 : *non possunt in naui una multi esse gubernatores* ; voir toutefois Elien, Var. Hist. 9,40 (cité par E. De Saint-Denis, *Le gouvernail antique. Technique et vocabulaire*, REL, 12, 1934, p. 391) : les Carthaginois donnèrent deux pilotes à chaque navire parce qu'il avait deux gouvernails (δύο πηδάλια) et que l'homme le plus utile à bord ne devait pas être seul, sans successeur et sans compagnon.
8. Platon (Theag. 123 c) emploie aussi le mot pour diriger un char et nous le trouvons au sens général et figuré de diriger, conduire, guider dès Pindare (P. 5,164), mais il paraît s'agir là de sens dérivés, cf. P. Chantraine, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, 2, E-K, Paris, Klincksieck, 1970, s.u.
9. Homère emploie aussi dans l'Odyssée (8,557) la forme κυβερνητήρ.
10. Par exemple M. 807b.
11. Plut., Thes. 17.
12. Cf. *Thesaurus Linguae Latinae*, s.u. *gubernator*, 2346, 40-48.
13. Phaedr. 4,17,8.
14. Sen., Phaedr. 903.
15. Pour le latin, nous élargissons le champ d'enquête à *magister* (Virg., En. 5,224 ; Ov., Ars, 1,6...) et à *rector* (Virg. En., 5,161...), mais ces deux mots ne s'identifient pas à *gubernator*. *Magister* en particulier peut poser quelques problèmes de confusion.
16. Cf. Ov., Ars, 1,6 : Typhus in haemonia puppe magister erat.
17. Verg., Aen. 5, 833-834.
18. Ibid, 859.
19. Verg., Aen. 6,337-383. Un cap d'Italie portera le nom de Palinure.
20. Od. 3,276-285 : (c'est Nestor qui parle) *Nous revenions de Troie, en voguant de conserve, l'Atride Ménélas et moi, toujours intimes. Nous touchions au Sounion, ou cap sacré d'Athènes, quand Phoebos Apollon, de ses plus douces flèches, vint frapper le pilote de Ménélas, Phrontis, et ce fils d'Oténor mourut en pleine vogue, la barre entre les mains (πηδάλιον μετὰ χερσὶ... ἔχοντα) : il n'avait pas d'égal dans tout le genre humain pour mener un navire à travers les bourrasques. Ménélas, en dépit de sa hâte, voulut ensevelir son homme : il fit relâche et lui rendit tous les honneurs.*

sons pas le nom du pilote d'Ulysse, mais nous savons qu'une fois en mer il se repose entièrement sur lui. La formule *on n'a plus qu'à s'asseoir et qu'à laisser mener le vent et le pilote* revient à plusieurs reprises dans l'Odyssée[21]. On ne voit qu'une fois Ulysse donner un ordre au pilote en mer et encore ne s'agit-il que d'une indication très générale pour franchir Charybde et Scylla : *Pilote, à toi mes ordres : tâche d'y bien penser, puisqu'à bord du vaisseau, c'est toi qui tiens les gouvernails. Tu vois cette fumée et ce flot : passe au large et prends garde à l'écueil ! Si, gagnant à la main, le navire y courait, c'est à la male mort que tu nous jetterais*[22].

Quand le *capitaine* (le *ductor* dans le vocabulaire virgilien) veut prendre la place de son pilote, cela ne lui réussit pas toujours. Ainsi au cours de la régate courue sur les côtes de Sicile à l'occasion des jeux en l'honneur d'Anchise, Gyas, le *ductor* du navire en tête de la course, se fâche contre son pilote au moment de virer le rocher qui marque la première partie du parcours : *Ils approchaient déjà du rocher et touchaient au but, quand Gyas qui tient la tête et se sent vainqueur pour la moitié de cette course sur l'abîme, interpelle son pilote (nauis rectorem) Menoetes de toute sa voix : Où me mènes-tu si loin à droite ? Tourne de ce côté. Rase le bord et laisse à gauche la rame effleurer le récif !* Mais prudent, Menoetes va virer large si bien que le navire suivant passe en tête. Alors *oublieux de sa dignité et du salut de ses compagnons, Gyas saisit l'indolent Menoetes et, du haut de la poupe, le précipite dans les flots. Il s'empare du gouvernail, se fait lui-même son pilote (ipse gubernaclo rector subit, ipse magister...), encourage les rameurs et tourne la barre du côté de la terre (clauomque ad litora torquet). Cependant, remonté non sans peine du fond de l'abîme, alourdi par son âge*[23] *(iam senior) et par ses vêtements trempés et ruisselants, Menoetes escalade le rocher et s'assied sur la pierre sèche. Les Troyens ont ri en le voyant tomber et se débattre ; ils rient en le voyant vomir son eau salée.* Le capitaine n'aura pas l'occasion de rire car il sera dépassé encore par un autre navire et Virgile donne cette explication toute simple, qui devait lui paraître évidente, à lui et à ses lecteurs, *l'énorme Chimère* [c'est le nom du navire de Gyas] *cède la place, puisqu'elle est privée de son pilote (quoniam spoliata magistro est)*[24].

Nous pourrions citer d'autres exemples[25] mais nous allons quitter le domaine du mythe et de l'épopée tout en restant dans le domaine de la marine militaire (puisque c'est bien de cela qu'il s'agit dans l'épopée...). Pour toute la fin de la période qui nous intéresse, l'empire romain, nous disposons de l'important travail de M. Reddé et nous nous contenterons de reprendre ses conclusions[26]. Auparavant nous nous arrêterons sur trois textes, antérieurs à la période traitée par M. Reddé.

Le premier est un court extrait de Tite-Live qui, dans la hiérarchie des récompenses après une victoire navale, ne fait état que de trois niveaux dont l'intermédiaire est occupé par les pilotes : (il s'agit du triomphe sur Persée en 167 a. C.) *[Cnaeus Octavius] donna à chaque marin allié 75 deniers, aux pilotes qui étaient sur les navires le double, aux maîtres de navires le quadruple*[27]. Nous sommes donc ici dans une situation tout à fait similaire à celle des mythes. Les deux autres textes sont en fait des récits complémentaires d'une même bataille navale : celle des pompéiens et celle des césariens devant Marseille en 49 a. C. L'un des récits est de César lui-même, l'autre de Lucain. Compte-tenu des divergences de perspective des deux auteurs, on peut considérer fiables les points de convergence.

21. Départ de la flotte d'Ulysse après sa défaite contre les Kikones : *Quand, du troisième jour, l'Aurore aux belles boucles annonce la venue, nous replantons les mâts, hissons les blanches voiles et l'on n'a qu'à s'asseoir et qu'à laisser mener le vent et les pilotes (*τὰς δ' ἄνεμός τε κυβερνῆταί τ' ἴθυνον*)... J'allais donc, sain et sauf, revenir au pays* (Od. 9,76-79) : même chose au départ de chez Circé, mais cette fois il n'y a plus qu'un seul vaisseau et un seul pilote : *on n'a plus qu'à s'asseoir et qu'à laisser mener le vent et le pilote* (Od. 11,10 : (τὴν δ' ἄνεμός τε κυβερνήτης τ' ἴθυνε) même fin de vers en Od. 12,152 ; l'expression est reprise dans l'Enéide : Verg., Aen. 3,269 : *fugimus..., qua cursum uentusque gubernatorque uocabat* (cf. 5,1 ; 6,337).

22. Od. 12, 217-218

23. Cette indication d'âge, qui passe presque inaperçue dans le texte, n'est pas anodine : le pilote est un personnage plutôt âgé qui a de l'expérience (voir le texte de Lucius). Cette expérience fait qu'il ne peut être remplacé par n'importe qui, ce qui lui donne une importance toute particulière.

24. Verg., Aen., 5,159-224.

25. Dans l'Amphitryon de Plaute par exemple, Jupiter invite le pilote de son vaisseau, Blépharon, à venir déjeuner avec lui (v. 950) et plus tard, ce même Blépharon sera pris comme arbitre entre Jupiter et Amphitryon.

26. Michel Reddé, *Mare Nostrum, Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, BEFAR 260, 1986.

27. Liv. 45,42,2 : *Dedit sociis naualibus in singulos denarios septuagenos quinos, guberna-toribus, qui in nauibus fuerant, duplex, magistris nauium quadruplex.*

César (*Ciu.* 1,58) : *Quant aux Marseillais, forts autant de la vitesse de leurs navires que de l'habileté de leurs pilotes (scientia gubernatorum), ils évitaient les nôtres, trompaient leurs tentatives d'abordage... De notre côté, non seulement on utilisait des rameurs moins exercés, et des timoniers moins habiles, qui venaient directement de la marine marchande, (minusque peritis gubernatoribus utebantur, qui repente ex onerariis nauibus erant producti)..., et à qui les noms même des agrès n'étaient pas encore connus (nequedum etiam uocabulis armamentorum cognitis)....*

Lucain (3,553) : *Mais chez les Grecs [i. e. les Marseillais] les navires en pins savent harceler l'ennemi, esquisser une retraite sans briser leur élan par un long circuit, céder rapidement à la barre qui les dirige (nec tarde flectenti cedere clauo)... Alors au timonier assis sur la poupe qui porte le pavillon (in signifera residenti puppe magistro) Brutus dit "es-tu ici pour que les armées aillent et viennent sur l'abîme, et veux-tu faire assaut de ruses avec ces routiers de la mer ? Non, eh bien, resserre le combat, oppose aux éperons phocéens le milieu des carènes".*

On y voit que si les pilotes n'ont pas de responsabilités stratégiques, bien évidemment, ils ont une grande autonomie tactique. La première phase du combat est en effet une lutte d'adresse entre les pilotes de chaque camp, les pilotes marseillais (i. e. pompéiens) harcelant l'ennemi en évitant l'abordage au dernier moment, les pilotes césariens au contraire recherchant l'abordage.

Pour tenter de situer la place de chaque membre de l'équipage dans la hiérarchie navale et militaire à l'époque impériale romaine, M. Reddé a mis à contribution un grand nombre de documents littéraires et épigraphiques. Il en ressort que s'il est difficile de définir une hiérarchie précise, on peut avec beaucoup de vraisemblance, situer le *gubernator* parmi les sous-officiers responsables de charges tactiques navales. Comme les *uelarii* et le *proreta* (l'homme de proue), le *gubernator* paraît venir immédiatement après l'officier commandant (navarque, triéarque ou centurion)[28]. Un bon résumé de la place des pilotes militaires à la fin de la période impériale et de ce que l'on attend d'eux nous est donné par Végèce : *On choisit les navarques pour leur conscience, les pilotes pour leur compétence, les rameurs pour leur force car... les muscles des rameurs et la technique du maître qui tient la barre donnent la victoire*[29].

Dans la marine marchande, les choses sont un peu plus complexes. Les textes sont nombreux, souvent peu techniques, contradictoires ; ils sont le reflet de réalités différentes. Là aussi nous disposons d'une étude importante pour la période romaine, celle de J. Rougé sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée[30]. Nous pouvons, comme pour la marine militaire, définir un état-major du navire, dont la terminologie varie peu de la période grecque à la période romaine :

- κυβερνήτης - *gubernator* : capitaine de navigation, navigateur, responsable de la barre.
- πρωρεύς - *proreta* : homme de proue, second.
- κελευστής - *pausarius* : maître d'équipage, chef des rameurs.

Comme ici il n'y a pas de commandement militaire, le *gubernator* se trouve souvent, de fait, le plus haut placé dans la hiérarchie, le véritable maître du navire. Mais il apparaît bien clairement aussi que généralement il n'est pas le propriétaire du navire, ni même son responsable commercial.

Sur le rapport entre le propriétaire du navire (le patron comme l'on dirait aujourd'hui) et son pilote, il existe un texte étonnant de Pétrone. Le narrateur, Encolpe, son ami Giton et le poète Eumolpe se sont embarqués sur un navire dont le propriétaire, le *dominus*, est un certain Lichas (*huius nauigii dominus, quod regit*). Il nous est précisé que Lichas dirige (*regit*) le navire sur lequel il est présent. Or Encolpe et Giton s'aperçoivent bientôt que ce Lichas, qu'ils n'avaient pas vu au départ, est un de leurs ennemis personnels et un homme que justement ils fuient. Ils cherchent donc tous les moyens possibles de quitter le navire sans que Lichas s'en aperçoive et une de leurs idées est de demander au pilote de faire escale dans un port sous prétexte que l'un d'eux est malade. Les deux seuls problèmes qui les font renoncer à cette

28. Cf. "Tableau des charges de sous-officiers aux IIe-IIIe s. p. C". de M. Reddé, *op. cit*, p. 539. Sur la difficulté de situer le centurio classicus, voir ibid. p. 542-549.

29. Veg., Mil. 4,43 : *In nauarchis diligentia, in gubernatoribus peritia, in remigibus uirtus eligitur propterea, quia naualis pugna tranquillo committitur mari liburnarumque moles non uentorum flatibus sed remorum pulsu aduersarios percutit nostris eorumque rursum impetum uitat, in quo opere lacerti remigum et ars clauum regentis magistri uictoriam praestat.*

30. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1966.

idée sont :
1 - que leur bateau est trop gros pour entrer dans n'importe quel port
2 - que Lichas, par courtoisie, viendrait peut-être rendre visite au malade.
Mais, pour autant que l'on puisse accorder quelque vraisemblance aux situations décrites dans le Satiricon, à aucun moment il n'est envisagé qu'il faudrait d'abord s'adresser au *dominus* pour avoir l'autorisation de débarquer. C'est le *gubernator* qui, semble-t-il, est totalement maître de la route et des escales techniques. Nous voyons un peu plus loin dans le même texte qu'il veille toute la nuit pour observer les étoiles alors que le *dominus* dort (*gubernator, qui peruigil nocte siderum quoque motus custodit*)[31]. Toutefois, pour aller au fond des choses, il faudrait distinguer les tailles et types de navire (sur une petite embarcation, le *gubernator* paraît être tout l'état major à lui seul - sur les plus grosses unités, il paraît y avoir un *gubernator* en chef et des *gubernatores* tenant effectivement la barre), se pencher avec attention sur la distinction *magister nauis - gubernator* (les deux mots paraissent dans certains cas synonymes, dans d'autres cas ils font référence à des notions différentes) et, pour nous en tenir à notre perspective, nous terminerons simplement cette partie sur les fonctions du pilote antique par les conclusions d'une étude juridique très bien documentée à partir des inscriptions et des textes latins (en particulier à partir des textes juridiques)[32] :
1. Celui qui *gubernat* n'est pas normalement le *dominus* du navire. Il reçoit de celui-ci (ou d'un *exercitor* ou d'un *magister*) la charge de *gubernare nauem* dans des conditions déterminées.
2. La *promissio* du *gubernator* consiste à *nauem saluam in portum perducere* : c'est-à-dire conduire le navire sans dommages pour lui-même et sa cargaison au port fixé.
3. Cette *promissio* prend toute sa valeur dans le cas de *uis fortuita* : elle ne peut alors être considérée comme le simple développement d'un travail subordonné (*locatio operarum*), mais bien comme un travail autonome (*locatio operis, mandatum*).
4. Le fait de *gubernare nauem*, implique de se donner complètement à l'*officium* pour lequel on s'est engagé et de l'exécuter avec *diligentia, peritia et scientia.*
5. Celui qui *gubernat* est une seule et unique personne.
6. Celui qui *gubernat* a le commandement et par conséquent la responsabilité de la navigation. De l'ensemble de ses pouvoirs dépend entièrement la sauvegarde du navire et de son chargement. Le mérite du *gubernator* d'avoir sauvé son navire se suffit à lui-même : il n'aura pas à recevoir de récompense particulière pour cela de la part du *dominus* ou de l'*exercitor nauis* qui l'a préposé à la conduite du navire en se fiant à son expérience.
Au terme de cette étude de la fonction, nous mesurons toute l'importance du pilote antique. Cela dit, ce n'est pas un personnage qui occupe une place très haute dans l'échelle sociale. Il peut même avoir le statut d'esclave[33]. Tout autre est sa place sur l'échelle de l'imaginaire, tout autre est l'image du κυβερνήτης - *gubernator* dans la littérature et son évolution lexicale.

A la fin de notre période d'etude, un sophiste du IVe s. p. C. n'hésite pas à écrire : *Vois, ô très cher, le pilote, il ne me paraît pas que l'on se trompe en l'appelant le roi du navire. Quand la nuit est venue, ne s'assied-il pas au gouvernail ne cessant de fixer ses yeux sur les astres ; ... en ne dormant pas, il procure à tous le repos*[34]. Apulée et d'autres auteurs associent le pilote au dieu suprême : *Ce qu'est le pilote dans la trirème, le conducteur dans le char, ... Dieu l'est dans le monde*[35]. D'autres métaphores associent le pilote et le chef de l'état, chez Cicéron par exemple : (Cicéron s'adresse à Antoine) *avec un pilote comme toi, je craignais toutes sortes de naufrages*[36].

31. Petron., 101,6-10 et 102,3.
32. C.M. Moschetti, *Il gubernator nauis. Contributo alla storia del diritto marittimo romano, Studia et documenta Historiae et Iuris*, 30. 1964, 50-113.
33. Cf. Moschetti, op. cit. p. 85.
34. Libanios, Progymnasnata, Sententiae, 1,13.
35. Apul. Mund. 35, p. 171,1 : *quod est in tirremi gubernator, in curru lector, ... hoc est in mundo deus* ; cf. Tert., Apol. 47,7 ; Lact. Inst. 7,3,6. Ps. Apul. Asil. 3 Caeli... *et ipsius animae et omnium quae mundo insunt, ipse gubernator est, qui est effector, deus.* Cf. 16 ; 17,26 ; 29 ; Firm. Math. 5, praef. 3 : *tu deus... omnium gubernator et princeps... imperator et dominus.*
36. Cic., Phil. 2,92 : *omnia te gubernante naufragia metuebam.*

Cette aura, le pilote la doit d'abord au fait qu'il est l'homme compétent, le savant[37], celui qui connaît les astres, avec tout le mystère qui entoure la lecture d'un ciel étoilé. C'est net dans le texte de Libanios que nous venons de citer et il y a bien d'autres exemples littéraires[38]. Par ce savoir le pilote est au-dessus des autres marins comme le dit Isidore de Séville : *tout pilote peut être marin mais tout marin ne peut être pilote*[39].

Le pilote est souvent aussi qualifié de *vieillard* avec toute la relativité de cette notion pour l'Antiquité[40]. Il est l'homme qui a acquis l'expérience, qui a la connaissance, pas obligatoirement la force[41]. Cicéron l'utilise comme exemple dans son traité sur la vieillesse : *ils n'apportent donc aucun argument, ceux qui prétendent que la vieillesse ne peut prendre part aux affaires : c'est comme si l'on disait que, dans une navigation, le pilote ne fait rien, que, tandis que d'autres escaladent les mâts, courent entre les bancs, écopent la sentine, il reste, le gouvernail en mains, tranquillement assis à la poupe (similesque sunt ut si qui gubernatorem in nauigando nihil agere dicant, cum alii malos scandant, alii per foros cursent, alii sentinam exhauriant, ille autem clauum tenens quietus sedeat in puppi). La vieillesse ne fait pas ce que font les jeunes ; mais elle fait beaucoup plus et mieux : ce n'est pas par la vigueur, l'agilité ou la rapidité corporelle que s'exécutent les grandes actions, c'est par la sagesse, l'autorité et la valeur des avis (consilio, auctoritate, sententia)*[42].

Le pilote est aussi le *sauveur, celui qui maintient en vie, et en ce sens il est souvent associé au médecin, de Platon à Sénèque : Il y a dans le pilote (gubernator) deux personnes : l'une qui lui est commune avec tous ceux qui montent sur le bâtiment, et par où il compte lui aussi comme passager (uector) ; l'autre qui lui est propre : il est le pilote (gubernator)... D'autre part l'art du pilote est un bien dont profitent les autres : il intéresse les passagers dans le même sens que l'art du médecin intéresse les malades qu'il traite*[43].

Pour terminer sur cette image du pilote, nous voudrions ajouter un élément qui, à notre connaissance, n'a pas encore été relevé jusqu'à présent : c'est que le pilote est un *exemplum* récurrent de la littérature mécanique ancienne. Cette littérature est mal connue car il reste peu de traités mais nous parvenons tout de même à la suivre du Pseudo Aristote, au début du IIIe s. a. C. jusqu'à Pappos d'Alexandrie, au début du IVe s. p. C.[44]. Les traités de mécanique portaient à la fois sur la mécanique pratique, c'est-à-dire sur la description des machines (en particulier les machines de guerre), et sur la mécanique théorique : équilibre des corps (statique), principes des machines simples (levier, poulie, balance...) mais aussi *trucs et astuces...*, puisque, comme le définit le Pseudo Aristote, la μηχανή est la *partie de la technique qui vient à notre secours* quand nous sommes face aux difficultés de la nature[45].

Les traités de mécanique théorique, pour ce que nous en savons, devaient souvent se présenter sous la forme de *problèmes*. C'est le cas pour deux des trois traités que nous avons conservés de façon intégrale. A chaque fois le gouvernail est un des problèmes :

Pseudo-Aristote

Pourquoi le gouvernail (τὸ πηδάλιον) qui est petit et placé à l'extrémité du navire, a une puissance telle qu'il est capable de mouvoir la masse énorme du bateau par l'effet d'une petite barre (ὑπὸ μικροῦ οἴακος) de l'action d'un seul homme et sans difficultés ? Est-ce parce que le gouvernail est aussi un levier et que le pilote manie le levier ? Le point auquel il est attaché au navire est le point d'appui (ὑπομόχλιον), le gouvernail tout entier est le levier (τὸ δ'ὅλον πηδάλιον ὁ μοχλός), la mer est le poids (τὸ βάρος) et le pilo-

37. Cf. Sen., Epist. 85,33 *gubernator... promisit... nauis regendae scientiam.*
38. Cic. Rep. 5,5 *astrorum gubernator peritus* ; Pétrone 102,3 *gubernator, qui peruigil nocte siderum... motus custodit*, par exemple.
39. Isid. Diff. 1,276 : *omnis gubernator nauta esse potest, omnis nauta gubernator esse non potest.*
40. Par exemple Quint. Inst. 12,11,5 : *ut uetus gubernator litora... portus... tempestatum signa... docebit* ; Juv. Sat. 12,32-33...
41. Titin. Com. 127 : *sapientia gubernator nauem torquet, non ualentia.*
42. Cic. Cato 17, CUF, Paris, Les Belles Lettres, 1961, trad. P. Wuilleumier.
43. Sen., Epist. 12,85,36 : ... *deinde gubernatoris ars alienum bonum est : ad eos, quod uehit, pertinet, quomodo medici ad eos, quos curat.* Voir aussi Platon, Rep. 1,341b-342a : Cic. Rep. 1,62-63 : *Ille qui nauigat, cum subito mare coepit horrescere, et ille aeger ingrauescente morbo, unius opem implorat : uni gubernatori, uni medico, si digni modo sint iis artibus rectius esse alteri nauem committere, aegrum alteri, quam multis* ; Cic. Nat. Deor. 3,31,76 : *Sed urguetis identidem hominum esse istam culpam, non deorum ; ut si medicus grauitatem morbi, gubernator uim tempestatis accuset ; et si hi quidem homunculi, sed tamen ridiculi.*
44. Cf. Ph. Fleury, "Traités de mécanique et textes sur les machines", Entretiens sur l'Antiquité Classique, 42 *Les littératures techniques romaines. Statut, public et destination*, Genève, Fondation Hardt, 1996, p. 45-76.
45. Ps. Arist., Mech., pr.

te la force motrice (ὁ δὲ κυβερνήτης ὁ κινῶν). Le gouvernail ne rencontre pas la mer à angle droit, comme la rame. En effet, il ne meut pas le navire vers l'avant, mais il le tourne alors qu'il est en mouvement, en recevant la mer obliquement. Puisque la mer est le poids, il tourne le navire en le poussant dans une direction contraire. En effet, le point d'appui est sollicité dans des directions opposées, la mer pousse vers l'intérieur, lui-même pousse vers l'extérieur ; le navire suit parce qu'il est attaché à lui[46].

Héron d'Alexandrie

Pourquoi le gouvernail qui est très petit peut-il guider de grandes barques ? Parce que lorsqu'un homme étendu à terre est tiré par un autre, dans quelque direction que ce soit, son corps se place dans cette direction ; ainsi le gouvernail, prenant son point d'appui sur l'eau, fait tourner toute la barque[47].

Le troisième texte, chronologiquement intermédiaire entre les deux autres, ne se présente pas exactement comme des problèmes mais sous une forme qui s'en rapproche : il s'agit du chapitre 3 du 10e livre de Vitruve consacré à la *machinatio*. On y retrouve l'opposition aristotélicienne des deux contraires : le fixe et le mobile et, pour illustrer ce principe, Vitruve prend neuf exemples qu'il expose à la manière des προβληματά : soit une situation donnée et connue, comment l'expliquer en fonction du ou des principe(s) exposé(s) au départ ? Ces neuf exemples sont dans l'ordre : le treuil et la poulie, le levier, la balance, le gouvernail, les voiles, les avirons, les portefaix, le joug et les rames. Voici l'exemple du gouvernail : *Le pilote d'un très gros navire de transport, tenant la poignée du gouvernail (que les Grecs appellent οἴαξ) en manœuvrant au moyen de pressions expertes, d'une seule main, par impulsion autour de l'axe, fait virer ce navire chargé d'un poids considérable ou même énorme de marchandises et de vivres*[48]. Pseudo-Aristote

Ces textes mériteraient qu'on s'y arrête techniquement plus longtemps. Le texte du ~~pseudarthrose~~ en particulier n'est pas sans poser de problèmes par rapport au fonctionnement du gouvernail que nous avons décrit dans la première partie. Il semble bien qu'ici l'auteur fait allusion à une manœuvre d'écartement du gouvernail par rapport à l'axe du navire et à une rotation par rapport à un seul point d'attache (l'hypomochlion) et non à une rotation de la mèche du gouvernail sur elle-même. Cette manœuvre d'écartement n'est applicable que sur une petite embarcation et c'est peut-être là le point de départ de *l'exemplum* du Ps. Aristote. Toujours est-il que ces textes, rendus attrayants par l'évocation des *mirabilia les choses étonnantes*, n'étaient pas réservés aux spécialistes de la science mécanique. Nous en retrouvons des échos dans la littérature philosophique en général. Par exemple dans le *Traité sur le mouvement des animaux* d'Aristote : *Mais les altérations qui se produisent dans le corps sont tantôt importantes, tantôt minimes. Le fait qu'un léger changement survenant dans un principe a pour conséquences lointaines des différences considérables ne peut être contesté. C'est comme lorsque le gouvernail est déplacé imperceptiblement : le changement de la proue est très sensible*[49] ou dans le *Traité sur la Nature* de Lucrèce : *Rien d'étonnant d'ailleurs que de si petits corpuscules* [i. e. les tissus du corps] *puissent manœuvrer un corps aussi grand que le nôtre et manier un tel fardeau. Le vent, avec sa matière subtile et déliée, pousse la grande masse d'un vaisseau ; et ce vaisseau, une seule main le dirige, si rapidement qu'il s'élance ; un seul gouvernail le fait tourner à sa fantaisie*[50] ; ou encore dans *Le navire* de Lucien : (Lucien décrit un gros transporteur de blé (réel ou imaginaire), l'*Isis*, qui fait la liaison Alexandrie-Rome. Les dimensions données par Lucien sont très importantes : 53 m de long, 13 m de large, 13 m de profondeur) *et c'est un vieux petit bonhomme qui veille à tout cela en faisant tourner avec une simple perche ces énormes gouvernails (ὑπό λεπτῇ κάμακι τα τηλικαυτα πηδάλια περιοτρέφων)*[51].

Qu'il y ait eu interférence entre la littérature mécanique et la littérature philosophique en général ou que l'une et l'autre aient puisé dans l'observation de la réalité, peu importe : l'essentiel est de constater que l'activité du pilote faisait partie de ces *merveilles mécaniques* que l'on citait en exemple chaque fois qu'il

46. Ps. Arstt., Mech. 5.
47. Héron, Mec. 2,33 (question 15).
48. Vitr. 10,3,5.
49. Arstt., De motu animalium, 701 b 26
50. Lucr. 4, 898-904.
51. Luc. Nau. 6.

fallait montrer qu'une petite chose peut agir contre une grande et que l'ingéniosité de l'homme peut vaincre les forces de la nature. Cet élément est un de ceux qui, à notre avis, a élevé l'image du pilote bien au-dessus de sa fonction réelle.

Voilà donc comment nous sommes passés du latin *gubernare* au français *gouverner*, avec son sens propre et son sens figuré, comment *gouverneur* issu phonétiquement de *gubernator* apparaît dès 1190 avec le sens de *qui a le gouvernement militaire d'une province* ; le mot *gouvernement* lui-même apparaît à la même époque. Le mot *pilote* que nous avons utilisé apparaît en français au milieu du XIVe s. (écrit sans e jusqu'au milieu du XVIIIe s.). Il est issu de l'italien *piloto* qui vient probablement du grec byzantin pèdotês, formé à partir du grec classique πηδὸν, le *gouvernail*. Quant au verbe grec κυβερνάω, il a eu lui aussi une jolie postérité en français moderne puisque nous le retrouvons dans le mot *cybernétique* qui apparaît dès 1834 au sens politique et qui s'est spécialisé au XXe siècle dans le domaine technologique[52].

52. Chez Platon ἡ κυβερνητικὴ (s.e. τέχνη) a déjà le double sens d' art de la timonerie (Gorg. 511d) et d' art de gouverner les hommes (Clitoph. 408b).