

# Les Voyages de Paul vus à travers les déplacements dans l'antiquité

CHANTAL REYNIER

Centre Sèvres, Facultés Jésuites de Paris

A Damas, le Christ appelle Paul à être «l'apôtre des Nations». C'est à cette tâche que Paul s'emploie désormais. L'annonce de l'Évangile le conduit à fonder des communautés, à les entretenir dans la foi et à les organiser. Cette entreprise le lance sur les routes et les mers. Les lettres de l'Apôtre attestent des communautés auprès desquelles il a vécu, qu'il a visitées ou qu'il a fondées entre 44 et 60 (64) de notre ère. Si les lettres, y compris les Pastorales, fournissent des informations capitales sur les déplacements de l'Apôtre, le livre des Actes des Apôtres est tout aussi indispensable pour comprendre le milieu dans lequel Paul évolue<sup>1</sup>.

À l'intérieur du récit des Actes, il est possible de dégager quatre grands ensembles concernant les voyages de l'Apôtre. Un premier voyage décrit le déplacement de Paul et de ses compagnons, à partir d'Antioche de Syrie jusqu'à Chypre, puis de Chypre vers l'Asie Mineure et de là, à Antioche (Ac 13, 1-14). Il se déroule de l'été 44 à 46 ou de 46 à 49. Un second voyage (Ac 15,

<sup>1</sup> Le livre des Actes a pour but de raconter les débuts du christianisme de manière hagiographique et historique. Si le récit ne doit être pris ni pour une vie de Paul ni pour une chronique de ses voyages, il n'en fournit pas moins des renseignements nécessaires pour recomposer le milieu géographique et culturel de ces événements.

36 -18, 22) conduit l'Apôtre à travers l'Asie Mineure puis la Grèce (49-52) avant de retourner sur Césarée. Un troisième itinéraire est mentionné en Ac 18, 23 -21, 18, itinéraire que l'on peut dater de 52-57 ou 54-58: Paul repart en Galatie, passe par Ephèse où il s'installe (19, 1-20). Puis, il va en Macédoine avant de reprendre le chemin du retour. Un quatrième et dernier voyage, le plus développé, est celui qui transfère Paul de Césarée à Rome (58 ou 60-61) (Ac 27- 28,16). Ces séquences nous permettent de délimiter aussi les zones d'action de Paul qui se trouvent confirmées par les lettres adressées aux communautés de Thessalonique, Corinthe, Philippes, Rome et même de Galatie ou encore d'Ephèse... Nous n'étudierons pas les voyages en tant que tels mais nous les envisagerons au niveau des conditions de déplacement qu'ils représentent.

Force est de constater que ces déplacements se déroulent à l'exception du dernier, dans le bassin oriental de la Méditerranée. Ce sont des voyages d'aller et retour, des voyages en boucle, où alternent le déplacement par la route et celui par la mer. Ces voyages sont rendus possibles par les conditions politiques et économiques de l'empire: marchandises et personnes, tout converge vers Rome. Cependant ces déplacements ne se font jamais en ligne directe, que ce soit par la mer ou par la terre. La nature fait valoir ses droits et les conditions de déplacement ne sont jamais faciles.

Pour mieux comprendre ces déplacements, il convient de confronter le livre des Actes et les lettres de Paul à la connaissance que nous avons du monde antique, de ses institutions, de sa culture ainsi que des moyens de transport... qui apporte aux textes un éclairage souvent inattendu. Il faut aussi prendre en compte l'apport de l'archéologie, sans oublier l'archéologie navale qui contribue à enrichir notre connaissance des bateaux, des trajets et des ports ainsi que des activités maritimes et commerçantes du Bassin méditerranéen au Ier siècle de notre ère. Il convient aussi de confronter les lettres de Paul et les Actes à d'autres sources écrites. Ces sources écrites sont les romans grecs ou latins ou d'autres écrits de la littérature antique, spécialement ceux des géographes qui nous renseignent à la fois sur les itinéraires et les conditions de déplacement. Ce sont elles que nous voudrions présenter ici en fonction du livre des Actes et des lettres de Paul, que ces textes soient éclairés par la littérature antique et les recherches historiographiques, ou que, dans bien des cas, ils les éclairent. Cette étude permettra, après vérification de la pertinence et de la plausibilité des descriptions qui

sont faites, de mieux comprendre dans quel monde culturel se déploie la première annonce du message évangélique.

## 1. Sur terre

### Se déplacer

Paul, lors de ces déplacements à Chypre, en Asie Mineure, en Grèce, va le plus souvent à pied. C'est le moyen de déplacement le plus courant<sup>2</sup>. En effet, à pied, il est possible d'effectuer de longs parcours<sup>3</sup>. Certes, le voyageur fortuné peut se déplacer en voiture fermée comme le raconte Pline le Jeune<sup>4</sup>. Cependant même le char n'est pas le moyen de transport idéal: «Imaginons des voyageurs pressés d'arriver, écrit Apulée (milieu du II<sup>e</sup> siècle), et qui ont donc mieux aimé monter à cheval que s'asseoir dans un char. Cela permet d'échapper à bien des choses: la gêne des bagages, la lourdeur des voitures, la lenteur des roues, les cachots des ornières, sans parler des tas de pierres, des saillies de racines, des ruisseaux dans la plaine, des pentes des collines. C'est pour ces causes de retard qu'ils ont fait le choix d'un cheval endurant et vif.»<sup>5</sup>

On peut avoir recours aussi au mulet ou à l'âne qui servent de monture. Pline l'Ancien n'affirme-t-il pas que le mulet «est un animal remarquable pour les efforts»?<sup>6</sup> Les voyageurs font souvent l'éloge de l'âne pour son endurance. Quoi qu'il en soit, à pied, on peut parcourir une vingtaine de kilomètres par jour, en voiture et selon le type de voiture, on peut parcourir davantage. Cependant la distance parcourue est toujours fonction des régions, des conditions météorologiques, des bagages et du voyageur...

Paul et ses compagnons bénéficient du soin apporté par l'Empire à l'aménagement et à l'entretien des routes. En effet, si, en premier lieu, elles sont nécessaires aux déplacements de l'armée, elles jouent néanmoins un rôle économique majeur. Par exemple, la via Egnatia que Paul emprunte sur certains parcours en Macédoine ou la via Sébasté en Asie Mineure ou

<sup>2</sup> J.-M. André, M.-F. Baslez, *Voyager dans l'Antiquité*, Paris, Fayard, 1993, 373-418.

<sup>3</sup> Tacite, *Annales*, III, 9.

<sup>4</sup> Pline le Jeune, *Lettres*, X.

<sup>5</sup> Apulée, *Florides*, XXI.

<sup>6</sup> Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*, VIII, 171.

encore la via Appia par laquelle il parviendra à Rome, une fois débarqué à Pouzzoles. Sur ces routes, Paul et ses compagnons sont confrontés à toutes les vicissitudes que connaissent les voyageurs de leur temps.

Les routes sont dans un état inégal. Tout en étant des chefs d'œuvre de technicité, elles doivent se plier à la géographie qui ne leur est pas toujours favorable. Elles peuvent être coupées par des inondations ou des effondrements fréquents, par exemple, sur certains secteurs de la via Appia. De plus, la poussière, surtout le long des routes très fréquentées, cause bien des désagréments<sup>7</sup>, sans compter la neige et les intempéries de toutes sortes, par exemple dans les montagnes de l'Asie Mineure. Le trajet le long des routes est jalonné de fermes, de villages. Des postes de péage sont à l'entrée des ponts et des villes, ils servent à prélever les droits de passages, de douanes sur les marchandises et les animaux. On trouve aussi des installations artisanales, des sanctuaires et même de somptueux tombeaux, en particulier aux abords de Rome. Paul découvrira la via Appia lorsqu'après avoir débarqué à Pouzzoles, il se gagne vers Rome (Ac 28, 15-16).

Sur ces voies, Paul croise aussi toutes sortes de personnes: des soldats, des marchands et leurs esclaves qui traitent de leurs affaires, des administrateurs qui se rendent dans leur province ou à Rome, des philosophes et des intellectuels qui vont de ville en ville et des pèlerins qui se rendent dans des sanctuaires. Ainsi Lucius vient à Rome pour y être initié; les prêtres de la déesse syrienne vont de ville en ville; d'autres circulent pour leurs affaires<sup>8</sup>. Paul rencontre ce monde-là : la négociante en pourpre de Thiatyre ou des mages juifs ou non-juifs, tels Bar Jésus (Ac 13, 6-7) ou Elymas (Ac 13, 8). Il rencontre aussi des populations qui manifestent de l'intérêt pour ce qui est nouveau et miraculeux : à Lystres (Ac 14, 11), à Antioche de Pisidie (Ac 13, 44), à Thessalonique (Ac 17, 4), à Corinthe (Ac 18, 4), à Iconion (Ac 14, 1), à Bérée (Ac 17, 12). On vient écouter Paul comme on écouterait plus tard un Apollonios de Thyane.

Sur ces routes, les dangers sont sans nombre. Des bêtes sauvages peuvent surgir à tout instant, partout, mais plus encore dans certaines contrées reculées d'Asie Mineure. Bien qu'un effort politique soit réellement consenti par les empereurs pour améliorer la sécurité des routes, des brigands y tendent des guet-apens. Ainsi ce marchand qui, après avoir par-

<sup>7</sup> Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XV, 81.

<sup>8</sup> Apulée, *Métamorphoses* IX ; VIII ; I.

couru la Macédoine et y avoir amassé un bon pécule est attaqué par des brigands puis est retenu par une aubergiste.<sup>9</sup> Que ce soit des raisons de sécurité ou pour d'autres raisons, le voyageur antique ne voyage pas seul. Il n'est pas surprenant que Paul soit, en règle générale, accompagné de ses collaborateurs, Barnabé, Jean, Marc, Sopatros, Aristarque, Timothée, Tychique et Trophime... (Ac 13, 4-5. 13-14; 15, 40; 17, 1.15; 18, 19; 20, 4; 27, 2...)

## Se nourrir

Le problème majeur du voyage est celui de l'eau potable. En effet, le manque d'eau est redoutable et les eaux de mauvaise qualité menacent la santé. A titre d'exemple, la zone de Marais Pontins est particulièrement insalubre, non seulement à cause des moustiques mais aussi de la peste des lieux qui provoquent des ophtalmies<sup>10</sup>.

Le voyageur emporte sa nourriture. Il peut, dans certains cas, faire halte au «restaurant» (*taberna*). Ces auberges sont installées en fonction des relais du *cursus publicus* organisé par Auguste (*mutationes* et *stationes*)<sup>11</sup>. Au moment de l'arrivée de Paul à Rome, les chrétiens de la Ville viennent à sa rencontre aux Trois Tavernes (*Tres Tabernae*, Ac 28, 15) dont le nom indique un lieu où se restaurer. Dans ces auberges, le patron est un personnage étrange et méprisé; il est entouré d'hôtes qui ont un rôle de magiciennes selon la description faite par Apulée<sup>12</sup>. La clientèle n'est guère raffinée, car le voyageur de qualité descend plutôt chez des hôtes comme Jason à Thessalonique (Ac 17, 5-8) ou Aquilas à Corinthe (Ac 18, 1-4). C'est ce que fait généralement Paul, sauf dans son dernier voyage où il est prisonnier<sup>13</sup>.

## 2. Sur mer

Sur mer, le voyage ne présente guère plus de confort que sur la terre ferme. Les études récentes ont permis de mieux comprendre la façon dont

<sup>9</sup> Apulée, *Métamorphoses* I, 6-7.

<sup>10</sup> Horace, *Satires*, I, V, 9-49.

<sup>11</sup> Ces relais ont pour fonction de fournir des montures aux coursiers officiels. Peu à peu ils en louent aussi aux simples voyageurs.

<sup>12</sup> Horace, *Satires* I, V, 9-49 ; Apulée, *Métamorphoses*, I, 6.

<sup>13</sup> Voir plus loin.

les Anciens pratiquent la navigation. Elle s'effectue à l'estime, sans instrument. En Méditerranée, il faut prendre en compte le rôle des vents et donc être sûr de bénéficier du meilleur vent, c'est-à-dire d'un vent établi. Il faut aussi tenir compte des brises thermiques qui soufflent de terre, la nuit, et de mer, le jour. Elles créent des ensembles météorologiques distincts et même opposés entre la côte et le large. Les courants sont aussi déterminants: ils s'estompent lorsqu'on s'éloigne des côtes et s'accroissent sous l'effet du vent. Les types d'embarcation, mais aussi les conditions politiques ou les marchés commerciaux sont des facteurs essentiels dans le choix des trajets qui ne se font jamais en ligne directe mais toujours de façon segmentée<sup>14</sup>.

## Types de bateaux

Le témoignage d'Ac 27-28 nous éclaire sur le type de bateaux empruntés par Paul, d'autant que ces textes sont confirmés par les données de l'archéologie<sup>15</sup>. Les trois bateaux qui sont mentionnés et même décrits par le livre des Actes sont tous des bateaux de commerce, ronds à fond plat, et non des bateaux militaires qui, eux, sont effilés. Le terme générique *plouion* (bateau, cargo) qui les désigne, sans épithète, ne laisse pas percevoir la nature de la cargaison comme dans les expressions suivantes: «transporteur de vin», «cargos de pierres», «transporteur de bois». En revanche, le bateau à bord duquel Paul embarque pour être transféré à Rome, est désigné par son port d'attache: Adramyttion (Ac 27, 2), une ville, située non loin d'Alexandrie de Troade, face à Lesbos, cité décrite par Strabon et dont Pline vante la production de parfum aux fleurs de vigne<sup>16</sup>. Quant au bateau trouvé sur l'île de Malte, il est alexandrin ; il est identifié grâce à son parasème sur lequel est inscrit son nom, «les Dioscures» (Ac 28, 11). Cet emblème définit la personnalité et l'individualité du navire. Il est généralement sculpté de part et d'autre de la proue<sup>17</sup>. Le nom des Dioscures est courant car ce sont des di-

<sup>14</sup> Voir P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, Errance, 2005.

<sup>15</sup> Sur la valeur documentaire de ce texte, son analyse détaillée et la bibliographie dans le domaine biblique et archéologique, voir C. Reynier, *Paul de Tarse en Méditerranée. Recherches autour de la navigation dans l'Antiquité (Ac 27-28, 16)*, coll. LD 206, Paris, Cerf 2006.

<sup>16</sup> Strabon, *Géographie* XIII, 606; Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*. XIII, II, 5.

<sup>17</sup> Voir les témoignages archéologiques dans L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971; ou le témoignage littéraire d'Ovide, *Tristes* I, 10, 1-2: la Minerve à bord de laquelle Ovide est embarqué pour l'exil porte le relief du casque et de la déesse. A noter la description du bateau de Lucius dont le nom de Minerve est inscrit en lettres brodées d'or sur les voiles (Apulée, *Métamorphoses* XI, XVI).

vinités invoquées spécialement par les marins; elles sont censées protéger tous ceux qui ont besoin d'une aide immédiate.

L'indication du port d'attache et de la destination prouve la capacité de ces bateaux pour faire l'aller-retour entre la province d'Asie et la Judée (Ac 27, 2) ou entre Alexandrie et Rome (28, 11) ou entre Milet et Tyr (Ac 21, 1-7). Si le tonnage des bateaux est souvent controversé dans l'Antiquité, les découvertes récentes de l'archéologie sous-marine permettent de dire que des bateaux peuvent atteindre des tailles importantes. Le travail des archéologues sur les épaves nous fournit des chiffres: des bateaux de 40m x 10m ne sont pas rares. En voici quelques exemples: l'épave de la Madrague de Giens qui fit naufrage vers 75-60 av. J.-C. est un bateau de 40m x 9m, d'une capacité de 400 t. de charge; l'épave de Mahdia dont le naufrage date de 86 av. J.-C., mesure 40, 6 m x 13,8 m et peut transporter jusqu'à 300t. de marchandises; l'épave du Grand Ribaud, bateau qui fit naufrage à la fin du premier siècle; il transportait entre 8000 et 10 000 amphores.

Si la structure de ces bâtiments est en bois, et si par conséquent, elle est fragile, ces bateaux sont maniables, plus que nous ne l'imaginons, et peuvent emporter à leur bord non seulement plusieurs tonnes de marchandises (100, 200 et même 300t) mais encore plusieurs dizaines et même des centaines de passagers car dans l'Antiquité, les bateaux de commerce, et même dans certains cas, les bateaux militaires, transportent aussi les voyageurs. Il n'existe pas en effet de bateaux réservés uniquement aux voyageurs.

Ces dernières années, des travaux ont montré l'importance du transport terrestre et des attelages au niveau local y compris dans des régions à façade maritime<sup>18</sup>; il est impossible de faire voyager certains types de marchandises par la route: par exemple les amphores. D'où le recours au transport maritime. Le bateau est un moyen de transport adapté pour les produits rares et lointains mais aussi pour des produits fragiles comme les amphores qui servent à transporter l'huile ou le vin, amphores qui ne supporteraient pas un voyage par la route<sup>19</sup>.

Si on ignore la nature de la cargaison des navires à bord desquels Paul se trouve, en revanche le récit des Actes évoque souvent le chargement et le déchargement de leur cargaison lors des escales: ainsi à Tyr (Ac 21, 3), à Sidon

<sup>18</sup> G. Raepsaet, *Attelages et techniques de transport dans le monde gréco-romain*, Bruxelles, 2002.

<sup>19</sup> Elles sont rangées en plusieurs lits, quelquefois des planchers peuvent séparer les niveaux; elles sont calées par les cols des amphores inférieures. Certaines poteries peuvent être calées par la paille.

(Ac 27, 3), à Syracuse (28, 12), à Pouzzoles (Ac 28, 13). Par déduction, le bateau que Paul prend à Malte (Ac 28, 11) est sans doute chargé de blé de Libye : étant donné que c'est la sortie de l'hiver et que le bateau est à destination de Rome.

## Équipement des bateaux

Le récit d'Ac 27-28 est une source de première main pour découvrir, entre autres, l'équipement des bateaux. On a souvent pensé que ce récit était sans fondement. Or, les représentations des mosaïques d'Ostie ou des fresques de Pompéi, des sarcophages ainsi que l'archéologie navale éclairent le texte d'une lumière nouvelle.

Dans le cas du troisième bateau à bord duquel monte Paul pour atteindre Rome, certaines pièces sont mentionnées avec une exceptionnelle précision. Nous ne citerons que les principales. Ainsi les ancres: il est évident que le bateau en possède 4 à la poupe et 2 à la proue, et peut-être davantage. Il en va de même pour la mention des sondes et leur usage ainsi que celle des gouvernails qui sont descendus après la tempête. Les affirmations du texte ne laissent pas de place aux clichés. La chaloupe est destinée à de multiples usages (jeter les sondes, mouiller les ancres, gagner la terre...). Le gouvernail est également mentionné à propos de la manœuvre qu'il occasionne: celui-ci est composé de deux gouvernails latéraux, sorte de grandes rames ou pelles protégées par une caisse à claire voie et reliées à une barre actionnée par le timonier; elle donne la direction du navire par rotation autour de son axe. Le gréement est la grande voile carrée ou rectangulaire fixée à un mat unique avec parfois un petit mat incliné sur la proue. La mention de l'artimon – dont c'est la première apparition du terme – ne peut être qualifiée de farfelue (Ac 27, 40). On a objecté que seules certaines parties de l'équipement sont décrites. Or, ce n'est pas parce qu'un bateau n'est pas décrit de fond en comble que ce qui est décrit n'est qu'un assemblage de textes empruntés à d'autres auteurs et n'a aucun fond de réalité. Au contraire, Ac 27- 28, 16 est un document-source pour connaître certains aspects de la navigation.

## Les passagers

Les cargos transportent non seulement des marchandises mais aussi des voyageurs à la seule condition que le naoclère, qui est responsable de la sécurité des passagers, soit d'accord<sup>20</sup>. Les conditions de transport sont loin d'être très confortables, au sens où nous l'entendons aujourd'hui. Les passagers sont installés sur le pont et doivent apporter, outre leurs bagages, leurs couvertures et des vivres. Ils règlent aussi le transport. Si on ne peut pas payer, il est toujours possible d'embarquer en acceptant de faire le marin.<sup>21</sup> Il n'est pas si facile de trouver un embarquement. Il faut souvent attendre l'opportunité d'un départ. De plus, de bonnes conditions météorologiques sont tout aussi indispensables.

Les passagers sont toujours nombreux: presque 300 sur le bateau qui conduit Paul à Rome et qui fait naufrage devant Malte, 600 sur le bateau à bord duquel navigue Flavius Josèphe et qui fait lui aussi naufrage. La période relativement réduite où il est possible de naviguer est une des causes du nombre de personnes à bord. Ainsi dans la vie d'Apollonios, on constate que les candidats à l'embarquement sont très nombreux avant l'automne et que l'on s'entasse à bord des bateaux même s'ils sont petits<sup>22</sup>. «Embarquer le passager sur un navire bondé» est, d'après Macrobe, une expression proverbiale à Rome<sup>23</sup>. Le bateau est donc toujours lourdement chargé: marchandises pesantes et encombrantes auxquelles s'ajoute le poids des passagers. De ce fait, il arrive que le bateau ne puisse pas accéder au port: il doit alors transborder ses passagers à l'aide de la chaloupe.

Comme sur les routes, Paul ne voyage pas seul. Il est accompagné de plusieurs personnes de sa connaissance. Il va à Chypre avec Barnabé et Jean (Ac 13, 4-6); il traverse en direction de Pisidie avec d'autres dont Barnabé (Ac 13, 13). Une partie de ses compagnons quittent la Macédoine pour Troas, d'autres les rejoignent par mer tandis que lui poursuit à pied la route jusqu'à Assos où il retrouve ses compagnons sur le bateau (Ac 20, 3-6, 13-14). Même lors de son transfert à Rome, il est accompagné des hommes

<sup>20</sup> Sur les responsables du bateau, de sa cargaison, de sa route..., voir C. Reynier, *Paul de Tarse en Méditerranée*, 80-82.

<sup>21</sup> Lucien, *Le navire* 15 ; *Digeste* IV, 9, 7

<sup>22</sup> Philostrate, *Vie d'Appollonios*, IV 13 ; V 21.

<sup>23</sup> Macrobe, *Saturnales*, II, 5, 9.

dont on ignore l'identité et qui sont représentés par le « nous » du récit (Ac 27-28, 16). Dans ce groupe, il y a « Aristarque, un Macédonien de Thessalonique » (Ac 27, 2). Paul est prisonnier. Il n'est cependant pas transporté enchaîné, à fond de cale. En effet, Paul ne peut pas bénéficier à terre de la liberté d'aller et venue et être enchaîné à bord (Ac 27, 3). Paul est citoyen romain. Il est confié à la garde, non pas d'un soldat ou de deux, mais à celle d'un centurion, ce qui est un signe de notabilité. De plus, il a droit à une escorte d'amis. Cet ensemble de faits semble indiquer une forme de *custodia libera*<sup>24</sup>.

Le bord est un monde très varié. Outre le commandant du bateau (*kubernetes*), on y trouve le naoclère, responsable de la cargaison et des passagers, mais aussi les commerçants eux-mêmes, des soldats, des administrateurs, des clandestins<sup>25</sup>, des esclaves<sup>26</sup>, des hommes libres, des prisonniers.

### Les aménagements du bateau

On ne peut s'empêcher de se demander comment et où se tiennent les passagers à bord du navire. Par beau temps, les passagers sont exposés à l'eau, au soleil, au sel. Dès que la météo devient changeante, ils subissent le vent, la houle, la tempête. Il est alors difficile de s'abriter et encore plus de lutter contre le mal de mer, tellement redouté par les anciens. Y-a-t-il un espace suffisant et un certain « confort » ou plutôt est-il possible d'échapper à l'inconfort ? Certes, ces notions sont contemporaines. A bord des navires antiques, il est évident que les conditions de vie dépendent un peu des aménagements mais elles sont surtout fonction du type de bateau.

Il existe sans doute des cabines, peut-être à l'arrière du bateau. Elles sont vraisemblablement destinées aux passagers importants. L'archéologie ne nous donne que peu de renseignements sur les parties profondes du navire compte tenu de l'état de conservation des épaves. Les représentations iconographiques, en revanche, sont plus aptes à nous renseigner, mais elles ne sont pas toujours très lisibles et doivent être confirmées par les textes. Cependant ces derniers sont souvent imprécis<sup>27</sup>. De ces multiples ap-

<sup>24</sup> Voir C. Reynier, *Paul de Tarse en Méditerranée*, 62-64.

<sup>25</sup> Voir les héros du *Satiricon* qui se sont embarqués comme clandestins ou qui ont échappé à la surveillance.

<sup>26</sup> *Digeste* XIV 2,2 §2. A bord, le sort des esclaves n'est guère enviable car leur jet est prévu en cas de problème (*Digeste* IX 4, 21 § 3).

<sup>27</sup> Chariton d'Aphrodise, *Chéréas et Callirhoé* 13 ; Pétrone, *Satiricon* 103.

proches, on peut déduire que les passagers trouvent refuge sous une tente installée sur l'ensemble du navire, à moins qu'ils ne couchent à même le pont, sur des nattes, quand le navire est ponté<sup>28</sup>. Le pire est de dormir sur le plancher de fond au-dessus de la sentine. Il arrive aussi que le bateau passe la nuit en mer, dans un mouillage abrité, quelquefois «plus tranquille que dans un port<sup>29</sup>.» Il n'est pas impossible non plus d'aller à l'auberge lorsque le bateau atteint le rivage. Ainsi dans le roman de Daphnis et Chloé, les jeunes gens «ne considéraient pas comme prudent alors que l'automne était avancé de passer les nuits en mer; aussi tiraient-ils leur bateau sur le rivage, par crainte d'une nuit de mauvais temps.»<sup>30</sup> La vie à bord est à l'image de celle des auberges. La concentration favorise des rixes, mais aussi la fête<sup>31</sup>.

## Se nourrir à bord

L'eau potable est indispensable pour la boisson mais aussi pour préparer la nourriture<sup>32</sup>. On sait que l'équipage doit la fournir et elle est comprise dans le prix du voyage. Or, l'eau douce est ce qui vient à manquer le plus facilement, quelle que soit l'ingéniosité des marins à pallier un tel manque<sup>33</sup>. L'eau ne se conserve pas au-delà de quinze jours. D'où les escales nécessaires pour l'aiguade (Ac 27, 5). Le risque est plus grand de mourir de soif que de faim. Ce qui explique bien des malheurs en mer. Ainsi, Chéréas tombe sur le brigantin du pirate Théron et découvre que les pirates sont morts de soif sur leur or<sup>34</sup>. Il n'est pas étonnant que les périples mettent un soin tout particulier pour signaler les escales et les distances approximatives qui permettent de repérer les points d'eau et les réservoirs d'eau douce où il est possible de se réapprovisionner<sup>35</sup>.

<sup>28</sup> Aelius Aristide 48, 65 sq; Pétrone, *Satiricon* 100: les héros sont «installés dans l'endroit le plus retiré, sous le gaillard d'arrière». Achille Tatius, *Leucippé et Clitophon*, II, 32: «il y avait installé près de nous sous sa tente, un jeune homme...»

<sup>29</sup> Longus, *Daphnis et Chloé*, II, 25.

<sup>30</sup> Longus, *Daphnis et Chloé*, II, 12. Aelius Aristide, *Discours sacrés*, IV 32-36.

<sup>31</sup> Pétrone, *Satiricon*, 99-114.

<sup>32</sup> Sur l'importance de l'eau potable, voir le témoignage de Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*. XXXI 37 ; sur la conservation de l'eau à bord, voir L. Casson, *Ships* 90, n. 67.

<sup>33</sup> Les moyens élémentaires sont utilisés, dès la plus haute Antiquité, pour recueillir l'eau de pluie à l'aide de toisons suspendues aux agrès.

<sup>34</sup> «A force de tenir longtemps la mer, ils en vinrent à manquer de tout, surtout de boissons, et leur richesse mal acquise ne leur servait de rien: ils mouraient de soif sur leur or»: Chariton d'Aphrodise, *Chéréas et Callirhoé*, III.

<sup>35</sup> *Stadiasme*, 249, 253-56...

Dans certaines circonstances, il est impossible de se nourrir (Ac 27, 21) ou encore la nourriture peut manquer. On sait que la nourriture est elle aussi emportée par le passager.<sup>36</sup> En cas de jet, elle sera sacrifiée (Ac 27, 38). D'après l'archéologie navale, il y a un lieu à bord aménagé pour la cuisine où il est possible de faire cuire des aliments. Ces lieux étaient peut-être réservés à l'usage du capitaine et de ceux qu'il invitait à sa table. Quant aux passagers et à l'équipage ils devaient utiliser des foyers et des réchauds en terre dont on a retrouvé des exemplaires pour griller le poisson ou la galette. Les fouilles archéologiques ont aussi mis à jour différents objets (vaisselle métallique, céramique, boîtes à hameçons, plombs de pêche, des cratères, des plats à feu...). Parmi les aliments transportés, il y a du pain ou des galettes, de l'huile, de l'ail des oignons, des salaisons, des noix et des noisettes.

### Participation aux décisions et aux manœuvres

Pendant la traversée, marins et passagers participent tous aux manœuvres (Ac 27, 13-44) et aux décisions (Ac 27, 9-12). L'intervention de Paul, au moment du départ des Bons Ports (Ac 27, 9-12), taxée souvent d'incongrue et d'in vraisemblable tant du point de vue de sa forme que de son objet, s'inscrit pourtant dans la tradition maritime de l'époque. Paul fait valoir l'importance de la cargaison, du navire lui-même et des passagers – ce qui est le souci de toutes personnes à bord, même si elle n'est pas concernée directement par les affaires commerciales ou si elle n'a pas la responsabilité directe du bateau. Aelius Aristide, au cours de ses nombreux voyages, s'est trouvé confronté à des situations semblables. En septembre 144, alors qu'il rentre à Smyrne, il est pris dans une tempête dans le détroit d'Achaïe et en mer Egée; non seulement le bateau a quitté Patras contre son avis mais encore pilote et matelots naviguent contre le vent alors qu'Aelius essaie de les en dissuader<sup>37</sup>. Dans un autre passage, il raconte comment il refuse de repartir car le pilote incompetent qui le ramène de Grèce en Asie «navigue, lui aussi, contre le vent»<sup>38</sup>. Aelius, au cours de ses embarquements successifs, donne des conseils qui ne sont pas toujours suivis, mais

<sup>36</sup> «Après avoir fait de l'eau et embarqué les provisions achetées à des cargos qui se trouvaient là, ils firent route droit sur Milet»: Chariton d'Aphrodise, *Chéréas et Callirhoé* XI.

<sup>37</sup> Aelius Aristide, *Discours sacrés* II (XLVIII) 67-68.

<sup>38</sup> Aelius Aristide, *Discours sacrés* IV (L) 32-37.

qui se révèlent par la suite prémonitoires, comme ceux que donne Paul (Ac 27, 21). Aux Bons Ports, la décision est pourtant prise à la majorité comme l'usage s'imposera et sera inscrit plus tard dans la loi rhodienne qui ne fera qu'entériner des pratiques antérieures<sup>39</sup>.

La participation de tous aux manœuvres advient surtout dans les moments les plus critiques. La description qu'en donne Ac 27, 13-44 au moment de la tempête aux abords de la Crète est précise et originale. Si les manœuvres ne sont pas décrites exhaustivement, elles sont toujours cohérentes, et sont citées presque au complet, dans leur enchaînement rigoureux – l'on ne trouve rien de tel dans des récits littéraires plus ou moins contemporains des Actes des Apôtres comme le roman d'Achille Tatius ou les aventures d'Aelius Aristide par exemple. Dans ces récits, les manœuvres sont mentionnées davantage pour illustrer l'aventure des héros que pour rendre compte de la réaction des hommes au cours de la navigation. Dans le récit des Actes (Ac 27), les manœuvres sont effectuées au bon moment: ainsi hisser la chaloupe à bord, ceinturer le bateau puis jeter l'ancre flottante, procéder au jet. On ne peut saisir la rigueur de la description que si l'on connaît le sens de chacune de ces manœuvres. A titre d'exemple, ceinturer le bateau pour éviter qu'il ne se disloque sous l'effet des éléments puisqu'il est en bois est un geste du savoir-faire marin pratiqué couramment dans l'Antiquité. De même, le jet, non pas de la cargaison de cale qui déséquilibrerait le bateau mais de la cargaison de pont dans un premier temps, obéit à des règles. Ce geste permet d'alléger le bateau et de se débarrasser d'une cargaison dangereuse sur le pont.

### Affronter la mer

La mer est toujours le lieu de la confrontation avec la nature. A plus forte raison dans l'Antiquité, puisque les hommes l'affrontent sans instrument et sans carte. La mer engendre et nourrit des peurs de toutes sortes. Elles sont liées aux mauvaises rencontres que l'on peut faire. Les romans sont remplis d'histoire de pirates qui sont le reflet de la réalité. Malgré le travail de Pompée et la chasse que ne cessent de leur faire les Romains, c'est un mal qui demeure endémique et qui est facilité, en certains endroits, par

<sup>39</sup> Sur ce sujet voir, C. Reynier, *Paul de Tarse en Méditerranée*, 91-92.

la configuration des côtes. Les côtes de Cilicie en particulier. A cela s'ajoute l'insécurité que provoquent les sautes d'humeur de la mer toujours inattendue en Méditerranée : ainsi en est-il de la tempête qui surprend Paul aux abords de la Crète (Ac 27, 13).

Les naufrages, que Sénèque range, avec l'incendie et l'éboulement, dans le catalogue des épreuves de la condition humaine, sont fréquents<sup>40</sup>. Non seulement on y perd des affaires<sup>41</sup> mais sa propre vie, que ce soit par gros temps ou accidentellement lors d'une manœuvre.<sup>42</sup> Paul lui-même sait de quoi il parle lorsqu'il écrit en 2 Co 11, 25-26: «trois fois j'ai fait naufrage. Il m'est arrivé de passer un jour et une nuit dans l'abîme ! Voyages sans nombre, dangers des rivières, dangers des brigands [...], dangers de la mer!» Or, la mort en mer prive de sépulture, fait difficilement acceptable par les Anciens: «quiconque est englouti par les flots n'a pas le bonheur d'une sépulture».<sup>43</sup>

En conséquence, les peurs génèrent des superstitions de toutes sortes: il n'est pas permis de se couper les cheveux ou les ongles, car c'est, pour les Anciens, le symbole de consécration d'une victime avant le sacrifice et donc c'est un présage de mort.<sup>44</sup> Ces peurs correspondent aux représentations que l'on se fait alors de la mer. Le non-Juif pense que la mer est le domaine des divinités et le Juif, pour qui l'élément liquide est certes maîtrisé par Dieu, ne la considère pas moins comme un élément redoutable pour l'être humain<sup>45</sup>. Si la mer est si redoutable, pourquoi s'y aventurer? Pourquoi Paul avait-il besoin de prendre de tels risques dans un tel inconfort?

## Distance et vitesse

En fait, le bateau reste le moyen de transport le plus rapide. Les *Actes de Pierre et de Simon* parlent d'une navigation de six jours et six nuits pour rejoindre Pouzzoles à partir du milieu de l'Adriatique, mais ils ne précisent pas combien de temps ils ont mis pour aller de Césarée au milieu de l'Adriatique. De Corinthe à Pouzzoles, Apollonios de Tyane met de quatre

<sup>40</sup> Sénèque, *Cons Marc* XXII 3 ; *Cons Pol* IX 5 ; *Lettres* CIII 1.

<sup>41</sup> Pétrone, *Satiricon*, 117.

<sup>42</sup> Pétrone, *Satiricon*, 114.

<sup>43</sup> *Anthologie Palatine*, VII, 265-269.

<sup>44</sup> Pétrone, *Satiricon* 103, 104, 105, 107.

<sup>45</sup> Voir sur ce sujet C. Reynier, *La Bible et la mer*, coll. Lire la Bible 133, Paris, Cerf 2003.

à cinq jours par vent favorable. D’Alexandrie à Pouzzoles, Suétone raconte que Titus voyage rapidement : il fit peut être le voyage en vingt jours<sup>46</sup>. Philon quant à lui déconseille de passer par Brindes pour se rendre en Syrie car le voyage serait trop long et trop fatigant; il vaut mieux, au départ de Pouzzoles prendre ce qu’il appelle «le raccourci par Alexandrie»<sup>47</sup>. Pline l’Ancien confirme la rapidité de l’itinéraire en parlant d’un temps record, neuf jours, pour relier Pouzzoles à Alexandrie. Il attribue cette rapidité à l’efficacité des voiles en toile de lin<sup>48</sup>. Il est évident que, par mer, la durée du voyage est moindre que par voie de terre.

### 3. Les conditions d’accueil

Les conditions d’accueil sont déterminantes pour la poursuite du voyage. Les lieux de halte ou d’escale sont aussi des lieux importants pour le recueil de l’information.

#### Les auberges

Les auberges ne sont pourtant pas de tout repos<sup>49</sup>. On y rencontre des hommes honnêtes mais aussi des mauvais garçons. Il n’est pas rare que des disputes éclatent. Des voyageurs sont toujours prêts à dévaliser les autres. Les serveuses vivent aussi de leurs charmes. On s’entasse à plusieurs dans une chambre. La nourriture est plus que frugale. Dans certains endroits, les moustiques et les grenouilles empêchent de dormir.

#### Les hôtes

Paul bénéficie de l’hospitalité normale dans le monde antique. Selon la coutume antique, les voyageurs descendent chez des hôtes: ils usent le l’hospitalité avec discrétion et bonté et rendent la pareille<sup>50</sup>. La durée de

<sup>46</sup> *Actes de Pierre et de Simon* 5. Philostrate, *Vie d’Apollonios de Tyane*, VII, 10; Suétone, *Vie des Douze César*, V Titus V.

<sup>47</sup> Philon d’Alexandrie, *Flacc.*, 26.

<sup>48</sup> Pline l’Ancien, *Histoire Naturelle* XIX, 3.

<sup>49</sup> Horace, *Satires* I, V, 4, 9-49; Pétrone, *Satiricon* 95.

<sup>50</sup> Tite Live, XLII 1; Sénèque, *Lettres* 87.

l'hospitalité est codifiée dans le monde grec: elle ne doit pas dépasser trois jours. C'est ce qu'offre Publius aux naufragés de Malte (Ac 28, 7).

Paul peut s'appuyer sur un réseau familial engagé dans le négoce international: à Thessalonique (Ac 17, 5), à Corinthe (Ac18, 7; Rm 16, 1) ou à Rome (Rm 16). Un chypriote lui donne l'hospitalité à Jérusalem à son retour. Dans d'autres cas, c'est la communauté chrétienne elle-même qui lui apporte son appui. En Phénicie (Ac 27, 3) et à Pouzzoles (Ac 28, 14), Paul visite la communauté et s'attarde auprès d'elle. Il semble avoir des connaissances à Alexandrie de Troade puisqu'il laisse son manteau et des livres chez Carpos d'après 2 Tm 4, 9-13, peut-être pour alléger son bagage, à moins que ce ne soit un moyen d'obtenir des fonds pour la route. Ces réseaux offrent non seulement le gîte et le couvert mais aussi une protection judiciaire en cas de difficultés avec les autorités locales. Ce qui est capital pour des individus qui voyagent sans autre possibilité d'attester de leur identité que le témoignage de ceux qui les connaissent. Exemple: à Philippes (Ac 16, 16-40). Il est coutume aussi d'aller au devant des voyageurs qui arrivent ou de les accompagner un peu de chemin à leur départ (Ac 20, 38; 28, 15...)

Lors de leurs déplacements, des rencontres peuvent leur fournir des appuis : le premier déplacement de Paul à Chypre peut s'expliquer, entre autres, par le fait que Barnabé est originaire de l'île. La rencontre avec le procureur de Chypre oriente les deux apôtres sans doute vers les régions de Pisidie où le proconsul a des propriétés (Ac 13, 4-14).

A l'escale ou dans le lieu de séjour, le voyageur doit travailler pour subvenir à ses besoins. Les hôtes permettent aussi de trouver un travail. Selon son propre témoignage, Paul a eu le souci de n'être à la charge de personne. Il rappelle encore: «Nous ne nous sommes fait donner par personne le pain que nous mangions, mais de nuit comme de jour nous étions au travail, dans le labeur et la fatigue, pour n'être à la charge d'aucun de vous» (2 Th 3, 8). Ainsi à Corinthe, il travaille avec Aquila et Prisca dans la fabrication des tentes. Celles-ci étaient demandées au moment des jeux isthmiques qui avaient lieu tous les deux ans. Les cités avaient parfois leurs propres bâtiments, mais la grande masse des pèlerins devait trouver un logement chez l'habitant ou s'abritait à proximité du sanctuaire grâce aux tentes.

## Le rôle du port dans les missions pauliniennes

Le nombre de cités portuaires où Paul fait escale ou encore d'où il part sont nombreuses. Dans le bassin oriental de la Méditerranée, on peut citer Césarée, Ptolémaïs, Tyr, Sidon, Séleucie de Piérie, le long des côtes syro-palestiniennes, Salamine et Paphos, tous deux ports de Chypre, Pergé et Antalya, ports de Pamphylie, Patara et Myra en Lycie, Adramyttium, Milet et Ephèse, Mitylène, dans les îles de Lesbos et d'Assos et d'Alexandrie de Troade. Il faut rajouter les ports de Crète: Lasaia (?), les Bons ports et Phénix<sup>51</sup>; en Macédoine, Néapolis, Thessalonique; en Grèce, les ports d'Athènes et les deux ports de Corinthe, le Léchaion et Cenchrées, dont seulement ce dernier est mentionné (Rm 16, 1). Enfin dans le bassin occidental de la Méditerranée: Syracuse, Rhégion et Pouzzoles. Dans cette longue liste, certains ports sont plus importants que d'autres: Césarée, Séleucie, Ephèse, Corinthe, Pouzzoles. Ces ports jouent un rôle important dans la façon dont Paul déploie ces voyages et fonde des communautés chrétiennes. Paul revient souvent au port de Césarée à cause de la place que tient Jérusalem dans la relation de Paul à l'Église-mère. Antioche, le lieu où il déploie ses premières activités constitue une base pour ses voyages. Ephèse est un bon lieu pour l'organisation des communautés d'Europe. Corinthe est aussi bien situé au point que la communauté a un rayonnement en Orient mais aussi jusqu'à Rome. Rome, enfin, est accessible par la mer, grâce au port de Pouzzoles où Paul débarquera lors de son transfert.

Les ports sont les lieux par excellence où circulent toutes sortes d'informations utiles pour le commerce, pour la poursuite du voyage et pour toutes sortes d'échanges économiques et culturels. Paul sait aussi profiter de cette infrastructure pour l'annonce de l'Évangile<sup>52</sup>. Cités portuaires ou ville à débouché maritime (Jérusalem avec Césarée, Antioche de Syrie avec Séleucie de Piérie, Philippes avec Néapolis, Athènes avec le Pirée, Rome avec Ostie) jouent donc un rôle important dans les voyages de Paul.

<sup>51</sup> Même si l'emplacement de cette ville a été contesté, Phénix est un port de Crète. Lasaia est en Crète mais est difficile à situer.

<sup>52</sup> Sur la circulation de l'information, voir L. de Salvo, «Mare commercio e informazione privata», dans J. Andreato, C. Virioutet (éd.), *L'information et la mer*, qui montre comment l'information circule par les voyageurs: plus on est loin de la mer moins on est informé.

## Conclusion

Paul a tiré parti des moyens de communication de son temps. Il a élaboré progressivement une stratégie missionnaire en s'appuyant sur les conditions naturelles favorables, sur les réseaux humains, sur les meilleures possibilités de communication. Certes, le champ d'action de Paul ne recouvre pas l'ensemble des provinces ou des régions bien que Paul n'en ignore pas l'existence: rien au sud (Alexandrie, Carthage), rien à l'est (Mésopotamie), rien à l'ouest (Gaule et Espagne). La mission d'évangélisation s'organise en fonction d'une stratégie propre qui choisit les circuits de l'Orient romain.

Paul et ses compagnons ont été confrontés au cours de leurs nombreux déplacements à toutes les vicissitudes que connaissent les autres voyageurs sur ces mêmes routes. La réussite des déplacements de Paul est assurée par ces conditions extérieures, politiques et économiques, mais aussi par son aptitude au voyage et sa capacité d'adaptation aux différents milieux naturels et humains, fruit de sa formation et sa culture. Les textes qui en rendent compte, que ce soit les Actes ou les lettres, contribuent à leur manière à faire comprendre les conditions de déplacement du voyageur dans l'Antiquité. Ils nous informent aussi sur les conditions de l'annonce de l'Évangile qui est le seul motif de ces déplacements de Paul souvent risqués, toujours rudes.