

Pascal Arnaud

*L*ES PORTS DE LA *CITTÀ DIPINTA* ET LEUR PLACE DANS LES REPRÉSENTATIONS PICTURALES DU PORT

Abstract:

The so-called *città dipinta* is a wall painting found under the Baths of Trajan on an triple arch at the entrance of a monumental building whose identity and function still are unclear. This article discusses the representation of the two ports above and under the image of a city which is the only extant figure of a group that consisted in at least two, maybe four connected images. It focuses on the originality of this figure showing an empty although ideal city and its two empty ports. This emptiness is unique in Roman landscape painting. Its also points out the pictorial stereotypes the images of the ports rely on and brings parallels to paintings preserved in the Vesuvian area. It then discusses the topic and documentary value of the images of the two ports, both fortified. They seem to illustrate two different kinds of ports: above, a narrow port with shipsheds, which seems to provide the image of a port of war, while the one under the city, along roofed houses, seems to be a port of trade, both without a single ship. These form a complementary portual figure. This also provides us with the first pictorial occurrence of a feature described only in post-antique texts, whose existence was nevertheless suggested by several clues : the entrance channel could be covered by a vault and closed by a device.

Keywords:

Colle Oppio, Roman Landscape painting, Ancient Ports, Shipsheds, Fortified Ports, Naval stations, Praefectura Urbis, Iconographic stereotypes, Città dipintà, Naval stations

Quelques mois seulement après la découverte de la désormais célèbre fresque dite de la *città dipinta* sur Colle Oppio¹, la surintendance m'offrait l'aimable

¹ Une photographie polychrome de la fresque restaurée est accessible en suivant le lien <https://i2.wp.com/www.francolofrano.it/wp-content/uploads/2016/05/3.-Affresco-Colle-Oppio-rest..jpg?>

opportunité de voir cette fresque dont aucune photographie ne circulait encore. Plus de vingt ans plus tard, malgré plusieurs études, cette fresque (re)découverte² en 1996 dans un édifice situé sous les thermes de Trajan et antérieur à ceux-ci, n'a pas suscité tous les commentaires que l'on aurait pu en attendre. Sa restauration récente en a considérablement amélioré la lisibilité dans les détails, surtout dans la partie supérieure de la fresque. La partie inférieure, plus endommagée, reste malheureusement peu lisible. Dans ces quelques lignes en l'honneur de notre ami, nous voudrions nous arrêter brièvement sur la représentation, entièrement originale, des deux ports situés de part et d'autre (en haut et en bas) de cette cité, qui paraît, en dépit de diverses entreprises, résister à toute identification avec une cité précise, et a toutes chances de n'être pas autre chose qu'une forme de cité idéale. On s'interrogera dans les lignes qui suivent sur l'originalité de cette représentation par rapport aux stéréotypes de la représentation de la cité maritime dans la peinture murale romaine, sur le sens de la représentation de ces deux ports, et sur son possible apport à notre connaissance des ports antiques.

1. Description

La fresque appartient à un ensemble que R. Volpe a identifié avec un édifice public sur la base de seuls critères de vraisemblance liés à son accessibilité³. L'ensemble monumental est lié à la restructuration de la zone qui fit suite à l'incendie de 64, et les données stratigraphiques et le style de la décoration suggèrent qu'il date de l'époque flavienne⁴. On a voulu l'identifier avec le siège éphémère de la *praefectura Vrbis*⁵, avant son transfert au *Templum Pacis* où sa localisation est bien assurée dès l'époque antonine au plus tard⁶. L'hypothèse proposée d'un transfert repose néanmoins sur des bases extrêmement fragiles et reste à confirmer, ce qui paraît difficile en l'état de la documentation. La fresque, haute de près de 2 m, occupait un écoinçon situé à quelque 10 m du sol, entre une voûte principale et une voûte latérale, qui faisaient partie de l'accès monumental depuis une cour à trois longs corridors parallèles. Ce passage comportait trois baies, une par corridor, selon un dispositif dont R. Volpe a proposé la restitution⁷. La baie centrale était plus large que celles qui la flanquaient.

² Sur l'identité de cette fresque et de celle qui fut découverte sur l'Esquilin, cf. Brandizzi Vitucci 2007.

³ Volpe 2016 : 71.

⁴ Volpe 2016 : 71.

⁵ Caruso, Volpe 2001 ; Volpe 2016 : 61, n. 8.

⁶ Palombini 2016 ; Taub 1993.

⁷ Volpe 2020 : 289, fig. 9.

La façade où était ménagée la triple entrée, celle qui était décorée notamment de fresque de la *città dipinta*, occupait le côté septentrional d'une cour fermée à l'ouest par le bâtiment du nymphée et pourrait avoir constitué l'entrée d'un édifice spécifique, selon l'hypothèse de ceux qui l'ont fouillée, qui, frappés par le caractère monumental de cette entrée, veulent y voir un édifice public. Son arche centrale, dont la fresque occupe l'écoinçon droit, donnait accès à un corridor décoré de la mosaïque dite "des vendanges", qui occupe elle aussi la partie supérieure de l'arc qui surmonte le passage entre ce corridor et le corridor parallèle, à l'est. Les deux images, placées à des emplacements similaires pourraient avoir appartenu à un programme iconographique cohérent. Peinte sur la façade, la fresque de la *città dipinta* était pour sa part tournée vers la cour. Elle dut de ce fait être protégée par un avant-toit dont la poutraison donne la limite supérieure de la fresque.

L'image parvenue jusqu'à nous faisait nécessairement partie d'un groupe qui comprenait au moins deux figures symétriques, aux écoinçons de l'arche principale, reliées par un étroit bandeau à l'aplomb de la clé de voûte. Elle occupait la partie droite de ce groupe, dont la partie gauche a été détruite par la construction du portique des thermes de Trajan. Celui-ci a pu comprendre jusqu'à quatre fresques si l'on imagine aussi des représentations analogues dans les écoinçons extérieurs des deux arches latérales.

On a en revanche quelque difficulté à admettre qu'une fresque représentant une vue aérienne aussi marquée ait été prévue pour être observée depuis le sol de la cour, dans une perspective totalement faussée qui aurait dû associer la vue en plongée retenue par le peintre et la contre-plongée propre à un observateur dont les yeux se trouvaient entre 1,5 et 1,7 m du sol. Était-il dès lors possible de la voir depuis les étages d'un bâtiment situé en face, qui contribuerait alors à lui donner un sens ? Ce serait alors le bâtiment du Nymphée, qui est le plus proche, mais n'offre aucun bâtiment n'offre une vue axiale des fresques à moins de 50 m⁸ et il faudrait sans doute alors reconsidérer la cohérence monumentale des bâtiments qui limitent la cour. Les choix de perspective qui privilégient un point de fuite situé à la verticale du centre de la petite voûte, à droite de l'image, pourraient aller en ce sens. Dans tous les cas, tenter de trouver un sens clair à cette représentation en l'absence des autres images qui formaient avec elle un groupe pictural et en l'absence d'une bonne connaissance du contexte monumental est une tentative sans doute vouée à rester vaine.

Compte tenu de la place disponible, on peut considérer que pour sa partie centrale, la fresque est conservée jusqu'à sa partie supérieure et que le retour du mur d'enceinte qui limite le second port en constituait peu ou prou la limite infé-

⁸ Volpe 2016 : 62, fig. 4.

rière. À gauche, l'angle formé par la mer ouverte et l'articulation de l'enceinte urbaine et de l'enceinte du port inférieur coïncide avec la voûte et marque la fin de la fresque. Plus on s'approche de la clé de voûte, plus le développement vertical est limité. Le port supérieur et son enceinte devaient s'achever au contact de l'arc. Dans l'extension de l'image telle que les deux voûtes permettent de la reconstituer, le portique où l'on pense pouvoir reconnaître le forum occupait assez logiquement le centre de la figure. On doit logiquement supposer qu'au-dessus de l'entrée du port inférieur, l'espace, plus important, subsistant au-dessus de l'arc était dévolu à un autre quartier de la ville et à la fin de l'enceinte urbaine qui devait marquer la limite du périmètre urbain. Enfin, il est probable que la mer faisait le lien avec l'image qui occupait l'écoinçon de l'autre côté de la voûte centrale.

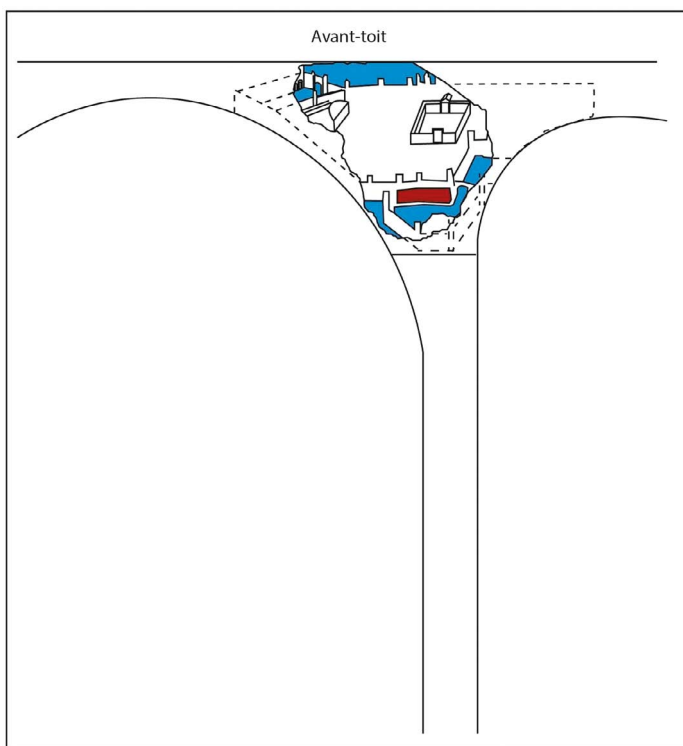


Fig. 1: Situation et extension probable des ports dans l'écoinçon (P. Arnaud).

Les deux ports qui vont nous intéresser ont été renvoyés dans les espaces disponibles aux marges haute et basse de la figure et leur forme a été adaptée à chacun de ces espaces. L'image est en outre construite autour de deux points de

fuite, situés l'un au-dessus de la grande voûte à gauche, l'autre au-dessus de la petite voûte à droite.

La combinaison de ces éléments montre que nous sommes nécessairement en présence d'une image composée *ad hoc* et non de la stricte reproduction d'un modèle préexistant. La mer, présente en haut et en bas de l'image, définit enfin cette cité comme une cité *bimaris*, dont le stéréotype littéraire est fourni par Corinthe.

2. Originalité de la représentation

2.1. Une représentation en marge des standards iconographiques de la ville portuaire

Ainsi que le notait E. La Rocca dès la découverte de cette fresque, celle-ci occupe une place entièrement singulière dans les représentations de cités en général et de cités maritimes en particulier. Il notait en particulier l'absence totale de figures humaines dans cette cité, qui en est un trait tout à fait singulier. L'originalité de cette image réside aussi dans l'absence de tous les objets associés à l'activité humaine autres que les réalisations strictement architecturales. L'un des éléments dominants de l'iconographie du paysage maritime en général, et du paysage portuaire en particulier, est en effet la présence humaine, sous forme de promeneurs, de pêcheurs, de navires au mouillage, à la manœuvre ou en déplacement, ou encore de scènes de déchargement. La présence de l'homme se limite dans la fresque de Colle Oppio à ses réalisations architecturales. Ports et ville sont désespérément vides de présence et d'activité humaines.

Dans sa description des sujets de la peinture murale romaine inventés par Studius, Pline l'Ancien (*HN* 35. 116) évoque en particulier "tous les rivages que l'on pourrait imaginer et là, diverses sortes de personnes en train de cheminer ou de naviguer, et, à terre, d'arriver à des villas, avec des ânes ou des attelages, des pêcheurs, des oiseleurs, des chasseurs, ou même des vendangeurs" (*litora, qualia quis optaret, varias ibi obambulantium species aut navigantium terraque villas adeuntium asellis aut vehiculis, iam piscantes, aucupantes aut venantes aut etiam vindemiantes*). Ce sont bien là les thèmes communs du paysage sacro-idyllique que l'on trouve normalement associés aux représentations de ports. On chercherait pourtant en vain dans notre fresque les traces des pêcheurs qui marquent ordinairement ces deux types de paysages. On y chercherait tout aussi vainement la moindre trace des navires généralement en train de circuler, à la manœuvre ou en cours de déchargement qui d'ordinaire s'attachent aussi bien aux représentations de la mer qu'à celles du port, qui y introduisent l'homme en action, et qui constituent un élément de la caractérisation de la nature des espaces bleus comme des espaces maritimes dévolus à l'activité portuaire.

Le fait que cette cité potentiellement idéale soit aussi une cité entièrement déserte, en contradiction avec tous les standards de la peinture pariétale romaine, qui font invariablement de la présence humaine un des lieux communs de son répertoire, est nécessairement le fait d'un choix. Cette originalité est en effet trop saisissante pour ne pas avoir été délibérée, alors même qu'une cité sans citoyens actifs et sans vie sociale n'est qu'une sorte de coquille vide. Ce choix devait avoir un sens bien précis, qui nous échappe en l'absence du contexte d'ensemble, en particulier des fresques qui ornaient l'autre écoinçon ou les trois autres écoinçons.

L'autre type de représentations dont Plinie assigne l'invention à Studius est le thème de la cité maritime : « il commença à peindre dans les espaces à ciel ouvert des représentations maritimes » (*HN* 35.117: *idem subdialibus maritimas urbes pingere instituit*). Le parallèle des sujets et du lieu d'implantation est frappant et n'a pas échappé à E. La Rocca.

Ce parallèle s'arrête pourtant ici, sinon pour ce qui est de la ville, du moins pour ce qui est de ses ports, qui seuls font l'objet de cet article. L'image des ports que nous trouvons dans la fresque de colle Oppio est de fait en rupture totale avec l'iconographie habituelle de la ville portuaire, telle qu'on la connaît pour partie à travers les *pinakes* des peintures des troisième et quatrième style, pour partie à travers les grandes fresques de cités maritimes que Plinie l'Ancien classe à part dans sa description de la peinture ou encore à travers quelques exemples de mosaïques.

L'iconographie des ports vient de faire l'objet de divers travaux⁹, et, surtout, d'une thèse qui permet de mieux en saisir les stéréotypes¹⁰. Dans ses formes symboliques les plus elliptiques et ramassées, le port y est réduit à un portique formant un hémicycle plus ou moins outrepassé, qui est l'image du port par excellence¹¹. On y trouve souvent en outre un sanctuaire, ainsi que diverses figures divines, des colonnes ou des monuments isolés marquant l'entrée de la passe. On peut également trouver des représentations de trophées maritimes. Aucune de ces formes communes de la représentation du port n'est visible sur cette image.

⁹ Feuser 2020 : 333–340.

¹⁰ Mailleur 2020.

¹¹ Mosaïques de Kelenderi (Zoroğlu 2014 : 216–222), de Tolède (Pekáry 1999 : 60–61, Cat. E-10), de la villa du Nil à Leptis Magna (Balty 1995 : 246) ; peintures de Nabeul (Barbet 2013 : 136–149), de casa del Ninfeo à Pompei (viii.é.28 ; cf. Pagano – Prisciandaro 2006 : 28), opus sectile de Cenchréas (Ibrahim et al 1976 : XVIII, XIX) ; sesterces de Néron, monnaies de Corinthe, Sidé, Ptolemaïs, Pompeiopolis, Mothone, Égine, Caesarea Germanicia (Boyce 1958 ; Bendschus, Feuser 2015) ; intailles (Mailleur 2020 : n°s 128 ; 147 ; 213 ; 218 ; 219) ; lampes (Mailleur 2020 : n°s 64 ; 70). Dans la Table de Peutinger les vignettes d'Ostie (V.5) et de *Fossis Marianis* (II.5) reproduisent le même modèle, que l'on trouve également dans le Virgile Vatican (*Cod. Vat. Lat.* 3867, f°31 v).

Il est tout aussi surprenant de ne pas y trouver la moindre trace des grandes scénographies portuaires qui caractérisent les représentations les plus complexes du port et qui ont été abondamment représentées, en particulier mais pas seulement, dans la peinture. Les portiques, qui apparaissent systématiquement dans l'image du port semi-circulaire en sont un élément important. Ils apparaissent aussi dans des représentations moins schématiques, souvent en association avec des colonnes isolées surmontées de statues et autres monuments qui ornent le littoral et les quais. L'élément le plus spectaculaire du paysage portuaire y est en fait constitué par des pontons, et parmi ceux-ci, principalement par un ponton sur voûtes caractéristique de ce qu'il est convenu de désigner du nom de *pilae*. Il s'agit alors d'une sorte de pont à plusieurs arches, protégé par des balustrades et richement décoré de monuments triomphaux (arcs) et, à l'instar du reste du rivage du port, de colonnes isolées surmontées de statues.

Ces môles sur arcatures, généralement connus sous le nom de *pilae*, et leur riche ornementation font partie des stéréotypes de l'image de la ville portuaire dans la peinture murale, mais aussi dans les arts mineurs, en particulier les lampes et les fioles de verre décrivant la baie de Pouzzoles¹². Réalisés en béton hydraulique, et supposés lutter contre l'ensablement des ports, ils étaient dès la période tardo-républicaine une signature de la technologie romaine¹³ à tel point qu'il n'existait pas de désignation grecque pour ce dispositif, et qu'à Éphèse, un édit du proconsul d'Asie L. Antonius Albus daté de 146–147 de l'ère chrétienne¹⁴ a dû se résoudre à translittérer le mot latin sous la forme τοῦ λιμένος πειλας. Leur présence semble indiquer que ces images ne dérivent pas de modèles hellénistiques, mais sont plutôt des productions originales de l'époque romaine.

Aucun des éléments des scénographies portuaires si communes dans l'art romain impérial (portiques, colonnes isolées surmontées de statues, trophées, systèmes de *pilae*) n'apparaît dans l'image de la *città dipinta*, non plus que les navires de service portuaire ou navires de charge à diverses phases de l'arrivée au port, qui font normalement partie de l'iconographie du paysage portuaire à l'époque impériale.

Dans l'iconographie impériale, inversement, le port n'est qu'exceptionnellement représenté comme un espace fortifié. Il existe néanmoins des exceptions, en majorité tardives. Dans le grand *opus sectile* de Cenchrées, daté du IV^e s.¹⁵, un

¹² Brandizzi Vitucci 2007 ; Feuser 2020 : 8–339 et fig. 145–146 ; Picard 1959 ; sur les fioles de verre verres, cf. Popkin 2018.

¹³ Felici 2006.

¹⁴ *IK XI* 1.23 = *SEG* 19. 684 = *AE* 1967, 480 = Merkelbach 1977 : 208–209. Pour une traduction et un commentaire de ce document, cf. Kokkinia 2014, et, en dernier lieu, Arnaud 2020.

¹⁵ Ibrahim et al. 1975 : panneau XVII.

des ports est purement et simplement représenté sous la forme souvent donnée à la ville fortifiée : celle d'un hexagone d'*opus quadratum* à tours angulaires. La porte habituellement représentée en vision frontale sur le premier côté de l'hexagone cède juste ici la place à la passe d'entrée du port, entièrement occupée par un navire sous voiles. C'est un modèle iconographique que l'on trouve encore à Ravenne sur une mosaïque de Sant'Apollinare Nuovo¹⁶. Une tessère de plomb de Césarée Maritime représente l'entrée du port comme passe entre deux tours massives¹⁷, mais ni le portique qui les prolonge de part et d'autre, ni l'absence de merlons ne plaident pour la représentation d'un port fortifié.

2.2. Un possible modèle commun

Le parallèle le plus net avec la fresque de colle Oppio, en dépit de nombreuses différences, nous est fourni par un médaillon circulaire découvert à Stabies (**Fig. 2**). Le premier plan représente un paysage sacro-idyllique assez classique. Derrière lui se développe un premier plan d'eau parcouru par un navire typique du paysage portuaire, de type *lyntra*. Ce plan d'eau est limité au second plan par un portique adossé à un rempart dont les tours et les merlons sont bien visibles. Au centre, portique et rempart sont percés d'une large passe flanquée de deux tours qui donne accès à un second bassin lui aussi limité par un rempart doté de tours et protégé par des merlons, lui aussi traversé par une passe qui donne accès à la mer ouverte. Cette passe et surmontée d'un pont jeté entre les deux tours qui bordent la passe. Le second bassin est divisé de part et d'autre de l'axe des deux passes, par deux ponts sur petites arcatures basses qui relient les deux systèmes de murailles. Au milieu de l'espace limité par les passes et les ponts évolue un bateau un peu plus petit que le précédent, mais de même type. L'iconographie montre à l'occasion des petits navires dépourvus de mâts en train de passer sous une arche d'un pont ou d'un ponton comparables à ceux que l'on voit dans ce médaillon¹⁸.

Ce médaillon est assez emblématique de la façon dont les auteurs des *pinakes* de troisième et quatrième style assemblent librement des motifs qu'ils ont trouvés dans la tradition pour fabriquer un paysage qui n'a pas nécessairement de valeur documentaire dans sa forme finale. Au premier plan, le paysage sacro-idyllique pourrait constituer un tableau spécifique. Au second plan, le navire et la façade à portiques sont typiques à la fois de représentations de villas et d'images bien connues de l'iconographie monétaire et des lampes qui paraissent en dériver, et

¹⁶ Bovini 1961.

¹⁷ Ameling et al. 2011 : 662.

¹⁸ Cf. Musée du Capitole, inv. Albani, C 48 (Schreiber 1888 : 45, fig. 16) ; cf. aussi peinture du *cubiculum* de la villa de P. Fannius Synistor à Boscoreale (von Blanckenhagen et al. 1990 : pl. 50, fig. 1).

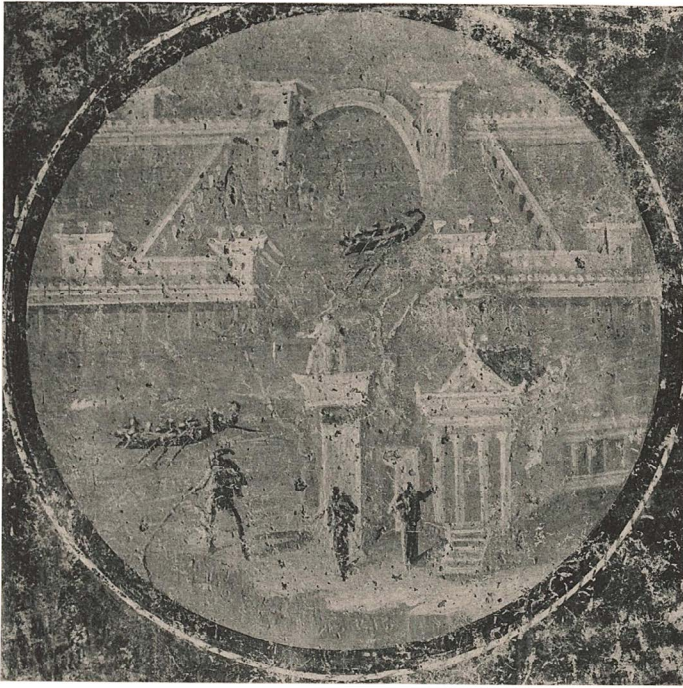


Fig. 2: Médaillon de Stabies (Herrmann 1904 : 164).

semblent avoir été comprises comme des représentations de ports¹⁹. Les deux longs ponts à arcatures qui organisent l'axe de la perspective font partie du paysage ordinaire de l'entrée des ports, mais sont ici totalement déplacées hors de leur contexte habituel. On est même tenté de dire qu'en l'absence de passe, et à cet emplacement, ils peuvent constituer un non-sens en matière d'organisation du port, même s'il convient de rester prudent. Le bassin rectangulaire fortifié dépourvu de navires trouve un parallèle exact dans la fresque de colle Oppio. Il est remarquable que la grande arche jetée entre les deux parties du rempart, au-dessus de la passe, dans l'axe de l'image, soit représentée de trois-quarts en total désaccord avec le reste de la perspective axiale. Elle paraît avoir été importée à partir d'un autre modèle, où l'arche apparaissait sous le même angle que dans la fresque de colle Oppio. On a le sentiment que le peintre s'est inspiré d'un modèle proche de celui que fournit colle Oppio, mais qu'il a réorienté l'essentiel de ses éléments, à l'exception de la grande arche, et qu'il y a ajouté divers éléments à partir d'autres modèles en fonction de

¹⁹ Cf. par ex. Bejaoui 1997.

son interprétation personnelle, ainsi que de son désir de mettre l'accent sur une perspective axiale dont les lignes de fuite convergent vers un point situé immédiatement au-dessus du médaillon, dans le prolongement de son axe vertical.

Le portique adossé au rempart fait écho à celui que l'on trouve dans la fresque de colle Oppio également adossé au rempart qui fait face à l'arrière de la *cavea* du théâtre. Si l'on fait pivoter la fresque de colle Oppio pour placer l'arche d'entrée au port dans l'axe horizontal supérieur, on se trouve en présence d'un mur qui comporte une succession d'arches dont on aura l'occasion de discuter plus loin la nature, et que le peintre de Stabies pourrait avoir interprétées comme les arcs d'un pont, par analogie avec les *pilae* qui sont un autre thème récurrent de l'iconographie portuaire. Il aurait alors imaginé une structure identique et symétrique à droite de l'arche, créant ainsi l'effet de perspective saisissant qu'il recherchait. Il a en revanche conservé l'idée d'un bassin rectangulaire très étiré en longueur en prolongeant le bassin et les murs qui le limitent au-delà des deux murs à arcatures, traités comme des ponts, renvoyant l'arcature de la passe principale du petit au grand côté du bassin, de même qu'il a conservé à l'arche qui surmonte la passe l'orientation qu'elle avait dans son modèle.

Un élément de comparaison nous est fourni par une fresque de la casa della fontana piccola à Pompéi (**Fig. 3**)²⁰ où apparaissent divers éléments communs aux deux peintures : un portique adossé à la jetée du port, sur le côté extérieur, face à l'observateur, un grand pont à une arche (à l'extérieur du port) et un port de forme rectangulaire dont le grand côté est percé d'arcatures régulières. Ce dernier côté est légèrement cintré, ce qui indique que la représentation est un compris entre deux stéréotypes : le portique semi-circulaire et le côté rectiligne composé d'une série d'arcatures régulières.

La peinture de Stabies et celui de Pompéi auraient librement assemblé dans un ordre et avec un sens différents divers éléments d'un modèle fortement apparenté à celui qui a inspiré l'image du port supérieur de la fresque de colle Oppio, et orienté de la même façon que celle-ci, avec l'intention de créer un effet de perspective étranger à ce modèle, et peut-être emprunté à un autre modèle dont on trouve un écho sur une phiale de bronze du IV^e s. conservée au British Museum²¹. L'archétype dont le peintre de Stabies paraît avoir dissocié et réassemblé les éléments aurait comporté un bassin rectangulaire très étiré en longueur limité de tous côtés par un rempart dont une partie était percé d'une séquence d'arcatures, accessible par une passe surmontée d'une arche entre deux tours, vue de trois-quarts. Un portique était adossé à la partie extérieure du rempart. Les éléments de ce portrait-robot sont, dans le désordre, ceux que l'on trouve dans le port supérieur de

²⁰ Herrmann 1904 : 166.

²¹ Walters 1899 : 164, fig. 25, cf. <http://arachne.uni-koeln.de/item/objekt/608684>.

la fresque de colle Oppio, et l'orientation de la grande arche surmontant la passe, totalement incongrue dans la fresque de Stabies y est la même que celle de Colle Oppio. De la même façon, les deux systèmes de *pilae* qui flanquent les deux passes et divisent en trois le bassin supérieur trouvent un parallèle exact dans la scène monochrome jaune qui caractérise un détail d'une fresque ornant un *cubiculum* de la maison de P. Fannius Synistor à Boscoreale²², où ce pont, construit sur arches basses multiples, sous lequel s'engage un bateau, apparaît sous le même angle que dans le médaillon de Stabies, et entre deux tours, comme dans ce médaillon. Ce sont autant des éléments qui suggèrent qu'à l'instar d'autres peintres, l'auteur du médaillon de Stabies a fabriqué une représentation du port par hybridation, en mélangeant des éléments empruntés au paysage sacro-idyllique, et des stéréotypes propres à la représentation de la villa maritime et à au moins deux types d'images du port. Il a ainsi recomposé et mal interprété des éléments constitutifs de plusieurs modèles, dont l'un était clairement apparenté à celui de colle Oppio. Le résultat est, en termes de rapports à ce que pourrait être une réalité portuaire historique, une chimère iconographique, qui nous rappelle avec quelle prudence l'historien doit utiliser les images et à quel point il est illusoire d'y rechercher l'instantané d'un port particulier. La comparaison entre la fresque de Colle Oppio et les deux autres peintures de l'aire du Vésuve paraît néanmoins mettre en évidence les *membra disiecta* d'un modèle dont Colle Oppio serait un témoin supplémentaire.

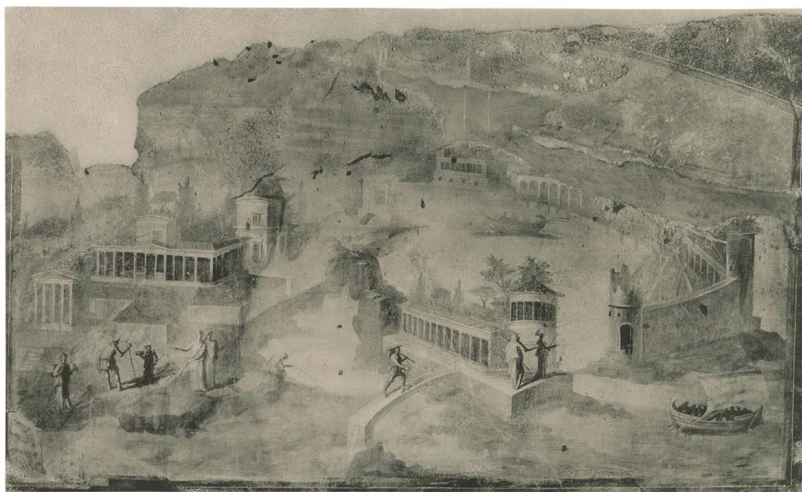


Fig. 3 : la fresque de la casa della piccola fontana (Herrmann 1904 : 166).

²² Von Blanckenhagen et al. 1990 : pl. 50, fig. 1 ; Mailleur 2020 : ID 090 (<https://www.mdpi.com/2076-0752/8/2/60/htm>).

3. La représentation des ports

C'est aux ports de la fresque de Colle Oppio qu'il nous faut maintenant nous attacher plus précisément. Quoiqu'ils aient été renvoyés aux extrémités du champ iconographique, en quelque sorte en situation d'appendices de la cité, les deux ports occupent une partie non négligeable de l'espace : la partie supérieure gauche de l'écoinçon jusqu'à la clé de voûte pour l'un, le bas de l'écoinçon pour l'autre. Ils ont donc été considérés comme un élément symbolique important de la représentation de cette cité. Même si, rapportés à l'échelle, ils constituent des bassins de très petites dimensions, ils n'en étaient pas moins très visibles et remarquables. Ils forment chacun un ensemble fortifié distinct de l'enceinte urbaine à laquelle ils sont néanmoins liés (**Fig. 1**) et sont ainsi intégrés au dispositif des fortifications de la cité, dont ils sont indissociables.

3.1. Dispositifs communs : fortification et arche dominant la passe

3.1.1. Le port fort

Chacun des deux ports est limité par une enceinte puissamment fortifiée pourvue de tours, dont la forme est contrainte par les limites du support de la peinture : rectangulaire pour le port supérieur, grossièrement hexagonale pour le port inférieur. Les enceintes sont pourvues de tours régulièrement espacées pour les grands côtés, ainsi que de tours angulaires. Les tours angulaires qui limitent le bassin sont plus hautes que les autres tours de l'enceinte.

L'enceinte des ports a l'aspect d'une structure massive que le peintre a représentée comme un *opus quadratum* aux joints marqués en rouge, bien visibles autour du port supérieur, moins autour du port inférieur, dont l'image est considérablement plus endommagée. Elle se rattache à l'enceinte urbaine, de même appareil, dont elle constitue un appendice entièrement fermé à l'exception de la passe.

Le développement des ports fortifiés en particulier de petits ports fortifiés formant un réduit associé à l'enceinte urbaine, mais distinct de celle-ci, est un phénomène bien connu des historiens des ports antiques²³. Il est typique de la Méditerranée pré-impériale, mais l'image de ces petits ports forts reste une exception dans l'iconographie, comme on l'a déjà noté. L'iconographie d'époque impériale privilégie les scénographies portuaires monumentales et les images de la prospérité et de l'abondance nées de l'activité portuaire. Aux images de la cité en guerre, elle préfère celles des richesses générées par la paix intérieure.

²³ Arnaud 2017 ; Arnaud 2019 ; Baïka 2013b ; Mauro, Gambash 2020.

3.1.2. L'arche entre deux tours au-dessus de la passe

Le dispositif commun aux deux ports le plus frappant est l'arche qui surmonte l'entrée de chacun des deux ports et fait le lien entre les deux parties du système fortifié séparées par l'entrée du port. Le pont à une arche, généralement une arche naturelle, est un thème assez courant du paysage sacro-idyllique que l'on retrouve fréquemment dans les représentations portuaires, qui puisent une partie significative de leur inspiration dans ce type de paysage²⁴. Mais ce n'est pas du tout l'image que nous trouvons ici, qui est celle d'un pont artificiel de grand appareil construit entre deux tours et qui enjambe la passe d'entrée du port et assure le lien entre les deux extrémités de l'enceinte du port.

On en a vu un parallèle dans le médaillon de Stabies discuté plus haut (**Fig. 2**)²⁵, où cette arche apparaissait, de façon aberrante, sous le même angle qu'ici, mais de façon moins détaillée, ce qui suggère que notre fresque n'est pas totalement isolée et que lorsqu'elle a été peinte, l'image de l'entrée du port couverte par une arche avait déjà une histoire dans la peinture pariétale romaine.

La représentation du port supérieur est la seule suffisamment conservée pour autoriser une analyse des détails. On voit que l'arche y est surmontée d'une galerie-promenoir couverte d'un toit. Cette galerie est tout à fait comparable à celle que l'on trouve normalement au sommet des portes ouvertes dans les enceintes urbaines, avec deux tours de flanquement de part et d'autre de la porte, qui est surmontée d'une galerie-promenoir. Ce système semble dès lors s'apparenter à un dispositif défensif inspiré des fortifications urbaines²⁶.

Aucun dispositif similaire n'est clairement décrit par les sources anciennes, mais une série d'indices convergents confirme l'existence de tels dispositifs. L'existence de passages couverts au-dessus des chenaux réservés aux trières est décrite par Platon dans le port de l'Atlantide, qui est une figure idéale du port, de la ville et du palais, dont on peut penser qu'elle lui a été en partie inspirée par Syracuse,²⁷ où le bassin des *néoria* d'Ortygie de Denys était fermé par une porte dès la fin du V^e s.²⁸. Ce passage entre les tours pouvait évidemment faciliter la circulation des défenseurs d'un côté à l'autre de la bouche du port, sans imposer de faire le tour complet du bassin ; il constituait également un élément de la défense de l'accès du port, d'où il était possible de jeter sur le navire assaillant des objets destinés à en perforer la coque et de le couler, bloquant ainsi la passe. Parmi les dispositifs destinés à interdire l'accès du port, Philon de Byzance évoque ainsi des amphores rem-

²⁴ Feuser 2020 : 338, fig. 145 ; cf. aussi Herrmann 1904 : fig. 166, notre fig. 3 *supra*.

²⁵ Herrmann 1904 : 164.

²⁶ Brands 1988.

²⁷ Plato, *Critias*, 115d–116a.

²⁸ Diod. Sic. 14.7.

plies de plomb jetées sur les navires ennemis pour les empêcher de pénétrer dans le port²⁹. Ceci suppose implicitement l'existence normale de points hauts au-dessus des passages obligés des navires tentant de pénétrer dans le port.

On n'a pas conservé de traces archéologiques de telles arches, mais elles étaient compatibles avec les largeurs réduites des passes des ports forts, qui excèdent rarement une vingtaine de mètres³⁰, et d'autres indices nous conduisent sur leur piste. *L'emblema* d'une mosaïque du II^e s. découverte à Rastan montre au-dessus d'un fleuve où l'on a voulu reconnaître l'Oronte, et dont l'allégorie figure en bas à gauche de l'image, et à l'entrée d'une ville, un dispositif composé de deux tours puissantes, entre lesquelles est jeté un pont de bois³¹.

Un dispositif comparable à celui que l'on voit représenté dans la fresque de colle Oppio est également décrit par les voyageurs arabes du haut-Moyen-Âge à Acre et à Tyr, où l'entrée, fermée par une chaîne, est décrite comme surmontée par un « pont » (*qantara*)³². C. Picard, qui l'interprète comme une voûte, y voit un dispositif byzantin ou romain.

La couverture par une arche de l'entrée du port semble en tout état de cause avoir constitué un dispositif ancien de défense de la passe du port et un thème peu fréquent, mais réel, de l'iconographie portuaire romaine, essentiellement lorsque l'accent était mis sur la fortification du port.

3.2. Le port supérieur : un port de guerre fermé ?

De ce port ne subsiste que la partie droite, qui est celle de son entrée, qui s'ouvre du même côté que la porte principale de l'enceinte. La partie de l'enceinte qui le limite vers le bas de l'image pourrait avoir été deux fois plus longue que la partie conservée. La partie opposée, en haut de l'image, dont ne subsiste que l'angle, peut avoir été trois à quatre fois plus longue que la partie de l'enceinte conservée du côté inférieur. Ce port occupait donc le tiers gauche de la partie supérieure de l'image. Le bassin ainsi limité se caractérise notamment par l'absence de quais et de dispositifs d'amarrage dans les parties visibles de l'image.

C'est donc un bassin étroit et très étiré en longueur, en forme de darse, qui était initialement représenté ici. Ce bassin est puissamment fortifié. L'extrémité gauche est perdue, mais, compte tenu de la proximité de la voûte, on peut supposer qu'elle représentait un port en cul-de-sac entièrement inscrit dans une fortification, et accessible par une passe unique couverte par une voûte entre deux tours.

²⁹ Philon de Byzance, *Thévenot* 94–95, C 55-58.

³⁰ Arnaud 2019.

³¹ Balty 1995 : 67.

³² Picard 2008 : 214.

3.2.1. La « porte du port »

Si l'arche évoque assez clairement les portes de villes, aucun dispositif de fermeture du passage qu'elle enjambe n'est visible dans aucun des deux ports qui ont été représentés dans la fresque de colle Oppio. On voit en revanche assez nettement dans le montant gauche de la porte du port supérieur, une profonde feuillure. Elle pourrait être liée à la manœuvre d'une chaîne destinée à fermer le port, car ce type de fermeture laisse peu de traces visibles, à la différence des dispositifs de barrières plus caractéristiques du port grec classique. Ce dispositif est attesté dès la première guerre punique dans le domaine carthaginois, puis semble se généraliser en Méditerranée au plus tard au I^{er} s. av. J.-C.³³ À l'époque d'Auguste, Vitruve (*Arch.*, 5.12) nous indique précisément que la machinerie de manœuvre des chaînes de fermeture du port se trouvait à l'intérieur des deux tours qui flanquaient la passe. L'aspect que pouvait avoir le détail du dispositif est peu clair. Les périodes plus récentes, en particulier l'abondante documentation écrite relative à la chaîne fermant le port de Marseille à la période médiévale et moderne ne donnent pas de détails concluants et montrent surtout que ce système était d'une grande fragilité – pour limiter la traction, destructrice, de la chaîne sur les tours où était installée la machinerie, on avait adopté dès avant 1358 la solution d'une chaîne flottante soutenue par des caissons qui formaient une "panne" à laquelle était attachée la chaîne, et que l'on faisait pivoter³⁴ – et que l'on avait tendance à le laisser se détériorer en temps de paix. Il est tout à fait possible qu'il ne faille imaginer aucun dispositif destiné à assurer la fermeture matérielle du passage, l'artillerie constituant un outil infiniment plus dissuasif que la chaîne elle-même, qu'il n'était pas bien difficile de briser pour peu que l'on ait pu y parvenir, et qui avait surtout pour fonction de piéger l'ennemi à l'intérieur du port³⁵.

La feuillure verticale est néanmoins un détail dont le peintre aurait pu faire l'économie. Il a donc probablement un sens et a de bonnes chances de renvoyer à un dispositif de fermeture. La fresque de Colle Oppio avait donc sans doute l'intention de décrire un système d'obstruction complet propre à la conception du port comme un élément du système défensif urbain, avec une passe susceptible d'être fermée par une ou plusieurs chaînes, et protégée par deux tours de flanquement abritant le mécanisme d'une ou de plusieurs chaînes. Faut-il imaginer qu'il a imaginé à tort ou à raison une herse glissant dans cette feuillure comme dans les portes de cités ? Ce n'est pas exclu. Dans tous les cas, si le port disposait d'un système de fermeture, le peintre a choisi de le représenter en configuration ouverte.

³³ Arnaud 2019.

³⁴ Corré 2009 : 434–435 ; Corré 2012 ; Maret 2019.

³⁵ Arnaud 2019.

3.2.2. Les structures à l'intérieur de la muraille supérieure : les *navalía*

Parmi les autres éléments particulièrement intéressants de cette fresque figure la représentation d'aménagements naguère encore illisibles, et dont la restauration de la fresque permet aujourd'hui de proposer une interprétation. À l'angle du côté droit de l'enceinte (celui dans lequel s'ouvre la passe) et de son côté supérieur, on peut voir immédiatement après le retour de l'enceinte et la tour qui marque cet angle, une première structure constituée d'une arche fermée, de couleur gris-vert, en saillie par rapport au mur d'enceinte traité comme un *opus quadratum* aux joints surlignés en rouge, et dont le peintre a voulu la distinguer par la couleur et l'aspect ; à l'intérieur de cette arche s'inscrit une deuxième structure voûtée, plus petite et de couleur plus sombre, dont les jeux de lumière suggèrent qu'elle n'est pas sur le même plan que l'arche dans laquelle elle prend place. Elle est surmontée, dans l'emprise de la plus grande arche, d'un petit arc dessiné au trait sur le fond gris-vert, qui est sans doute un arc de décharge. Immédiatement à la gauche de cette structure, et presque accolée à elle, la majeure partie d'une structure identique est visible, définissant une séquence continue. La place disponible permet de restituer douze de ces arches qui ne sont à l'évidence pas les éléments d'un portique, dont les éléments distinctifs – en particulier les colonnes – sont absents. Dans l'emprise du bassin, on peut voir les traces d'un plan incliné, visible à une coloration de l'eau différente, qui descend depuis les structures voûtées ouvertes dans l'enceinte dans le bassin.

La disposition de ces ouvertures en série, ménagées à la partie haute d'un plan incliné permet de les identifier sans difficulté majeure avec les loges à bateaux d'un arsenal (*navalía*), qui semblent prendre place dans l'épaisseur du mur d'enceinte. Cette disposition est connue à Élaïa, le port de Pergame³⁶, et à Oïniadaï³⁷, où les loges à bateaux étaient aussi aménagées dans l'épaisseur du mur d'enceinte, à un point près : dans ces deux cas, les loges à bateaux ouvraient sur la mer ouverte et non sur l'intérieur d'un bassin protégé. Elle pourrait être ici une facilité du peintre. Notre connaissance de l'organisation et de l'apparence des arsenaux grecs et romains a largement progressé³⁸. Elle rapproche considérablement les arsenaux en dur – seule protection efficace contre l'ennemi par excellence des navires : le feu – de ceux de l'époque moderne : une structure en dur faisant appel à la voûte et une ouverture sur le bassin³⁹. Leur organisation est compatible avec l'image que l'on peut se faire des arsenaux d'époque romaine en général, en particulier les puissants

³⁶ Feuser et al. 2018.

³⁷ Baïka 2013b : 221, fig. A11.7.

³⁸ Baika 2013a ; Baika 2013b ; Rankov 2013.

³⁹ Pour une image d'un projet daté de 1668, cf. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/76/La_Rose-Projet_d%27arsenal_des_gal%C3%A8res.jpg

piédroits des voûtes de chaque alvéole, que l'on retrouve dans les *Navalia* de Rome, si l'on suit, comme nous sommes d'avis de le faire, l'hypothèse de leur identification avec les bâtiments représentés sur les fragments 23–24 a–c de la *Forma Urbis*⁴⁰.

Parmi les rares points de comparaison pour ce type de représentation, on peut citer la patère de bronze du British Museum déjà évoquée plus haut⁴¹ où les deux grands côtés du port sont constitués de séquences de voûtes, mais aussi et surtout la fresque de la *Casa della piccola fontana* à Pompéi qui ornait le mur de gauche perpendiculaire à celui où se trouve la fontaine et que nous avons déjà abordée plus haut (**Fig. 3**)⁴². À droite de l'entrée du port on trouve un ensemble à angle droit dont le petit côté est limité par deux tours. Du haut du mur qui ferme ce petit côté émergent deux mâts avec leurs vergues inclinées suggérant l'amarrage à quai de deux navires. Ce côté est divisé en deux parties par le mât du navire visible au-dessus du petit côté : à droite, à l'articulation avec le petit côté c'est clairement un portique supportant des architraves. À gauche et jusqu'au fond du port, on voit douze alvéoles, dont les pilastres supportent chacun une voûte peu marquée. Ils se dressent à la verticale du bassin, dans l'eau duquel ils se reflètent (où plongent ?). Aucun quai n'est visible en élévation, juste une limite entre terre ferme et eau qui se perd dans les jeux de reflets. Aucun navire, ni aucun bloc ou bitte d'amarrage n'est représenté sur ce grand côté, ce qui paraît exclure que l'on ait voulu représenter un quai d'amarrage. Dans les trois entrecolonnements du fond du portique, on voit en revanche les proues de trois navires, qui nous donnent la clé de l'interprétation de cette séquence de baies couvertes en voûtes.

Les trois dernières alvéoles seules ont intégré, par un choix du peintre, les éléments symboliques qui permettaient de reconnaître à coup sûr des *navalia*. L'iconographie des *navalia* repose sur des séquences d'alvéoles limitées par des colonnes, surmontées d'une voûte, et parfois d'un fronton. Il arrive qu'elles soient laissées vides⁴³. On y trouve exceptionnellement des symboles nautiques, en particulier des ancres⁴⁴. Le plus souvent on voit dépasser de ces alvéoles des proues de navires de guerre qui permettent de lever toute ambiguïté sur la nature de l'objet représenté⁴⁵. Ces représentations totalement conventionnelles apparaissent dès l'époque républicaine sur des as émis en 88 BC signés de C. Marcius Censorinus⁴⁶.

En dépit de choix *in fine* différents, et hormis les trois proues de navires représentées à l'extrémité de la série d'alvéoles, les alvéoles représentées sur la fresque de

⁴⁰ Cozza, Tucci 2006.

⁴¹ Walters 1899 : 164, fig. 25 ; <http://arachne.uni-koeln.de/item/marbilder/6641791>.

⁴² Hermann 1904 : n° 166.

⁴³ Wawrzinek 2014 : pl. 145.2 et 146.1.

⁴⁴ Wawrzinek 2014 : 53 et pl. 147.1.

⁴⁵ Wawrzinek 2014 : 54 et 100–110, et pl. 143.1 & 2 ; 144–145.1 ; 146.2 ; 148.2.

⁴⁶ BMC 2419 ; Crawford 346/3 ; Sydenham 716.

la casa della piccola fontana et sur l'image de la città dipinta paraissent dériver d'un modèle commun, caractérisé notamment par les douze loges des navires de guerre, qui apparaissent en nombre égal sur la fresque de la case de la piccola fontana. Comme dans le cas de la galerie couverte surmontant l'arche d'entrée du port, l'auteur se distingue du reste de la tradition iconographique parvenue jusqu'à nous non seulement par la distance qu'il prend à l'égard des formes strictement symboliques au profit d'une approche plus soucieuse de la vraisemblance architecturale, au moins en apparence. C'est notamment visible au niveau de détails qu'il a choisis de retenir. L'absence des habituelles proues de navires s'intègre de surcroît dans le choix délibéré du peintre de retirer de l'image toute trace de l'activité humaine, en particulier les navires, pour se limiter à la représentation d'architectures vides.

Il n'en est pas moins évident que la présence de ces *navalia* est utilisée ici de façon symbolique pour identifier le port supérieur avec un port de guerre, dépourvu de quais visibles.

3.3. Le port inférieur : le port de commerce ?

Compte tenu de l'emplacement de l'arc qui limitait l'écoinçon à droite, on peut considérer qu'à l'exception de la fortification qui le limitait à droite, ce port est complet, quoique la fresque soit très dégradée et assez peu lisible. Le haut des tours qui restent visibles à droite marque le tracé de l'enceinte qui limitait le port de ce côté. Comme pour le port supérieur, le pont entre les tours de l'enceinte marque l'emplacement de l'entrée du port, qui se situe, de façon assez mécanique, dans le prolongement exact du segment horizontal de l'enceinte urbaine qui marque la limite supérieure du port inférieur et de son enceinte dédiée. La mer était donc parallèle au retour de l'enceinte urbaine et l'entrée du port formait un angle droit. Sur ce point encore, cette conformation assez singulière doit sans doute plus aux contraintes de l'espace disponible qu'au souci de reproduire une organisation réelle de l'espace.

En dépit de l'état très dégradé de la fresque, on voit encore qu'entre la limite supérieure du bassin et le segment horizontal de l'enceinte urbaine figure un vaste ensemble traité dans la même tonalité brun-rouge qui caractérise les toits et les quartiers d'habitation associés dans les parties mieux conservées. On devine, en bas et à gauche, le long du bassin, au premier plan, le reste d'un détail d'architecture, traité en jaune, formant l'angle et le haut d'un bâtiment. Au-dessus de celui-ci, on voit les restes d'un autre petit bâtiment traité dans les mêmes tons que le fond. Ces éléments suffisent à établir que cette zone brune, infiniment trop large pour être un portique, caractérise un quartier d'habitation comparable à celui qui occupe la partie inférieure de l'enceinte urbaine. On distingue clairement un quai entre le bassin et le quartier d'habitation, mais ses détails ne sont pas visibles. En

arrière de ce quai, une différence de couleur pourrait suggérer un portique, mais la fresque est trop dégradée pour que l'on puisse en être certain.

Les fortifications du port supérieur protégeaient un bassin et les *navalia* qui le bordaient. Celles du port inférieur protègent un bassin et le quartier d'habitation construit en arrière des quais. C'est à l'évidence un port civil, c'est-à-dire un port de commerce que le peintre a voulu représenter ici.

Conclusion :

À l'instar des autres fresques dont nous l'avons rapprochée, la fresque de Colle Oppio paraît avoir assemblé à sa façon des éléments qu'elle a empruntés à plusieurs modèles de la ville et du port pour les adapter aux contraintes de la forme originale de l'écoîçon et à un programme iconologique dont elle est le seul élément sûrement conservé. Comme l'essentiel de l'iconographie portuaire, on se gardera de considérer cette image comme un instantané de la réalité des ports. Elle s'inspire néanmoins d'éléments de l'architecture portuaire. La représentation des *navalia*, celle de la galerie surmontant la passe sont autant d'éléments susceptibles d'être confrontés à d'autres sources et éclairent dans une certaine mesure notre vision des ports d'époque romaine. Ici s'arrête sa valeur documentaire.

Les choix qui ont organisé la représentation des ports semblent avoir été des éléments de la sémantique du programme iconographique dans lequel s'intégrait cette fresque. Tout d'abord, la représentation d'une cité *bimaris* dotée de deux ports, tous deux entièrement artificiels et fortifiés, l'un dévolu à la marine de guerre, l'autre au commerce, et tous les deux caractérisés par un haut niveau d'élaboration architecturale nous ramène très certainement une forme de cité idéale plutôt qu'à une cité particulière. Elle nous transmet de fait une certaine conception de la cité portuaire idéale issue de la tradition grecque et perçue comme un univers politique autonome doté des moyens de faire valoir son droit sur la mer. La nature artificielle de ces ports illustre le génie de la cité, capable de l'emporter sur les contraintes de la nature. Ils sont tous deux fortifiés et illustrent la capacité de la cité à se mettre en sécurité et à assurer sa défense. Liés topographiquement à la cité et séparés d'elle par un mur, ils reproduisent également un stéréotype antérieur à la conquête romaine. Le choix de privilégier la fortification contre les habituelles scénographies monumentales du port fait partie de la référence à la cité-État qui inspire cette image. Le modèle théorique de cette cité est proche de celui de Milet à l'époque classique. Son modèle iconographique fait néanmoins appel à des marqueurs architecturaux typiques du monde romain. La rareté des cités dotées de *navalia* sous l'empire incite du reste à ne pas rechercher l'image d'une cité particulière, *a fortiori* si cette ville doit aussi être *bimaris*. Nous sommes

plutôt en présence de la mise en images s'une conception traditionnelle, et sans doute obsolète, de la cité idéale.

La mer paraît avoir fait le lien avec la fresque symétrique qui devait orner l'autre écoinçon du passage principal, mais aussi peut-être avec deux autres fresques sur les écoinçons aux limites extérieures des deux voûtes plus étroites qui flanquaient le passage principal. Elle a donc de fortes chances d'avoir constitué un lien sémantique entre les divers tableaux.

Les choix iconographiques qui ont consisté à retirer de la représentation des ports tous les marqueurs de l'activité humaine si chers à la peinture romaine depuis Studius, à commencer par les navires eux-mêmes est trop frappant pour ne pas avoir fait partie de la sémantique de cette image. Elle rejoint en effet un trait qui a été déjà signalé pour le reste de la cité. C'est une cité idéale, mais vide d'habitants, vide de l'activité économique, religieuse et civique qui en font l'âme que le peintre a voulu illustrer. Pour quelles raisons ? On ne peut exclure que le programme iconographique ait voulu opposer la cité ancienne, désormais déserte, et la cité nouvelle de la *Pax Romana*. C'est difficile à préciser en l'état d'une documentation qui a peu de chances d'évoluer de façon radicale. Seule une meilleure connaissance des contextes dans lesquelles elle a pris place pourra peut-être un jour fournir un élément de réponse, qui pourrait se trouver dans l'articulation entre le bâtiment dont elle orne la façade et le bâtiment du Nymphée, d'où elle pourrait avoir été destinée à être vue. On ne peut manquer d'être frappé entre le désert humain de la *città dipinta* et le débordement d'activité qui caractérise la mosaïque des vendanges dans le corridor attenant, un thème dont l'inspiration supporte au demeurant assez peu l'identification du bâtiment avec le siège éphémère de la *Praefectura Urbis*.

Bibliographie

- Ameling, W., Cotton, H.M., Eck, W., Isaac, B., Kushnir-Stein, A., Misgav, H., Price, J., Yardeni, A. 2011 : *Corpus Inscriptionum Judaearum/Palaestinae*. 2. *Caesarea and the Middle Coast: 1124–2160*, Berlin.
- Arnaud, P. 2017 : « Les infrastructures portuaires antiques », dans P. Arnaud, P. de Souza (éd.), *The Sea in History: The Ancient World – La Mer dans l'Histoire L'Antiquité*, Woodbridge, 224–242.
- Arnaud, P. 2019 : « *Limèn kleistos*. Les dispositifs de fermeture du port et les solutions apportées aux exigences contradictoires de sécurité et de fluidité du port aux époques classique et hellénistique », *Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France* (sous presse).

- Arnaud, P. 2020 : « Municipal authority, central authority, and euergetists at work at the port: layers of activity and interplay – the case study of Ephesus », dans P. Arnaud, S. Keay (éd.), *Roman Port Societies: The Evidence of Inscriptions*, Cambridge, 292–325.
- Baika, K. 2013a : « The topography of shipshed complexes and naval dockyards », dans D.J. Blackman, B. Rankov (éd.), *Shipsheeds of the Ancient Mediterranean*, Cambridge, 185–209.
- Baika, K. 2013b : « The fortification of shipsheds and naval arsenals », dans D.J. Blackman, B. Rankov (éd.), *Shipsheeds of the Ancient Mediterranean*, Cambridge, 210–30.
- Balty, J. 1995 : *Mosaïques antiques du Proche-Orient : chronologie, iconographie, interprétation*, Besançon.
- Barbet, A. 2013 : *Peintures romaines de Tunisie*, Paris.
- Bejaoui, F., 1997 : « Îles et villes de la Méditerranée sur une mosaïque d'Ammaedara (Haïdra en Tunisie) », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 141.3, 825–858.
- Bendschus, T., Feuser, S. 2015 : « Häfen auf Münzen der Römischen Kaiserzeit. Eine ikonografische Analyse », *Geldgeschichtliche Nachrichten* 281, 322–330.
- Bovini, G. 1961 : « La raffigurazione della 'civitas classis' e dell'imboccatura dell'antico porto della città nei mosaici di S. Apollinare Nuovo di Ravenna », dans *Studi storici, topografici ed archeologici sul Portus Augusti di Ravenna e sul territorio classico editi in occasione del convegno per lo studio della zona archeologica di Classe a mezzo dell'aerofotografia (Ravenna, 29-30 aprile 1961)*, Faenza, 67–86.
- Boyce, A.A. 1958 : « The harbor of Pompeiopolis », *American Journal of Archaeology* 62, 67–78.
- Brands, G. 1988 : *Republikanische Stadttore in Italien*, BAR International Series 458, Oxford.
- Brandizzi Vittucci, P. 2007 : « Ex antica pictura : la storia controversa di una pittura parietale romana », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité* 119.1, 125–47.
- Caruso, G., Volpe, R. 2000 : « Preesistenze e persistenze delle terme di Traiano », dans E. Fentress, S.E. Alcock, *Romanization and the City: Creation, Transformations, and Failures. Proceedings of a Conference Held at the American Academy in Rome to Celebrate the 50th Anniversary of the Excavations at Cosa, 14–16 May, 1998*, Journal of Roman Archaeology. Supplementary series 38, Portsmouth, 42–56.
- Corré, X. 2009 : *L'activité portuaire de Marseille dans l'Antiquité : modélisation à partir de l'analyse des sources antiques, médiévales et modernes*, thèse de doctorat Aix-Marseille Université, Aix-en-Provence.
- Corré, X. 2012 : « Le port de Marseille et son activité au début de l'époque moderne (1481–1559) », *Marseille* 237, 68–72.
- Cozza, L., Tucci, P. 2006 : « NAVALIA », *Archeologia Classica* 57, 175–202.
- Felici, E. 2006 : « Ricerche sulle tecniche costruttive dei porti romani. Note preliminari sul porto di Astura (Latina) », *Journal of Ancient Topography* 16, 59–84.
- Feuser, S., Pirson, F., Seeliger, M. 2018 : « The harbour zones at Elaia – the maritime city of Pergamon », dans C. von Carnap-Bornheim, F. Daim, P. Ettel, U. Warnke (éd.), *Harbours as Objects of Interdisciplinary Research*, RGZM Tagungen 34, Mayence, 91–104.

- Feuser, S. 2020 : *Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit. Städtebau, Funktion und Wahrnehmung*, Urban Spaces 8, Berlin, Boston.
- Hermann, P. 1904 : *Denkmäler der Malerei des Altertums, Ser. 1 Tafeln IV-VI und 108-194*, Munich.
- Ibrahim, L., Scranton, R.L., Brill, R.H. 1976 : *Kenchreai, Eastern Port of Corinth: The Panels of Opus Sectile in Glass*, Leiden.
- La Rocca, E. 2000 : « L'affresco con veduta di città dal colle Oppio », dans E. Fentress, S.E. Alcock (éd.), *Romanization and the City: Creation, Transformations, and Failures. Proceedings of a Conference Held at the American Academy in Rome to Celebrate the 50th Anniversary of the Excavations at Cosa, 14-16 May, 1998*, Journal of Roman Archaeology. Supplementary Series 38, Portsmouth, 57-71.
- Kokkinia 2014 : C. Kokkinia, « Rome, Ephesos, and the Ephesos harbor: A case study in official rhetoric », dans A. Kolb (éd.), *Infrastruktur und Herrschaftsorganisation im Imperium Romanum. Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis. III Akten der Tagung in Zürich 19.-20.10.2012*, Berlin, 180-196.
- La Rocca, E. 2001 : « The newly discovered city fresco from Trajan's Baths, Rome », *Imago Mundi* 53, 121-24.
- La Rocca, E. 2008 : *Lo spazio negato: la pittura di paesaggio nella cultura artistica greca e romana*, Milan.
- Mailleur, S. 2020 : *Imagining Roman Ports. The Contribution of Iconography to the Reconstruction of Roman Mediterranean Portscapes of the Imperial Period*, thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2 et University of Southampton, 2020.
- Maret, A. 2019 : « Le port de Marseille dans la première moitié du XVI^e siècle: Un creuset de la relation entre le pouvoir municipal et le roi de France », *Histoire urbaine* 3.3, 153-176.
- Mauro C., Gambash, G. 2020 : « The earliest 'limenes kleistoi'. A comparison between archaeological-geological data and the periplus of pseudo-Skylax », *Revue des Études Anciennes* 122, 55-84.
- Merkelbach, R. 1977 : « Ephesische Parerga (9): Zum Erlass des Proconsuls L. Antonius Albus über die Freihaltung des Hafens », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 25, 208-209.
- Morricone Matini, M.L. 1965 : « Mosaici romani a cassettoni del I secolo a.C. », *Archeologia Classica* 17, 79-91.
- Palombini, D. 2016 : « La Forma Urbis marmorea in contesto », *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, 117 (= F. De Caprariis [éd.] *Forma urbis severiana. Novità e prospettive. Atti della Giornata di Studi, Roma, Auditorium dell'Ara Pacis, 25 febbraio 2016*), 207-212.
- Pekáry, I. 1999 : *Repertorium der hellenistischen und römischen Schiffsdarstellungen*, Boreas 8, Münster.
- Pensa M. 1998 : « Immagini di città e porti: aspetti e problemi », dans R. Farioli Campanati (éd.), *XLIII Corso di cultura sull'arte ravennate e bizantina*, Ravenna, 689-710.

- Picard, C. 1959 : « Pouzzoles et le paysage portuaire », *Latomus* 18, 23–51.
- Picard, C. 2008 : « Le port 'construit' sur les littoraux du monde musulman méditerranéen et atlantique (VIII^e-XV^e siècles), d'après les sources arabes », dans G. Fabre, D. Le Blévec, D. Menjot (éd.), *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen-Âge*, Montpellier, 213–224.
- Popkin, M.L. 2018 : « Urban images in glass from the late Roman Empire: The souvenir flasks of Puteoli and Baiae », *American Journal of Archaeology* 122, 427–462.
- Rankov, B. 2013 : « Roman Shipheds », dans D.J. Blackman, B. Rankov (éd.), *Shipheds of the Ancient Mediterranean*, Cambridge, 30–54.
- Schreiber, T. 1888 : *Die Wiener Brunnenreliefs aus Palazzo Grimani: eine Studie über das hellenistische Reliefbild mit Untersuchungen über die Bildende Kunst in Alexandrien*, Leipzig.
- Taub, L. 1993 : « The historical function of the *Forma Urbis Romae* », *Imago Mundi* 45, 9–19.
- Volpe, R. 2010 : « Edifici precedenti le Terme di Traiano », *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma* 111, 283–300.
- Volpe, R. 2016 : « Before and below the Baths of Trajan (Rome) », *Memoirs of the American Academy in Rome* 61, 59–75.
- von Blanckenhagen, P.H., Alexander, C., Mertens, J.R., Faltermeir, C. 1990 : *The Augustan Villa at Boscorecase*, Mayence.
- Walters, H.B. 1899 : *Catalogue of the Bronzes, Greek, Roman, and Etruscan in the Department of Greek and Roman Antiquities, British Museum*, Londres.
- Wawrzinek, C. 2014 : *In portum navigare, Römische Häfen an Flüssen und Seen*, Berlin, Boston.
- Zoroğlu, K.L. 2014 : « Kelenderis'in Limanları ve Çapalama Yerleri », dans S. Ladstätter, F. Pirson, T. Schmidts (éd.), *Häfen und Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit*, Byzas 19, Istanbul, 199–224.

Pascal Arnaud

pascal.arnaud@univ-lyon2.fr

Professeur émérite de l'Université Lumière-Lyon 2
Maison de l'Orient et de la Méditerranée
5/7 rue Raulin
69007 Lyon, France