

PASCAL ARNAUD

Notes sur le *Stadiasme de la Grande Mer* (1):  
la Lycie et la Carie

estratto da  
«Geographia Antiqua»  
XVIII, 2009

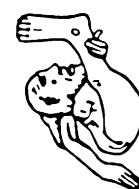
© LEO S. OLSCHKI



# GEOGRAPHIA ANTIQUA

*rivista di geografia storica  
del mondo antico  
e di storia della geografia*

XVIII  
2009



## GEOGRAFIA E POLITICA IN GRECIA E A ROMA

B. EDER, <i>Überlegungen zur politischen Geographie der mykenischen Welt, oder: Argumente für die überregionale Bedeutung Mykenes in der spätbronzezeitlichen Ägäis</i> .....	5
G. DAVERIO ROCCHI, <i>Confini e frontiere della polis: spazio di vita e categorie geografiche</i> .....	47
L. THROMAS, <i>Espace politique et identité civique des cités péloponnésiennes aux époques archaïque et classique: les savoirs d'Athéna</i> .....	63
D. MERTENS, <i>Raumgestaltung in westgriechischen Kolonialstädten</i> .....	75
F. PRONTERA, <i>Asia, Hellàs, Sikelià, Italia: note sulla geopolitica nel V sec. a.C.</i> .....	97
P. JANNI, <i>Meglio piatta che sferica. Cosmologia arcaica e propaganda imperiale</i> .....	107
P. FUNKE, <i>Was ist der Griechen Vaterland? Einige Überlegungen zum Verhältnis von Raum und politischer Identität im antiken Griechenland</i> .....	123
H.-J. GEHRKE, <i>Thukydides und die Geographie</i> .....	133
P. COUNILLON, <i>Xénophon et la géographie</i> .....	145
S. BIANCHETTI, <i>La 'scoperta' della Penisola Arabica nell'età di Alessandro Magno</i> .....	153
<i>Saggi</i>	
P. ARNAUD, <i>Notes sur le Stadiasme de la Grande Mer (1): la Lycie et la Carie</i> .....	165
<i>Note e discussioni</i>	
L. POLVERINI, <i>Per la storia della «Geografia antica» in Italia (e in Germania)</i> .....	195
I. PAJÓN LEYRA, <i>Artemidoro de Éfeso como detractor de Aristóteles: conflictos cosmológicos en el fragmento 119 E.-K. de Posidonio de Apamea</i> .....	198
P. JANNI, <i>'Ovidio al polo Nord': una postilla</i> .....	204
P. JANNI, <i>Ancora sull'Omero baltico, ovvero il codice del Vinci</i> .....	211
R. DA RIVA, <i>Desde la muralla de Media a los cedros del Líbano: unos apuntes de geografía del Próximo Oriente Antiguo</i> .....	217
<i>Recensioni e notizie</i> .....	227
<i>Pubblicazioni ricevute</i> .....	235
<i>Lista dei collaboratori</i> .....	236

GEOGRAPHIA ANTIQUA  
*rivista di geografia storica  
del mondo antico  
e di storia della geografia*

Direttore responsabile  
**FRANCESCO PRONTERA**

Comitato scientifico  
GERMAINE AUJAC, ANNA MARIA BIRASCHI, GUIDO CLEMENTE, MICHAEL H. CRAWFORD,  
ALBRECHT DIHLE, EMILIO GABBA, PATRICK GAUTIER DALCHÉ,  
HANS-JOACHIM GEHRKE, PIETRO JANNI, GIANFRANCO MADDOLI, MARICA MILANESI,  
FRANCESCO PRONTERA, MIRJO SALVINI, PIERLUIGI TOZZI

Direzione e Redazione  
**DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE**  
Università degli Studi di Perugia - Via dell'Aquilone 7, 06123 Perugia  
Tel. 075.585.31.11 - Fax 075.585.31.38 - E-mail: prontera@unipg.it

Segreteria di Redazione  
**LUCIA PALLARACCI, SILVIA PANICHI, ILARIA SERPOLLI**

Amministrazione  
**CASA EDITRICE LEO S. OLSCHKI**  
C.P. 66 - 50123 Firenze • Viuzzo del Pozzetto 8, 50126 Firenze  
E-mail: periodici@olschki.it • c.c.p. 12.707.501  
Tel. (+39) 055.65.30.684 • Fax (+39) 055.65.30.214

2009: **ABBONAMENTO ANNUALE - ANNUAL SUBSCRIPTION**

**ISTITUZIONI - INSTITUTIONS**

La quota per le istituzioni è comprensiva dell'accesso on-line alla rivista,  
Indirizzo IP e richieste di informazioni sulla procedura di attivazione dovranno essere inoltrati a [periodici@olschki.it](mailto:periodici@olschki.it)

*Subscription rates for institutions includes on-line access to the journal.*

*The IP address and requests for information on the activation procedure should be sent to periodici@olschki.it*

Italia: € 87,00 • Foreign € 114,00

**PRIVATI - INDIVIDUALS**

solo cartaceo - *print version only*

Italia: € 67,00 • Foreign € 86,00

Composizione, impaginazione e stampa  
**CDC ARTI GRAFICHE - Città di Castello**

I manoscritti e le opere per recensione vanno spediti a:  
«Geographia Antiqua» Dipartimento di Scienze Storiche  
Università degli Studi di Perugia - Via dell'Aquilone 7, 06123 Perugia

Pubblicazione periodica - Reg. Cancell. Trib. Perugia n. 35-99 del 22/6/1999  
Iva assolta dall'Editore a norma dell'art. 74/DPR 633 del 26/10/72

ISSN 1121-8940

© **LEO S. OLSCHKI**, Firenze

In copertina: Firenze, Biblioteca Medicea Laurenziana. Ms. Laur. San Marco 190, c. 74r.  
Su concessione del Ministero per i beni culturali e le attività culturali.  
È vietata ogni ulteriore riproduzione con qualsiasi mezzo.

## Notes sur le *Stadiasme de la Grande Mer* (1): la Lycie et la Carie

L'ouvrage ordinairement cité comme le *Stadiasme de la Grande mer* est souvent comparé à nos *Instructions nautiques*. Cette image en partie usurpée dérive largement des descriptions très détaillées des côtes et de leurs atterrages que l'on trouve dans les parties du texte relatives aux régions situées entre Alexandrie et l'Afrique proconsulaire incluse. Dans une foule d'autres secteurs, le texte se fait considérablement plus laconique; l'érudition moderne ne leur a pas accordé la même attention qu'aux précédents. C'est précisément à l'un de ces secteurs que nous voudrions consacrer un peu plus d'attention, car s'ils présentent moins d'intérêt pour la connaissance de pilotes côtiers ou de portulans anciens généralement perdus, ils ne sont pas moins essentiels que les autres à la connaissance globale du *Stadiasme*. Nous avons donc choisi de nous arrêter sur l'un des passages les plus arides de l'opuscule, à savoir la description des côtes de la Lycie et d'une partie de la Carie correspondant pour l'essentiel à la Pérée rhodienne dans les limites définies par Strabon, afin de nous interroger sur la pertinence réelle de l'utilisation de ce document dans le cadre d'une histoire des voies de navigation le long des côtes lyciennes, sur le sens et le processus de compilation de cet ouvrage: quelle utilité pratique pouvait-il avoir, et les itinéraires que semble décrire l'enchaînement de lieux nommés et de distances qui les séparent dans cet opuscule, avaient-ils ou non une réalité dans le cadre de la navigation ancienne, fût-elle de cabotage?

L'espace que nous avons choisi de soumettre à l'examen n'est pas *stricto sensu* celui que l'ouvrage lui-même identifie comme la Lycie (du cap Sacré à Telmessos), mais un espace plus vaste, jusqu'à Kaunos, que Ptolémée<sup>1</sup> inclut encore dans les limites de l'Asie, et au-delà jusqu'à l'île d'*Eleussa*, que Strabon<sup>2</sup> situe en face du Mont *Phoïnix*, qu'il considère comme la limite occidentale de la Pérée rhodienne. La raison de ce choix tient moins à la plus grande pertinence politique ou géographique de tel ou tel découpage qu'au fait qu'à partir d'*Eleussa* commence dans le *Stadiasme* la description des routes de navigation rayonnant à partir de Rhodes, traitée comme un véritable centre. Cette description met un terme à une certaine logique descriptive, et il était d'autant plus tentant de pratiquer cette petite escapade carienne qu'elle permet de souligner certains problèmes documentaires inhérents à l'ouvrage.

N'étant pas spécialiste de la région concernée, nous n'aurons ni la prétention ni l'intention d'écrire la géographie historique de la région concernée, mais de nous appuyer autant

<sup>1</sup> *Géogr.*, V. 2. 11-12.

<sup>2</sup> *Géogr.*, XIV. 2. 2; XIV. 2. 4. Strabon situe cette île à 120 stades de Rhodes et à 4 du mont Phoenix.

que possible sur les connaissances acquises pour souligner les problèmes spécifiques que posent la valeur documentaire et la structure du *Stadiasme*, souvent sollicité tant pour les questions de topographie historique, que pour celles qui touchent à l'histoire de la navigation antique.

Il a suscité des avis très divers de la part de l'érudition moderne. G. Uggeri (UGGERI 1998, p. 33) y voit «le seul portulan à proprement parler», qui nous soit parvenu de l'Antiquité, et S. Medas le suit en ce sens (MEDAS 2008), mais, dans une conférence récente, F. Prontera nie que quelque forme de portulan sur le modèle du Moyen-Âge nous soit parvenu de l'Antiquité, «car la Méditerranée est partie d'un tout», et F. González-Ponce (GONZÁLEZ-PONCE 1996) doute que quoi que ce soit de comparable aux portulans médiévaux ou aux modernes *Instructions nautiques* soit à rechercher dans les périple antiques. La valeur que l'érudition moderne a attachée à cet ouvrage tient en effet largement au luxe des détails qui, dans certaines régions, et dans certaines régions seulement, s'attachent aux conditions de la navigation, et qui l'on fait assimiler à des *Instructions nautiques*. Sans doute a-t-on insuffisamment distingué dans l'analyse de ce document les différentes parties constitutives de cette compilation, dérivées d'un nombre incertain de sources distinctes, la compilation elle-même, et son intégration finale dans la *Chronique* d'Hippolyte. Or, le *Stadiasme*, dans la forme où il nous est parvenu est tout cela à la fois. Tirer des conclusions générales à partir d'un seul de ces aspects procède ainsi par nature d'un réductionnisme abusif. Aussi avons-nous jugé intéressant de nous arrêter sur des passages moins étudiés, afin d'en montrer les particularités et d'éclairer ainsi à la fois l'histoire des sources de la compilation et celle de la compilation elle-même.

Pour les régions qui nous concernent dans ces pages, et de façon générale pour toutes les côtes d'Asie Mineure, le *Stadiasme* est en effet très sensiblement plus laconique que pour les rivages à l'ouest d'Alexandrie, et même que pour les côtes du Levant: le texte n'y mentionne en effet que la nature de fleuves, d'îles et d'une tour, sous une forme invariable et relativement originale: «l'objet de telle nature, qui a pour nom "X"»; en revanche on n'y trouve aucune trace d'instructions, de dangers, de détail topographiques, d'informations relatives à la qualité des mouillages ou aux aiguades, et encore moins d'amers.

Il ne paraît pas enfin dénué d'intérêt de s'arrêter quelque peu sur la description par le *Stadiasme* de cette côte réputée «bien dotée en ports», mais souvent malcommode pour la navigation. La signification des lieux retenus par l'auteur du *Stadiasme* ou par sa source, et ses rapports avec la réalité de la navigation antique le long de ces côtes complexes par leur morphologie et par leur climat sont de réels problèmes qui équivalent à poser le problème de la valeur documentaire du *Stadiasme* pour la région concernée.

## 1. LE STADIASME DE LA GRANDE MER ET LA QUESTION DE SA DATATION

Cet opuscule largement mutilé, désigné par l'épître dédicatoire (240 H) comme le «Stadiasme ou Périples de la Grande mer» (τὸν τῆς μεγάλης θαλάσσης σταδιασμὸν ἢ περίπλου), puis comme σταδιασμὸς τῆς θαλάσσης (H 241) est de fait extrêmement complexe. Il nous est parvenu par l'entremise d'un manuscrit unique, le *Matritensis* 121 (= 4701, gr. 150), du X<sup>e</sup> s., conservé à Madrid, où il apparaît à la suite de la *Chronique* d'Hippolyte. On considère d'ordinaire, depuis Bauer (BAUER 1905) que le texte a été annexé par Hippolyte lui-même à sa *Chronique*, où il fait suite au *Diamérismos*, dans l'intention évidente de fournir la trame de la représentation du monde des hommes. Selon certains, cette intégration à la *Chronique* aurait été effectuée dès la première édition, du vivant d'Hippolyte, en 234-235 (CUNTZ et BAUER 1906; MARCOTTE 2000, pp. XLIX-LIII), et aurait disparu des éditions ultérieures. Tout récemment, une étude très circonstanciée vient de mettre l'accent

sur la cohérence totale de l'ensemble *diamérismos/stadiasmos* dans la *Synagogè* d'Hippolyte et de défendre avec une efficacité certaine la thèse selon laquelle le *Diamérismos* et le *Stadiasme* forment un ensemble cohérent de grande ampleur qui ne serait pas autre chose qu'une réfutation, aux fondements théologiques, apportée par Hippolyte en personne aux *Chronographies* de Julius Africanus (ANDREI 2007). À l'appui de la thèse de G. Andrei, non seulement l'épître introductive semble bien faire le lien avec une description d'une autre nature qui pourrait bien être le *Diamérismos*, mais elle le fait dans des termes et avec une manière assez proches de ceux d'Hippolyte dans son *Antichrist*.

C'est en tout cas un texte très corrompu, tiré d'un manuscrit peu lisible, qui a été très fortement corrigé par Müller et apparaît à ce titre souvent très difficile à utiliser. La plupart des historiens le citent en effet à travers l'édition des *Geographi Graeci Minores* (t. I, pp. 427-514), qui n'est pas la meilleure, même si de l'avis d'A. Raschieri, qui travaille actuellement sur le manuscrit, certaines lectures données comme certaines par Bauer correspondent en l'état actuel du manuscrit, à des lacunes. Du fait de ses liens avec la *Chronique* d'Hippolyte, les éditions les plus récentes du *Stadiasme*, qui sont aussi les meilleures, ont été publiées avec le texte de la *Chronique* (HELM 1929, pp. 95-139); or, il n'est pas naturel d'aller chercher un périple grec dans un ouvrage patristique, et on continue d'ordinaire à le citer à travers Müller. Pour les passages qui nous intéressent ici, le texte édité par Helm à la suite de Bauer, décédé avant l'édition, diffère néanmoins peu de celui de Müller, pour peu que l'on retire les corrections introduites par ce dernier et clairement affichées comme telles.<sup>3</sup>

Si l'on en croit la dédicace introductive, le périple se proposait, en prenant Alexandrie pour point de départ, de décrire les côtes libyques jusqu'aux Colonnes d'Héraklès et de Gadès, puis celles d'Asie à partir d'Alexandrie jusqu'à *Dioscuris*,<sup>4</sup> aux Bouches du Phare; après avoir mesuré le Bosphore (Cimmérien?), il devait décrire les côtes de l'Europe jusqu'aux mêmes colonnes d'Hercule et de *Gadeira*, «animé de la volonté d'être utile à tous les hommes». L'auteur ajoute «et je révélerai aussi les distances entre l'Asie et l'Europe, et j'écrirai, à propos des îles, les distances qui les séparent les unes des autres, combien elles sont, lesquelles apparaissent sur une route de navigation, leurs dimensions et je te montrerai, conformément à la vérité, par quels vents on y parvient et quelle est la navigation qui y mène». On ne peut préciser si ces données insulaires étaient, dans l'esprit du rédacteur l'objet d'une partie spécifique ou mêlées à la description des côtes. Si l'on en juge par l'état des parties conservées. Il s'agissait donc d'un périple de grand style, couvrant la totalité de la Méditerranée et les mers adjacentes, les îles et augmenté de *diaploï*, dans la pure tradition du pseudo-Skylax.

L'histoire de sa datation illustre bien les difficultés que peut poser un document en apparence aussi simple, qui se réduit à des distances entre des lieux nommés dont la nature est parfois explicitée, et complétée d'informations pratiques (amers, atterrages). L'érudition a eu énormément de mal à distinguer la datation de la compilation de celle des sources.

Certains considèrent (UGGERI 1998: 38; DESANGES 2004) qu'il dérive principalement des *Ports* de Timosthène de Rhodes, ouvrage en dix livres rédigé sous Ptolémée II vers 270. Certaines désignations, le rôle important dévolu à Rhodes (dont il faut bien convenir qu'il est aussi le rôle objectif joué par l'île dans le système de la navigation antique en Méditerranée orientale) et le choix d'Alexandrie plaident assurément en faveur de cette thèse. Le terme de *Stadiasme* paraît par ailleurs attesté pour la première fois avec l'ἐπιδρομή σταδίασμων annexée à l'*Epitomè* de Timosthène (MARCOTTE 2000, p. LXV). D'autres l'ont fait

<sup>3</sup> Helm adopte une numérotation continue des paragraphes pour toute la *Chronique* en y adjoignant entre parenthèses la numérotation de Müller. Nous distinguerons donc désormais par le suffixe *M* les références à la numérotation de Müller et par le suffixe *H*, les références à celle de Helm.

<sup>4</sup> Ou au sanctuaire de Zeus Ourios: selon une conjecture

de Müller (GGMI, p. 428) acceptée par Marcotte (MARCOTTE 2000, pp. XLIX-LIII): les mots ἕως Διοσκουρίδος τῆς ἐν τῷ Πόντῳ καίμηνος seraient une erreur pour ἕως Διὸς Οὐρίου et seraient imputables selon D. Marcotte (*ibid.*) à l'auteur du *Stadiasme* lui-même.

remonter au *Périple* de Ménippe de Pergame de 25 av. J.-C., sans preuve claire, mais sur la foi de parallèles d'expression (DILLER 1952, p. 105; MARCOTTE 2000, p. LII). La mention de Césarée de Palestine, fondée par Hérode en l'honneur d'Auguste en 10 av. J.-C. paraît être la donnée datée la plus récente du *Stadiasme* (DILLER 1952, p. 150, note 10); elle montre que des données postérieures à Ménippe ont été intégrées au périple, et plusieurs indices ont conduit à admettre, sans preuve décisive, une datation augustéenne (DILLER 1952, pp. 149-151; Rougé 1978), en tout cas antérieure à la réalisation sous Néron en 61/62 du port de Leptis Magna (DI VITA 1974; UGGERI 1994; UGGERI 1998, p. 33), puisque le *Stadiasme* nous dit que Leptis est «dépourvue de port» (λιμένα δὲ οὐκ ἔχει, GGM I 462 = HELM 336, p. 107); le port hellénistique d'A. di Vita, serait selon Mattingly en fait augustéen (MATTINGLY 1995, p. 118; DESANGES 2004). On voit bien que la tendance générale a consisté par divers biais à rattacher ce document connu aux deux principaux documents perdus, mais mentionnés par nos sources, sans preuve déterminante, mais non sans fondement. Pour autant, l'hypothèse de strates documentaires hellénistiques, plus anciennes (MCNICOLL et WINIKOFF 1983, p. 320; UGGERI 1998; DESANGES 2004, pp. 38-46) reste plausible. Un faisceau d'indices a conduit G. Uggeri (UGGERI 1994), suivi par S. Medas (MEDAS 2008) à dater la compilation du périple entre 50 et 60 de notre ère, en se fondant notamment sur l'utilisation du nom Κλαυδία (§ 328 M = 586 H) pour désigner l'île de *Gavdos*, au sud de la Crète; à l'inventaire des sources de la compilation, il conviendrait, toujours selon G. Uggeri, d'ajouter la carte d'Agrippa, dont on ignore en fait à peu près tout, et qui ne permet pas de rendre compte de la fondation de Césarée, postérieure à la mort d'Agrippa, sauf à admettre une réécriture de la carte par Auguste, ce qui est très douteux (ARNAUD 2008). **Le *Stadiasme* serait ainsi issu d'une mosaïque documentaire dont les strates les plus récentes seraient sensiblement contemporaines d'Auguste ou de peu postérieures à cet empereur.**

Le contenu intrinsèque de l'œuvre, a également conduit L. Foucher, qui ignorait par ailleurs le lien de l'opuscule et de la *Chronique* d'Hippolyte, à proposer une datation de la première moitié du III<sup>e</sup> s. (FOUCHER 1964), ou de la seconde moitié du même siècle, suivant l'opinion de Müller (GONZÁLEZ PONCE 1995, pp. 69-71).

Le lexique utilisé, très proche des modèles byzantins, a enfin pu conduire à une datation aussi tardive que le V<sup>e</sup> s., réfutée par G. Uggeri au double titre de la présence d'un port à *Leptis Magna* et de l'absence de toute référence à la toponymie post-constantinienne et à la topographie chrétienne. Ces objections de nature historique sont néanmoins d'un poids limité: il suffit de songer à la *Diagnôsis* «ptoléméenne» (GGM II, pp. 488-493), rédigée au VI<sup>e</sup> s. dans le milieu païen des *méchanichoi* alexandrins (WOLSKA-CONUS 1973), pour constater qu'un texte géographique peut-être tardif sans comporter de références à la toponymie tardive.

Le principe de la recherche d'une logique chronologique stricte de l'ouvrage dans une confrontation avec la réalité archéologique, même clairement datée – ce qui n'est pas toujours le cas – aboutit de fait à une impasse, exactement comme pour le *Périple* du pseudo-Skylax: l'absence d'Alexandrie et divers échos de la situation politique contemporaine de Philippe II n'empêchent pas la compilation de ce périple de ne pas pouvoir être antérieure à 297 (COUNILLON 2007), et sans doute sensiblement postérieure, compte tenu de la date d'apparition du toponyme le plus récent contenu dans l'opuscule... On en revient hélas toujours à ce constat désabusé que la compilation d'un document ne peut être antérieure à l'information la plus récente qu'il contient, mais que l'absence n'est en aucune circonstance un élément datant. Pas plus que l'absence d'Alexandrie ne date le périple du pseudo-Skylax, l'absence de port à *Leptis Magna* ne date le *Stadiasme*... Au mieux elle constitue un indice pour dater une de ses strates documentaires.

Il convient donc de bien distinguer les sources compilées – que rien, si ce n'est les excès d'une certaine pratique de la *Quellenforschung*, n'impose d'identifier avec tel ou tel des maî-

tres ouvrages perdus de la littérature périprographique grecque –, leurs bases documentaires, et la compilation finale elle-même. Toutes ces strates sont susceptibles d'appartenir à des aires chronologiques très variées, et peuvent se combiner dans des sources intermédiaires utilisées par le compilateur ultime. Il est assez clair que le *Stadiasme*, dans l'état où il nous est parvenu, repose sur plusieurs ensembles documentaires distincts. Le caractère composite de l'ouvrage ne peut manquer de frapper le lecteur; il n'y a pas du reste pas lieu d'en être surpris: ce trait est propre à la totalité des écrits géographiques anciens.

La brève épître dédicatoire a suscité peu d'intérêt de la part de l'érudition. C'est regrettable, car, en dépit de sa brièveté, elle donne, avec un plan de l'ouvrage conforme à ce que l'on en connaît pour les parties conservées, toute une série d'informations secondaires. Elle ne nous apprend pas seulement que l'auteur ultime avait pour but principal de donner l'expérience du monde à travers l'acquisition de sa simple connaissance théorique, selon la plus pure tradition du voyage fictif propre à la périprographie, et secondairement d'être utile au genre humain, selon une phraséologie qui peut s'accorder avec une datation sensiblement postérieure à Hippolyte. On y voit également apparaître une terminologie et une toponymie que l'on ne retrouve dans aucune des autres parties du périple. On y trouve des mots rares comme le mot ἐπακριβές, employé ici dans une forme superlative, qui trouve ses parallèles dans la langue des rhéteurs du III<sup>e</sup>s.<sup>5</sup> Tous ces éléments suggèrent fortement que l'auteur de l'épître dédicatoire – peut-être Hippolyte lui-même – a inséré dans la *Chronique* une compilation dont il n'a pas réécrit les parties et qu'il a de bonnes chances d'avoir trouvée déjà élaborée.

Ce périple, dont les notices comprennent des renseignements et une forme très différents d'une région à l'autre, procède en effet à l'évidence de la compilation de plusieurs grands ensembles documentaires, qui conservent des particularités formelles propres. Ils ont sans doute été rédigés à des époques différentes, sur un substrat qui paraît au moins en partie hellénistique, et ont probablement été retouchés à des époques différentes. On en compte généralement deux (GONZÁLEZ PONCE 1995, pp. 69-71), mais il nous semble raisonnable d'en reconnaître au moins trois. Les comptes-rendus les plus détaillés, qui ont fait comparer cet ouvrage aux *Instructions nautiques*, sont ceux que l'on rencontre le long des côtes de l'Afrique. À partir des côtes de Phénicie, et plus encore à partir d'Issus, les informations se raréfient et, en règle générale, l'auteur anonyme ne mentionne même pas la nature des lieux mentionnés. L'insulaire final forme un troisième ensemble documentaire distinct dont certaines parties entretiennent avec les autres des relations formelles surprenantes, comme le montrera l'étude des noms des vents et le contexte de leur apparition. L'usage de l'impératif, caractéristique de l'ouvrage, apparaît dans toutes les régions, même si c'est en général dans des contextes assez différents, et pourrait constituer sans la marque du compilateur ou d'un des compilateurs.

L'expression autant que la nature des éléments retenus montre clairement l'existence de plusieurs sources bien distinctes. À l'intérieur même de ces ensembles des compilations (peut-être en partie le fruit des sources du compilateur) ne sont pas à exclure. Si l'on observe le détail du formulaire très normé qui caractérise les segments itinéraires dans les passages qui nous intéressent, plusieurs variations paraissent trahir des sources différentes: on voit par exemple que εἰς, majoritairement utilisé, alterne avec ἐπί, et parfois avec ἕως, ce dernier paraissant être le fait du compilateur lui-même, puisqu'il apparaît dans les comptes récapitulatifs. De la même façon, ἀπό alterne avec ἐκ. Or, on remarquera que ἐκ, qui caractérise toutes les distances à partir de Rhodes (517 H = 272 M) n'apparaît que dans un ensemble cohérent et limité de segments de route, entre *Telmessos* et le cap *Pédalion* (511-515 H = 256-260 M), ce qui trahit presque à coup sûr le recours à une source différente pour la route

<sup>5</sup> Cf. en particulier Apsines de Gadara, *Rh.*, p. 316 H.



côtière de *Telmessos* au cap Pédalion, alors que la source principale donnait la route directe en 510 H = 255 M, et continuait l'énumération des distances à partir de ce cap, là où cessent les rubriques précédées de ἐκ. Nous verrons bientôt qu'entre Ῥόπουσα et Ἐλαοῦσα, un passage entier paraît interpolé (522-524 H = 267-269 M).

À la suite des travaux pionniers de L. Dillemann (DILLEMANN 1997) sur l'Anonyme de Ravenne, nous avons récemment défendu à propos de l'*Itinéraire maritime d'Antonin* la même idée d'un modèle dynamique de l'évolution des manuscrits inhérent à ce type de littérature assez différente de l'image statique des textes qu'a imposée la tradition philologique (ARNAUD 2004). Ce modèle plus évolutif devrait conduire à s'interroger *in fine* sur la notion même de compilation, et à concevoir une partie de cette littérature comme des textes en longue évolution, parfois jusqu'au haut Moyen-Âge.

Il convient en tout cas de bien distinguer la datation des sources de celle de la compilation. Il est clair que les sources utilisées n'ont pas été remaniées en profondeur. En particulier, même intégrée dans la *Chronique* d'Hippolyte, la toponymie des voyages de Paul n'a pas été mise en cohérence avec celle des *Actes des Apôtres*. L'idée de la datation tardive de la compilation, désormais affranchie des questions de contenu, vient de trouver une seconde vie (MARCOTTE 2000). C'est ce que suggère la syntaxe de l'ouvrage, dont plusieurs traits sont typiquement tardifs (MARCOTTE 2000, p. LI). L'expression «Grande Mer» pour désigner la Méditerranée n'est pas fréquente; elle est même assez rare (DESANGES 2004, p. 106). Selon Arrien (*Anab.*, II. 16. 5), l'origine en remonterait à Hécatee et aux origines de la pensée géographique grecque, à la fin du VI<sup>e</sup> s. av. J.-C. Quoi que l'on pense de la réalité de cette paternité, cette expression, au mieux tombée en désuétude jusqu'à Arrien de Nicomédie, et sa résurrection sont sans doute en partie à mettre au compte de la cuistrerie intellectuelle (GONZÁLEZ PONCE 1996; ARNAUD 2007) qui culmine à partir de l'époque antonine. C'est elle qui a notamment conduit à exhumer l'œuvre d'Hécatee, qui a alors connu une seconde vie, au point d'en faire chez Stéphane de Byzance un auteur aussi apprécié que Ptolémée. L'expression est très présente au V<sup>e</sup> s., puisqu'elle apparaît tant chez Orose (I. 2. 3; 8; 86) que chez l'Anonyme de Ravenne.<sup>6</sup>

En conclusion, nous sommes d'avis que nous sommes ici en présence d'une compilation relativement tardive dont la date est distincte de celle de ses sources comme on l'a pensé d'assez longue date (ROUGÉ 1978, p. 72). Il semble d'autre part que l'ouvrage, dont les notices sont très différentes d'une région à l'autre, procède de la compilation de plusieurs sources différentes, sans doute rédigées à des époques différentes, sur un substrat majoritairement datable de l'époque hellénistique tardive et du début de l'empire romain. La compilation porte visiblement les marques d'une époque tardive qui peut aller jusqu'au V<sup>e</sup> s.: le fait qu'elle ait été intégrée par un manuscrit à la *Chronique d'Hippolyte*, martyrisé en 235, ne prouve pas non plus qu'elle en ait initialement fait partie, mais il y a de bonnes raisons de le penser. C'est une mosaïque de sources qui n'est pas sans faille (des toponymes de l'intérieur s'y glissent quelquefois), que l'on aurait tort de prendre pour argent comptant, et dont rien n'indique, sauf à le démontrer, qu'il décrive le système portuaire et les routes de navigation des côtes lyciennes, et *a fortiori* qu'il le décrive au sein d'un contexte chronologique cohérent.

<sup>6</sup> Le terme y apparaît pas moins de 46 fois absolument, et autant fois avec des précisions topographiques destinées à en

désigner les parties. Dans un passage, l'auteur parle de *Mare magnum nostrum* (III. 12).

## 2. CONDITIONS DE NAVIGATION, MOUILLAGES, PORTS, PALÉO-MORPHOLOGIE LITTORALE

*Les côtes de Lycie et de Carie et les routes de la navigation*

La navigation le long des côtes de Lycie et de Carie est fortement conditionnée par les régimes étésiens, qui introduisent une rupture très nette de part et d'autre des îles Chélidoniennes. À l'ouest de celles-ci on ne trouve pas seulement un espace qui reste ouvert au *meltem*, qui lève des mers cassantes et une dangereuse houle de ressac le long des côtes exposées à l'ouest, en particulier. C'est aussi une zone où les brises thermiques diurnes sont normalement orientées de secteur sud, mais les flux d'ouest restent dominants. Les courants portent à l'ouest.

Les conditions estivales peuvent donc être considérées comme des conditions globalement favorables à une navigation d'ouest en est et du nord au sud, mais moins favorables à des relations dans les directions opposées. Cette situation explique sans doute la relative importance de la navigation automnale, dans le sens est-ouest.

À partir des îles Chélidoniennes, les navires pouvaient passer à l'extérieur de Chypre et se diriger directement vers les côtes du Levant ou vers l'Égypte, mais dans le sens inverse, la situation était plus complexe (ARNAUD 2005). En été, le *meltem* est fréquent et lève jusqu'aux Chélidoniennes des flux d'ouest quasi-quotidiens de force 3 à 5 alternant avec des calmes nocturnes. Les brises thermiques ne sont la norme qu'en fin de printemps ou en début d'été. À partir de septembre, les flux restent de secteur ouest dominant, et sont marqués par une instabilité croissante au fur et à mesure que l'on s'avance en saison.

En résumé, le flux commercial en provenance de mer Égée en direction de l'Égypte pouvait traverser directement depuis Rhodes; les ports principaux, *Patara* et *Myra* pouvaient sans mal échanger directement avec l'Égypte et se trouvaient sur les lignes de Chypre et du Levant dans les deux sens, et nécessairement sur la route d'Égypte à Rhodes. Les plus audacieux pouvaient tenter une navigation directe qui les amenait à doubler Chypre par l'ouest, comme l'avait vainement tenté l'*Isis* (CASSON 1950); une hypothétique réussite dans cette entreprise hasardeuse qui avait toute chance de les renvoyer sur les côtes du Levant ne les dispensait pas de longer les côtes de Lycie. Cette route côtière n'était assurément pas une sinécure, mais elle était jalonnée de bons abris où attendre les conditions favorables, qui, même rares et brèves, finissent inmanquablement par se présenter à qui sait les attendre, même en été.

L'une des solutions alternatives aux conditions estivales défavorables consistait évidemment à naviguer en dehors de cette saison, à condition d'en accepter les contraintes. La navigation de printemps était une possibilité, quoique les calmes y soient alors très fréquents. La navigation d'automne et d'hiver en était une autre, pour laquelle nous ne manquons pas d'informations, et sur laquelle l'accent a été mis avec raison (ZIMMERMANN 1992). Il n'est sans doute pas indifférent que les rares informations précises dont nous disposons sur la navigation hivernale<sup>7</sup> aient trait à cette région, dont elle paraît avoir été un trait ancien.

La navigation de Paul entre Césarée et Rome est sans nul doute l'exemple le plus souvent étudié de cette route automnale (ROUGÉ 1960; WARNECKE 1988; POMEY 1997; WARNECKE 2000; REYNIER 2006), quoique sa date précise dans l'année reste très contestée.

<sup>7</sup> Les arguments avancés pour ou contre la navigation hivernale par E. de Saint-Denis (SAINT-DENIS 1948) et J. Rougé (ROUGÉ 1952) sont souvent spécieux. Nous aurons bientôt l'occasion d'y consacrer un développement spécial qui n'aurait pas sa place dans ces pages. Les témoignages les plus incontestables, confirmés par plusieurs textes juridiques (SIRKS 2002), sont ceux de Pline, *HN*, II. 125 (*Nec tamen saevitia tempestatum*

*concludit mare: piratae primum coegere mortis periculo in mortem ruere et hiberna experiri maria; nunc idem avaritia cogit*) et II. 181 (*ad occasum nauigantes, quamvis breuissimo die, uincunt spatia nocturnae nauigationis, ut solem ipsum comitantes*), ainsi que de *CTh*. XIII. 9. 3. 2 du 6 février 380 (interdire le transport hivernal des chargements d'Etat en hiver équivaut à reconnaître leur existence antérieure).

L'idée que l'on ne navigue pas en période de «mer fermée» a en effet engendré la tentation récurrente de rapprocher cette navigation de la fin de l'été. Le navire se préparait à hiverner au départ de Crète, et l'on n'était donc sans doute pas alors au cœur de l'hiver, mais du point de vue de Luc, la mention selon laquelle la période du Jeûne était déjà dépassée est bien là pour nous rappeler que, dans une pratique à ses yeux normale de la navigation, ce navire n'aurait pas dû se trouver en mer à cette période de l'année. Pourtant, la navigation hivernale n'avait rien d'exceptionnel et pas seulement dans cette région (SAINT-DENIS 1948).

L'Apôtre est d'abord embarqué à Césarée sur un navire d'*Adramyttion* faisant route de retour vers son port d'origine. Il suit la côte jusqu'à Sidon puis emprunte le canal de Chypre, la route par l'extérieur de l'île étant peu praticable en direction de l'ouest (en particulier au sud-ouest de l'île). À Myra, ses gardes trouvent un navire d'Alexandrie, qui faisant relâche, avec lequel il côtoie la Lycie et une partie de la Carie jusqu'à Rhodes et à la Crète. De là, partant pour hiverner, le navire est pris dans la tempête et se brise à Malte après une longue dérive.

Que les navires d'Alexandrie aient eu coutume de suivre en automne ou en hiver cette route vers Rhodes et l'Égée, c'est que nous apprennent les témoignages concordants de Thucydide et de Luc. Thucydide<sup>8</sup> nous apprend incidemment que c'est dans l'hiver 412-411 que les Lacédémoniens décident d'envoyer, après la révolte de Cnide, une escadre croiser au large du cap *Triopion* pour intercepter les cargos (*holkades*) égyptiens assurant le ravitaillement en blé d'Athènes. La mention, quelques paragraphes plus loin,<sup>9</sup> du solstice d'hiver, à propos, il est vrai, d'événements indépendants de ceux qui viennent d'être décrits, suggère, sans le démontrer tout à fait, que les cargos égyptiens étaient attendus au plus tôt en plein automne, en novembre, voire en décembre, en tout cas hors de la saison réputée normale de navigation. On peut en dire autant du navire de Paul, contraint de chercher un hivernage qu'il ne devait pas trouver, sans doute pour avoir été ralenti plus que de coutume le long des côtes de l'Asie Mineure, jusqu'à passer l'époque du Jeûne, précise le texte, c'est-à-dire probablement fin octobre ou début novembre (si le Jeûne est celui de Kippour), date à laquelle le navire avait quitté le secteur de côte qui nous intéresse.

On n'entrera pas dans les détails, très discutés, inhérents à la navigation de Paul. Une série de lettres en relation avec Zénon<sup>10</sup> semblent également se rapporter à une navigation en sens anti-horaire<sup>11</sup> durant laquelle le navire et ses passagers ont dû trouver un abri à Patara – alors nommée Arsinoe – à une date que le reste de la correspondance liée à ce voyage permet de situer entre novembre ou décembre 258 et avril 257. Quoique Zimmermann situe cet épisode dans le cadre d'un retour vers l'Égypte, il l'a bien mis en relation avec la fenêtre la plus adaptée à une navigation dans le sens est-ouest: les mois de décembre-janvier, où les flux d'est sont dominants, quoique capricieux, et que les risques de mauvais temps soient élevés.

Ces exemples de relations hivernales à longue distance tributaires d'itinéraires côtiers devraient conduire à nuancer fortement certaines affirmations anciennes (ROUGÉ 1952) ou récentes (TAMMUZ 2005) relatives à la fermeture hivernale des relations côtières, mais la fréquentation des routes «hauturières», fondée sur une distinction en partie artificielle (ARNAUD 2005) entre routes côtières et relations à grande distance.

Tite-Live,<sup>12</sup> décrivant les mouvements de navires préluant à la bataille navale mettant aux prises les flottes de Rhodes et d'Antiochos, donne une bonne idée des conditions de la navigation estivale dans cette région lorsqu'il écrit que la navigation vers l'ouest de la flotte d'Antiochos était retardée par les vents étésiens, qui imposaient un régime d'ouest perma-

<sup>8</sup> VIII. 35.

<sup>9</sup> VIII. 39.

<sup>10</sup> *P. Michigan*, I. 1; I. 10; *P. Cair. Zen.*, I. 59029; 59052.

<sup>11</sup> *Contra*, ZIMMERMANN 1992.

<sup>12</sup> Liv., XXXVII. 23: *Tardius nauigauerant regii* (les navires d'Antiochos), *aduerso tempore etesiarum, quod uelut statum Fauoniis uentis est.*

ment. Les Rhodiens, on l'aura compris, n'eurent aucun problème à prendre toutes dispositions afin de couper la route de la flotte rhodienne, qu'ils interceptèrent à hauteur de Sidè.

En tout état de cause, la navigation en sens anti-horaire le long de ces côtes n'était sans doute pas une sinécure; elle imposait de nombreux arrêts dans des abris sûrs, dans l'attente de conditions plus favorables, que ce fût en été lorsque les vents dominants étaient contraires (sauf par brise nocturne, de préférence sur des navires grésés en aviron de galère, mais la navigation nocturne le long de côtes aussi complexes devait imposer un important dispositif de signalisation dont la recherche pourrait réserver des surprises), en inter-saison, où ils restent majoritairement contraires (avec des brises nocturnes sont moins établies), ou encore en hiver, lorsque les vents contraires se font plus rares, et le régime de vents plus instable et capricieux.

Les enjeux économiques des relations à moyenne ou grande distance intéressent principalement les relations entre l'Égée, le Levant et l'Égypte. Dans le sens ouest-est, le plus favorable le long de ces côtes, elles peuvent faire l'économie du cabotage: de Rhodes, de Lycie, de Pamphylie, les relations vers le Delta sont directes; vers le Levant, elles contournent avantageusement Chypre par le sud. En sens inverse, les relations, non moins importantes, devaient composer avec des vents généralement contraires, à de rares exceptions près. Les côtes de Lycie étaient un passage pratiquement nécessaire dans les deux directions principales. Les deux ports majeurs de Lycie restent sans aucun doute Patara et Myra. Quarante mille nautiques les séparent. Cette distance pouvait être parcourue en une journée d'été par vent favorable et constant. Il est dans ces conditions douteux que sur des relations à grande distance on ait eu recours aux ports intermédiaires. Ces derniers pouvaient en revanche constituer des abris parmi d'autres ou s'intégraient dans d'autres schémas économiques de la navigation commerciale.

Toute la zone comprise entre les deux caps Sacrés est en fait caractérisée par des régimes côtiers rendus capricieux et changeants par la complexité du système horographique et par des systèmes insulaires qui créent des chenaux de navigation relativement étroits. Cet ensemble définit théoriquement deux types d'espaces de navigation:

- entre les îles et la côte, un espace strictement côtier aux vents capricieux, caractérisés par des orientations changeantes, et par l'alternance de zones de calme et d'accélération des flux. De telles conditions sont particulièrement adaptées à de petits navires très manœuvriers, grésés par exemple en voile à livarde ou marchant principalement à la rame. Elles étaient dans doute nettement moins propices à des navires grésés en voile carrée, même (hypothétiquement) réduite en forme triangulaire (MEDAS 2007);

- à l'extérieur des îles, et à distance raisonnable de la côte, un espace ouvert à de plus gros navires et plus approprié aux gréments carrés praticable dans les deux sens par régime de brise thermique de sud.

Les escales le long de ces routes pouvaient être liées à l'un ou l'autre de ces deux espaces et modes de navigation, ou encore aux deux.

L'importance des ports secondaires et autres «petits ports» a été l'objet d'une revalorisation pleinement justifiée de la part de l'historiographie anglo-saxonne récente, très portée sur le cabotage (HOUSTON 1988; HOHLFELDER et VANN 2000). Elle n'a cependant de sens que si on la rapporte à la tâche commerciale spécifique dévolue aux caboteurs, et si l'on résiste à la tentation de faire du cabotage une contrainte insurmontable de l'ensemble de la navigation antique. Strabon nous a laissé l'image d'une Lycie regorgeant de «ports». Il convient toutefois de rester prudents. Lorsque les auteurs nous parlent de «ports», ils ont en tête une réalité qui peut être sensiblement différente de celle que s'en fait l'historien moderne.

Lorsque l'historien moderne évoque le terme de «port», il a en tête deux critères principaux:

- un espace aménagé, composé de quais et protégé par des môles.
- Un espace d'échange et de contrôle de l'échange.

Cette image du port est sans doute celle qui a animé la pensée juridique romaine, qui distingue trois lieux du navire: la route (*iter*), l'escale (*statio*), ou arrêt simple et le port (*portus*) dévolu à l'échange<sup>13</sup> Elle est pourtant fort éloignée de celle qui s'attache aux mots qui définissent dans le monde grec la réalité portuaire. L'historien tend à considérer que le mot grec *limèn* ou le latin *portus* caractérisent par nature un port aménagé.

Or, il n'en est rien, comme cela a été démontré il y a plus de quarante ans par Rougé (ROUGÉ 1966, pp. 107-119). Le terme le plus communément traduit par «port» est le mot grec *limèn*. Or ce terme ne désigne pas par nature un port aménagé. Le *limèn* est une donnée de nature. Une côte *eulimènos* est un don de la Providence, pas un prodige du génie humain et de l'*épiméléia*. Une côte *alimènos* est une catastrophe de nature que l'*épiméléia* peut améliorer. Le *limèn* – havre de référence des sources anciennes – est un mouillage naturellement protégé, assez large pour abriter d'un vent dominant, de jour et de nuit, un certain nombre de navires. L'embouchure d'un fleuve peut suffire à qualifier un *limèn* (ou, pour les auteurs latins, un *portus*) sur une côte peu hospitalière. Dans ces conditions, dire qu'une ville est «dépourvue de port» peut s'intégrer dans la série des artifices de rhétorique propres à l'exercice très codifié qu'est l'éloge de la ville.

L'émergence de la notion de *limèn kleistos* pour caractériser un port protégé par des jetées<sup>14</sup> et susceptible d'être fermé à l'accès des navires par un dispositif militaire quelconque suffit à démontrer que le mot grec ancien *limèn* est le pendant exact du terme moderne qui en a dérivé dans l'espace qui nous intéresse: le long des côtes qui nous intéressent, *liman* ne désigne pas un port aménagé, mais un plan d'eau naturellement abrité.

Il y a un spectre large de *limènès*, aux qualités variables: il en est d'excellents, de bons, de moins bons, et d'autres tout juste acceptables. Le caractère plus ou moins sûr d'un mouillage est souvent précisé par nos sources, ses dimensions et sa capacité à accueillir des navires plus ou moins volumineux (c'est-à-dire sur les côtes, des navires de guerre ou des navires de commerce).

Un port profond est un mauvais mouillage, surtout s'il est étroit, car il suppose des lignes de mouillage assez longues. Pour qu'une ancre soit efficace, il faut que la traction s'exerce au plus près de l'horizontale. Plus cette traction s'exerce verticalement, plus l'ancre tend à se décoller du fond.

Par temps calme, avec des lignes de mouillage sur chaîne dont on dispose aujourd'hui, il faut compter une ligne de mouillage égale à trois fois la hauteur d'eau qui va déterminer le rayon du cercle d'évitement, c'est-à-dire le rayon du cercle que le bateau effectue autour d'un centre déterminé par la position de son ancre en se comportant autour de celui-ci comme une girouette. Un vent de force 5 Beaufort impose une chaîne de mouillage d'au moins six fois la hauteur d'eau, dont la longueur augmente très vite avec la masse du navire et avec la force du vent. Les lignes de mouillage des navires anciens, qui sont de cordage de chanvre, ne sont pas lestées et exercent une traction selon un axe plus vertical que les chaînes et exigent des lignes de mouillage plus longues qu'une ligne même partiellement de chaîne. Du II<sup>e</sup> s. av. J.-C. à la fin du I<sup>er</sup> s. ap. J.-C., le poids des ancres a augmenté jusqu'à atteindre des valeurs parfois spectaculaires. L'apparition de l'ancre de fer à jas mobile devint à peu près exclusive des autres types à la fin du I<sup>er</sup> s. Il est aujourd'hui difficile d'évaluer précisément l'impact qu'ont pu avoir ces progrès sur la sécurité des mouillages, mais ils est probable qu'elle a contribué à l'améliorer. La multiplication des ancres de fer à bord des navires tardifs

<sup>13</sup> Cf. Ulpien, *libro LXVIII ad edictum* = *Dig. L. 16. 59*: "Portus" appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur: eaque nihilo minus statio est conclusa atque munita; *Ibid.* = *Dig. XLIII. 12. 1. 17*: *Si in mari aliquid fiat, Labeo competere tale*

*interdictum*: "ne quid in mari inue litore" "quo portus, statio iterue nauigio deterius fiat".

<sup>14</sup> Cf. par ex. Str., 14. 6. 3: *Kition* de Chypre.

et byzantins suggère un développement sensible du cabotage à grande distance. *A contrario*, le nombre relativement limité des ancres embarquées à bord des navires des périodes classique, hellénistique et impériale plaide pour une navigation moins exposée aux risques de perdre des ancres engagées dans un mouillage rocheux.

Si l'on confronte la liste des sites mentionnés dans le *Stadiasme* (dont un nombre non négligeable a du reste possédé des «ports» au sens moderne du terme) aux qualités intrinsèques des mouillages, on est en règle générale frappé par le fait que ce sont souvent de mauvais mouillages. La Lycie est un littoral *eulimēnos* si l'on dresse la liste de ses abris, il ne l'est pas si l'on fait le compte de ses ports: intégrer à notre liste quelques baies aujourd'hui disparues révélées par l'étude paléomorphologique ne change pas radicalement ce point de vue. Il est du reste frappant que les mêmes cités (Gagai, Myra, Kalinda) puissent être, selon nos sources, comptées tantôt au nombre des cités littorales, tantôt à celui des cités de l'intérieur, ou encore que Phellos et Antiphellos, situées au bord de la mer, mais hors des grandes routes maritimes, soient, considérées par certains auteurs anciens comme des villes de la mésogée, comme on le verra bientôt. Il y a là à l'évidence la double marque d'un rapport très subjectif de nos sources au caractère maritime des lieux, et de ces lieux à la mer.

*La toponymie littorale du Stadiasme: localisations, nature et distances...*

La plupart des toponymes mentionnés dans le *Stadiasme* sont localisés par l'archéologie et connus par d'autres sources littéraires, par l'épigraphie ou par la numismatique. Il s'agit ordinairement de cités. Pour autant, un nombre non négligeable de toponymes du *Stadiasme* restent mal localisés. Deux cas de figures se présentent: soit le toponyme est absolument inconnu, soit il est connu sous une forme identique ou approchante dans d'autres sources. On a déjà eu l'occasion de souligner que le *Stadiasme* ne brille pas par la qualité de la copie et qu'un grand nombre de formes sont clairement fautives, si bien que la tentation a été grande de corriger les noms, ce que Müller a pratiqué à une assez large échelle. Cette situation laisse supposer, à une étape indéterminée de la chaîne codicologique, l'existence d'un exemplaire peu lisible interprété par un lecteur particulièrement peu compétent ou peu familier d'un système paléographique.

Une situation comparable est bien connue, à une échelle beaucoup plus importante, pour la source – à ce jour non identifiée – commune à Pomponius Mela et à Pline. Son utilisation a abouti chez l'un comme chez l'autre à l'émergence d'assez nombreux pseudo-toponymes, formés par assemblage de noms voisins et/ou par homophonies approximatives (SCHWEDER 1878; KLOTZ 1906). Face à un toponyme entièrement inconnu, dans un secteur où les cités sont majoritairement nommées, on doit donc toujours garder présente à l'esprit l'hypothèse qu'il puisse s'agir d'un pseudo-toponyme, surtout lorsque, comme c'est le cas dans le périple de la Carie, plusieurs sources ont été assemblées. Le risque est alors accru de voir deux formes différentes du nom d'un même lieu considérées comme deux lieux distincts. Faute d'avoir reconnu que *Molochat* et *Malua* étaient deux noms différents d'un même fleuve, Ptolémée<sup>15</sup> déconstruit et reconstruit ainsi toute la géographie de la Maurétanie Tingitane. L'auteur du gobelet IV de Vicarello mêle de la même façon deux strates toponomastiques de la même route entre Briançon et Turin sans se rendre compte qu'il nomme deux fois les mêmes réalités sous des noms différents. On pourrait multiplier les exemples de ces dédoublements et reconstructions.

<sup>15</sup> *Géogr.*, IV. 1. 7-8; IV. 2. 1-2; IV. 1. 14. Ce type de confusions, très fréquent chez Ptolémée, devrait être une limite absolue à la tendance actuelle de certains éditeurs à réduire les toponymes antiques à des toponymes ou à des coordonnées

modernes. Il s'agit d'un problème heuristique de fond: le texte géographique ne se réduit pas au décalque d'une réalité topographique à laquelle l'érudition archéo-historique est régulièrement tentée de le réduire.

Tout toponyme inconnu ne se réduit pas pour autant à un pseudo-toponyme, et, la confrontation du *Stadiasme* avec les sources épigraphiques tourne souvent à l'avantage de ce dernier et non à celui de textes géographiques généralement mieux évalués par l'érudition, comme ceux de Strabon, de Pline ou de Ptolémée... Le *Stadiasme* doit à l'évidence être souvent réévalué. Cette réévaluation n'est toutefois pas sans limites. Pas plus que Strabon, Pline ou Ptolémée, l'auteur du *Stadiasme* ne paraît avoir de connaissance directe, et encore moins de vision globale, de la région concernée. L'assemblage évident de sources est un facteur possible d'erreurs, et la présence d'interpolations est possible, sinon probable. La méfiance à l'égard de l'existence même de certains toponymes doit être ici comme ailleurs un principe en matière de géographie historique. La plupart des toponymes devaient être aussi étrangers au compilateur qui les mentionnait qu'au copiste qui en assurait la retranscription. Les moins illustres des toponymes ont toujours été l'un des maillons faibles de la géographie antique.

La transmission des distances en était un autre; elle a pu avoir des conséquences redoutables en matière de géographie historique. Il est de fait rare qu'un texte géographique ou même un ensemble de textes géographiques donne des informations assez indépendantes les unes des autres et assez transparentes pour autoriser la localisation d'un texte. L'archéologie éclaire plus souvent les textes géographiques que l'inverse...

La méthode utilisée pour la localisation d'un lieu est bien illustrée par le débat relatif à l'identification de l'*Isios Pyrgos* (MCNICOLL et WINIKOFF 1983). L'identification part en général d'un lieu connu. Elle confronte ensuite ce lieu avec la distance donnée à partir d'un lieu mentionné par le périple et connu, ou supposé tel. Dans le cas qui nous intéresse, le problème vient d'abord du fait que le lieu retenu comme point de départ de la distance mesurée n'est pas celui que donne les manuscrits (*Mélanippè*), mais procède d'une correction de Müller. Il pose ensuite la question de la pertinence des distances que donne le *Stadiasme*.

Car si les distances du *Stadiasme* ont été régulièrement sollicitées pour situer des lieux, réciproquement, la situation des lieux l'a été pour corriger les distances du *Stadiasme*. Leur degré de fiabilité est en effet très variable. Les distances qui apparaissent dans plusieurs passages sont de fait extrêmement suspectes – quoique globalement moins déconcertantes que la carte que l'on peut dresser à partir des coordonnées de Ptolémée. Les chiffres sont traditionnellement un maillon très faible de la chaîne codicologique. La possibilité d'erreurs de transcription n'est pas à exclure.

Certaines valeurs résultent d'erreurs évidentes. Les 50 stades donnés entre *Daedala* et *Telmessos* en font bien 115 en réalité (ARKWRIGHT 1895, p. 95). Les 3 stades ( $\Delta$ ) comptés entre *Andriakè* et *Somena* sont également le fruit d'une erreur codicologique, la distance réelle étant plus ou moins la même que celle des valeurs qui précèdent ou suivent (60 stades). Müller a pensé, pour des raisons paléographiques, qu'il convenait de restituer  $\Pi$ , soit 80 stades, mais selon l'époque et au système paléographique auquel on se réfère,  $N$ , soit 50 stades, serait également possible... La tentation de corriger est donc assez naturelle, mais aussi dangereuse. À partir du moment où même le comput a été corrigé de 1500 ( $\alpha\varphi'$ ) en 1100 ( $\alpha\rho'$ ) par Müller, toutes les corrections deviennent possibles... C'est un jeu qui peut rapidement s'avérer très pernicieux.

Une simple confrontation des lieux identifiés et des distances (cf. figg. 1 et 2) montre qu'elles entretiennent parfois peu de rapports avec les distances réelles: la même distance de 60 stades s'applique à des intervalles sans commune mesure entre eux. La répétition régulière de valeurs identiques peut être à la fois la cause ou la conséquence d'une erreur de lecture. Pourtant, confrontées aux quelques données susceptibles recoupement, et avec les valeurs des écarts de longitude et de latitude chez Ptolémée, la plupart des distances apparaissent au moins approximativement consensuelles. La valeur de 60 stades pour la remontée

du Xanthe jusqu'à Xanthos se retrouve à l'identique chez Strabon<sup>16</sup> et dans le *Stadiasme*. Les 150 stades comptés par le *Stadiasme* entre *Elaoussa* et Rhodes sont à rapprocher des 120 stades comptés par Strabon<sup>17</sup> pour le même parcours.

C'est que ces distances remontent en réalité non à des mesures mais à des estimations. À la fin de l'Antiquité, Marcien d'Héraclée souligna à plusieurs reprises le caractère systématique des écarts entre les distances affichées par les divers auteurs de périple pour un même intervalle (*Per. Mar. Ext.*, 1. 2 = GGM 1, 517-518; *Ep. Per. Menipp.*, 5 = GGM 1, 567). Pour la plupart, elles se réduisent à des sous multiples d'une valeur de 120 stades qui revient régulièrement chez les auteurs anciens tant pour les distances terrestres que pour les distances maritimes et paraît avoir été la clé de mesures intuitives de l'espace, elle apparaît systématiquement lorsque les mesures s'appliquent à un espace que l'œil peut apprécier: détroits ou traits de côte (ARNAUD 2005, pp. 72-74). Les séries de 60 et de 50 stades (ξ' et ν') sont trop abondantes pour être le fruit d'un hasard. Elles procèdent soit de l'évaluation du paysage que l'on longe, soit d'une durée de navigation, selon un itinéraire dont le détail souvent nous échappe.

Du fait de leur caractère conventionnel, ces distances peuvent donc au mieux suggérer un ordre de grandeur, du moins pour autant que l'on reste au sein d'un ensemble documentaire homogène donc être abordé avec toute la circonspection nécessaire, et la conscience d'un risque élevé de confusion, aggravé par l'existence de séries.

#### Commentaire du texte (cf. Annexe 1)

##### Les corrections de Müller

Elles concernent essentiellement les formes toponomastiques. Elles obéissent à une certaine logique paléographique et ne sont généralement pas nécessaires. Certaines vont au-delà. Müller a en particulier supprimé les deux répétitions de ἀπὸ Μελανίππη (490-491 H = 236-237 M) et les a remplacées par la répétition du dernier toponyme énoncé (respectivement Λαμύρου ποταμοῦ et Ἰσίου πύργου), considérant que nous étions dans un périple de *Gagai* au fl. Lamyros, puis de la à *Ision Pyrgon*. Or, s'agissant de golfes, il n'est pas rare que le *Stadiasme* donne la distance en étoile vers plusieurs points à partir d'un même point de référence, comme il le fait à partir de *Telmessos* pour la Carie. Il n'est donc pas certain que la correction s'impose.

##### Les limites de la Lycie

Le *Stadiasme* fixe les limites de la Pamphylie et de la Lycie au cap Sacré,<sup>18</sup> en accord avec Pline, qui adopte une division géographique: pour lui comme pour Pomponius Mela,<sup>19</sup> 183, la Lycie forme un golfe limité à l'est par ce cap, et Strabon<sup>20</sup> souligne que la plupart des auteurs (à l'instar de Pline) ont fait de ce cap une limite majeure: celle qui marque l'extrémité du Taurus, et constitue de ce fait le début du système orographique et littoral constitutif de la Pamphylie. Ptolémée<sup>21</sup> et Tite-Live<sup>22</sup> fixent ces limites à *Phaselis*. Le pseudo-Skylax<sup>23</sup> à *Perge*. Le *Stadiasme* fixe par ailleurs les limites de la Lycie et de la Carie à *Telmessos* et au

<sup>16</sup> *Géogr.*, XIV. 3. 6, C 666.

<sup>17</sup> *Géogr.*, XIV. 2. 2, C 651.

<sup>18</sup> Pline (*HN*, V. 97) est seul à le nommer *promuntorium Chelidonium*.

<sup>19</sup> *Mel.*, I. 15. 80-82.

<sup>20</sup> *Géogr.*, XIV. 3. 8, C 666.

<sup>21</sup> *Géogr.*, V. 3. 3; V. 5. 2.

<sup>22</sup> *Liv.*, XXXVII. 23.

<sup>23</sup> *Ps.-Skyl.*, 101 (GGM I, p. 75).



fleuve *Glaukos*. Il suit ainsi les limites traditionnelles de la Pérée rhodienne, retenues par Pline (*HN*, V. 101) et Mela (I. 15. 82-83), et avant eux par Agrippa, qui appuyait sur cette limite sa division en deux parties de l'Asie.<sup>24</sup> Ptolémée (V. 3. 2), s'appuyant sur les découpages des provinces de son époque, situait ces limites à l'est de Kaunos.

### *Le périple de Lycie*

Les toponymes mentionnés d'est en ouest le long de la côte par les autres auteurs<sup>25</sup> sont: *Hiéra acra* (Ptl., Str.)/ *promuntorium Tauri* (Pl., Ml.), *Simena* (Pl.), le Mt *Chimaira* (Pl., Ml.) et la cité d'*Hephaestium* (Pl.), *Olympus*<sup>26</sup> (Pl., Ptl.), le fl. *Limyrus* et *Limyra* (Skyl., Str., Pl., Ml., Ptl.), *Gagai* (Ptl.) le Mt *Masicytus* (Pl., Ptl.<sup>27</sup>), *Andria* (Pl.), *Myra*<sup>28</sup> (Str., Pl.), *Aperlae* (Pl., Ptl.), *Antiphellus quae quondam Habesos* (Pl., Ptl.), *Phellos* (Skyl., Pl.), *Patara* (Str., Ml., Ptl.), *Pyrrha* (Pl.), le fleuve Xanthe (Skyl., Str., Ml., Ptl.), le fleuve Létôon (Str.), Xanthos (Skyl., Str., Pl., Ml.), *Patara* (Pl.), *Chimaira* (Str.), le cap *Cragus* (Pl.), le Mt *Cragus* (Ml., Ptl.) le Mt *Anticragus* (Str.) et le *chôrion* de *Karmylessos* (Str.), le cap *Telmessus* avec un port (Str.) et *Telmessus* (Skyl., Str., Pl., Ptl.). Pline (*HN*, V. 131) y ajoute trente-et-une îles entre les Chélidoniennes et Rhodousa, proche de Kaunos; Strabon (XIV. 3. 7, C 666), quant à lui nomme les îles de *Mégistè* et *Kisthènè*, et place «dans l'intérieur des terres», *Phellos*, *Antiphellos* et *Chimaira*. La vision qu'il se fait de toute la côte entre le cap Sacré et *Elaioussa* est très confuse. Il est clair que Mela et Pline dépendent d'une même source, comme c'est fréquent. Les variantes sensibles que l'on enregistre dans la séquence des toponymes montre clairement que les auteurs dépendant de sources d'époque augusto-tibérienne ne disposaient pas d'un périple de référence de ces côtes et que la liste des cités côtières et aussi mal établie que leur séquence. Pline<sup>29</sup> considère ainsi *Gagae* comme *montana*; comme Mela et Ptolémée, il imagine la Lycie comme un golfe et fait de *Telmessus* la limite entre le *mare Asiaticum sive Carpathium* et le *mare Lycium*. Strabon<sup>30</sup> semble pour sa part s'imaginer ce littoral de façon plus rectiligne, suivant une direction à près horizontale depuis *Daedala*.

– **Hiéra akra**: Taslik Burnu, le cap Sacré (cf. Strab. XIV. 3. 8, C 666; Ptol., *Géogr.*, V. 3. 3), nommé *promuntorium Chelidonium* pour Pline (*HN*, V. 97). Il est situé en face des îles Chélidoniennes, de sinistre réputation auprès des navigateurs<sup>31</sup> mentionnées plus haut par le *Stadiasme*, et généralement mentionnées par les géographes anciens de préférence au cap. Strabon<sup>32</sup> y fait état d'un *proshormos*.

– **Mélanippè**: Karaöz Limani. Le site est mentionné par Hécatée, cité par Stéphane de Byzance (*s.v.*), et par Quintus de Smyrne (III. 232) sous la forme *Μελανίππιον*. La forme *Mélanippè* paraît inspirée de l'un des personnages homonymes de la mythologie.

– **Gagai**: Mavikent. Cette cité est mentionnée par le ps.- Skylax (100) et Stéphane de Byzance (*s.v.*). Pline (*HN*, V. 100) la comptait au nombre des cités de la montagne. À l'époque romaine, on la mentionne surtout comme lieu d'origine d'une pierre aux vertus médicinales supposées.

– **Lamyra** et *Lamyros potamos*: Yuvalilar. La forme est *Limyra* pour tous les autres auteurs, neutre pluriel pour les sources grecques, féminin singulier pour certaines sources latines. La

<sup>24</sup> Pline, *HN*, V. 101-102 = fgt. 25-26 Klotz = fgt. 28 Riese.

<sup>25</sup> Strabon, *Géogr.*, XIV. 3. 4-8, C 665-66, Mela, I. 15. 80-82, Pline, *HN*, V. 100, Ptolémée, *Géogr.*, V. 3. 2-3. Cf. *BAtlas* 65 D5.

<sup>26</sup> Ptolémée (*Géogr.*, V. 3. 3) mentionne également *Olympus*, mais place ce toponyme, à la même latitude, 10', soit 66 stades, à l'est du cap Sacré.

<sup>27</sup> Ptolémée, *Géogr.*, V. 3. 1 fait du mont *Masikyotos* la li-

mite orientale de la Lycie, mais le situe beaucoup plus à l'est que Pline, au nord de *Phasélis*, dans l'angle nord-ouest du golfe d'Antalya.

<sup>28</sup> Ptolémée, *Géogr.*, V. 3. 6 place *Myra* dans l'intérieur des terres le long du mont *Masikyotos*.

<sup>29</sup> Pline, *HN*, V. 100.

<sup>30</sup> *Géogr.*, XIV. 2. 2, C 651; XIV. 3. 1 C 664.

<sup>31</sup> Pline, *HN*, V. 131: *pestiferae nauigantibus*.

<sup>32</sup> *Géogr.*, XIV. 3. 8, C 666.

citée et le fleuve sont également associées chez le ps.-Skylax, chez Strabon (XIV. 3. 7, C 666), qui la qualifie de *πολίχνη*, chez Mela (I. 15. 82) et Pline (HN, V. 100); Ptolémée (V. 3. 2) et St. de Byzance mentionnent le fleuve seulement, car Ptolémée (V. 3. 6) place la ville très à l'intérieur des terres, le long du mont *Masikytos*, au même titre que *Myra*. Lieu de la mort de C. César (Vell. Pat., II, 102), *Limyra* est l'un des rares toponymes de Lycie mentionnés par des sources latines du I<sup>er</sup> s. (Ov., *Mét.* 9. 646; Mela, I. 15. 82, qui considère que de *Limyra* à *Patara*, il n'y a un grand nombre de cités, mais sans notoriété: *ut multa oppida sic [...] non inlustria*). Sa notoriété auprès de ces auteurs tient à des critères étrangers à son rôle dans la navigation ou à son importance intrinsèque.

– **Isios pyrgos**: ce toponyme est un hapax. Il est jusqu'à plus ample informé identifié, sur la base des seules distances du *Stadiasme*, avec la forteresse hellénistique de Beymelek (MCNICOLL et WINIKOFF 1983); une identification avec la pointe *Pyrgo*, bien connue des instructions nautiques du XIX<sup>e</sup> s., située sensiblement plus à l'ouest (à 2, 25 milles nautiques de la pointe Adraki), a également été proposée dans le passé (CRAMER 1832, p. 254) sur une base toponomastique qui conserve une certaine pertinence.

– **Adriakè**: Andraki. *Andriakè* est connue pour avoir été l'épinéion de Myres;<sup>33</sup> elle est désignée sous la forme *Andriakè* par Ptolémée<sup>34</sup> et sous la forme *Andria* par Pline.<sup>35</sup> Strabon<sup>36</sup> et les *Actes des Apôtres* (27. 5) ne mentionnent que Myres.

– **Somèna**: Kale köy, près d'Üçagiz. *Simena* d'après Pline (HN, V. 100) et St. de Byzance (s.v. Σίμηνα). Le toponyme est inconnu des autres sources. *Simena* occupe à peu près le centre de la vaste baie fermée au sud par l'île de Kekova (non mentionnée dans le *Stadiasme*) et par les îlots adjacents et limitée à l'ouest par un isthme étroit. Cette baie reste très exposée aux flux dominants d'ouest et d'est qui y lèvent rapidement une houle significative, et c'est un mouillage très exposé par tous les vents à la mauvaise réputation. Son extrémité occidentale forme le port oriental d'*Aperlai*, cité à laquelle ce bassin est relié par un isthme traversé par une chaussée antique (HOHLFELDER et VANN 2000. Les deux cités furent d'ailleurs liées au I<sup>er</sup> s. de n.è. dans le cadre d'une sympolitie (BRANDT et KOLB 2005, p. 36). Le mouillage de Kale Köy, où l'on situe d'ordinaire *Simena*, est de très mauvaise qualité, profond et exposé à la houle d'ouest. À proximité, Uçagiz Limani offre une baie fermée, mais d'accès dangereux. On notera surtout que l'accès à *Simena* suppose un détour par rapport à la route naturelle de navigation à moyenne et grande distance, qui passe à l'extérieur de l'île de Kékova et possède de bons abris d'ouest autant que d'est.

– **Aperlai**: près de Kilinçli. C'est une petite cité de fondation hellénistique. C'est un très mauvais mouillage, dangereux par tous les vents; le port antique, dont les structures immergées sont bien reconnaissables, occupe le fond d'une baie profonde et étroite; il était invisible de la haute mer et n'était accessible qu'à de très petites embarcations (HOHLFELDER et VANN 1998; HOHLFELDER et VANN 2000). Comme *Simena*, la cité n'est sur aucune route à moyenne ou grande distance à l'exception de celles qui lui étaient destinées, la route extérieure des îles étant à la fois plus sûre et plus directe. Elle est mentionnée parmi les cités côtières entre *Gagai* et le cap Sacré par Ptolémée (V. 3. 3), entre *Myra* et *Antiphellos* par Pline (HN, V. 100).

– **Akrotérion**: le texte des manuscrits n'a pas préservé le nom du cap, mais, entre *Aperlai* et *Antiphellos*, il s'agit sans doute de l'Ulu Burun, un cap marquant où les rafales accélèrent sensiblement par meltem, et dont le franchissement est parfois délicat.

– **Antiphellos**: Kas. Le site antique, où les vents ne cessent de tourner, est bordé de deux mouillages. Au nord on trouve Buçak Deniz, longtemps désigné comme le port de Vathi.

<sup>33</sup> App., BC, IV. 82, qui nous apprend que le port était fermé par une chaîne.

<sup>34</sup> *Géogr.*, V. 2. 3; VIII. 17. 24.

<sup>35</sup> HN, V. 100.

<sup>36</sup> *Géogr.*, XIV. 3. 7, C 666.

Sa profondeur, d'où il tirait son nom, et son exposition conduisaient les *Instructions nautiques* du XIX<sup>e</sup> s. à le considérer comme un simple mouillage temporaire. Au sud, port Longos était au XIX<sup>e</sup> s. réservé aux petites embarcations. D'un point de vue strictement maritime, les qualités portuaires d'*Antiphellos* sont comparables à celles d'*Aperlai*. Le seul abri de qualité est au sud-est de la baie, à près de deux milles nautiques de la ville antique, à Bayindir Liman, à l'abri d'Ince Burnu. Strabon (XIV. 3. 7, C 666) compte *Antiphellos* au nombre des cités de la mésogée. Ptolémée (V. 3. 3) le place entre *Patara* et *Andriake* et Pline entre *Aperlae* et *Pyrha*.<sup>37</sup>

– **Mégistè nèsos**: Kastellorizon. L'île apparaît deux fois comme *portus* chez Tite-Live,<sup>38</sup> où elle est, pour des navires de guerre, l'escale entre Rhodes et *Phasélis* dans le sens ouest-est, et entre *Phasélis* et *Patara* dans le sens est-ouest. Elle est mentionnée dans le périple du ps.-Skyllax (100) entre *Phellos* et *Limyra* et attribuée par lui aux Rhodiens. Pline (*HN*, V. 131) et Ptolémée (V. 3. 9) la mentionne, et Pline précise qu'il y eut un temps une cité dans l'île, alors que Strabon (XIV. 3. 7, C 666) considère cette cité encore vivante. Dans le même passage, le géographe d'Amasée considère les îles comme partie intégrante du *paraplous* de la Lycie. La partie nord-est de Kastellorizon, où se trouve l'actuel port de Mandraki, forme une rade abritée par les îles, qui constitue l'un des meilleurs abris de l'île, et mérite à ce titre le nom de *portus*; elle n'est distante que de trois milles nautiques du théâtre antique d'*Antiphellos*. Les cinquante stades comptés entre *Antiphellos* et *Mégistè* sont nécessairement le fruit d'une erreur paléographique (saut du même au même?).

– **Rhogè nèsos**: Haghios Georgios. À partir de Kastellorizon, le périple suit logiquement la route des îles: les chenaux entre les îles et la côtes présentent en effet de nombreux dangers. Il n'existe qu'un mouillage: une petite baie au nord de l'île.

– **Xenagorou nèsoi**: Pline (*HN*, V. 131), qui nomme également *Mégistè* et *Rhogè*, les mentionne (*Xenagora VIII*) et en compte huit. L'ensemble des îles entre le cap Vathi et l'île de Çatal Ada ne dépasse pas un total sept si l'on exclut *Rhogè*, mentionnée à part par Pline et par le *Stadiasme*. Elles paraissent donc correspondre à l'ensemble des îles de l'espace côtier compris entre *Antiphellos* et le Yali Burnu, à l'exception de *Mégistè* et de *Rhogè*. Là distance de 300 stades (τ') correspond à une demi-journée diurne. La distance totale entre Haghios Georgios et Çatal Ada ne dépasse pas 7 milles nautiques. Elle a été corrigée en 80 stades (π') par Müller.

– **Patara**: la cité n'a que brièvement porté le nom d'*Arsinoè* sous le règne de Ptolémée II.<sup>39</sup> L'usage de ce nom tendrait à exclure que le passage dérive directement de Timosthène, même si les deux noms coexistent dans les lettres de l'archive de Zénon citées plus haut (ZIMMERMANN 1992).

– **Xanthos pot. et polis**: comme pour *Lamyra*, c'est l'embouchure du fleuve qui est mentionnée, conformément à la stricte logique d'un périple; la ville elle-même n'est indiquée que par référence à l'amont du fleuve.

– **Pydnai**: Ce site est identifié avec la forteresse qui fermait à l'ouest la baie, aujourd'hui comblée, qui s'ouvrait devant l'embouchure du Xanthos. Elle apparaît dans les listes de tributs attiques de 425, avec *Hiéra Akra*. Il est précisé que la distance de l'embouchure du Xanthe à *Pydnai* est mesurée «en ligne droite». Ce fait s'explique par la présence d'un golfe, dans l'Antiquité, entre l'embouchure du Xanthe et *Pydnai*. Son existence a été confirmée par les études paléomorphologiques, encore inédites, menées par l'équipe d'E. Fouache.

– **Hiéra akra**: Si l'on s'en tient aux distances données par le *Stadiasme*, ce cap, situé à 80 stades de *Pydnai* et à 30 de *Kalabantia*, tous deux localisés, doit correspondre à l'extrémité septentrionale des «Sept Caps» (Kötü Burnu), et s'inscrit le long d'une côte très exposée à

<sup>37</sup> *HN*, V. 100. *Pyrha* est sans doute un doublon issu d'une mauvaise lecture du nom de *Patara*, que l'on attendrait là et qui a été déplacée à l'ouest de *Xanthos*.

<sup>38</sup> Liv., XXXVII. 22; 24.

<sup>39</sup> Strabon, *Géogr.*, XIV. 3. 7, C 666.

l'ouest, jusqu'à *Telmessos*. Elle est caractérisée par des vents violents et anarchiques levant une forte houle croisée de ressac par *meltem*. Les instructions nautiques n'y connaissent pas d'abri jusqu'à Ölü Deniz. Le *Stadiasme* y mentionne néanmoins deux toponymes au moins.

– **Kalabantia**: Sancakli liman. Cette baie étroite, très ouverte à l'ouest, sujette à de fortes houles de ressac, comme tout ce trait de côte, est dominée par une falaise qui en rend l'accès malcommode depuis la terre. Elle est mentionnée dans les listes de tributs attiques de 425 et tenait lieu de port à *Sidyma* qui, quoique située dans l'intérieur, est considérée par Pline (*HN*, V.131) comme une référence pour situer une île, et restait donc pour l'une de ses sources une cité maritime, du fait sans doute de l'existence de ce débouché maritime, aussi médiocre fût-il. On ne peut imaginer une utilisation de ce mouillage que très saisonnière et pour de petits volumes de trafic, et de petits ou très petits navires.

– **Perdikiaie**: le toponyme est inconnu du reste de la tradition littéraire, à l'exception de Stéphane de Byzance (*s.v.* Περδικία), mais la forme adverbiale Περδικίαθεν, utilisée en guise d'ethnique, est associée à six noms de personnes dans deux inscriptions de *Kaunos* (BEAN 1953, pp. 21–27, n°s 5–6; MAREK 2006, n°s 38–40). Bean voyant dans la première une liste de magistrats municipaux de *Kaunos*, a conclu que tous les personnages mentionnés étaient des citoyens de *Kaunos* et que les ethniques renvoyaient à des dèmes de cette cité. De l'avis de cet auteur, il faudrait alors, logiquement, admettre l'existence soit de deux sites homonymes,<sup>40</sup> soit d'une enclave de *Kaunos* au sud de *Telmessos*. Mais cette interprétation repose sur une restitution. Il pourrait s'agir non de magistrats, mais de membres d'un thiasse, comme dans la seconde inscription; et comme dans la seconde inscription les ethniques ne renverraient qu'aux étrangers originaires d'autres cités que *Kaunos*. La présence de Ptolémaïs sur une inscription de Magnésie de 205 (*Inscr. v. Magn.* 59) comme cité indépendante, comme celle de *Pasanda* (vid. *infra*), connue par les listes de tributs attiques comme indépendante plaide plus en faveur d'ethniques étrangers qu'en faveur de dèmes, qui supposeraient des absorptions de cités en série par *Kaunos*. Περδικίαθεν pourrait alors renvoyer à notre site. Le fait qu'il ne s'agisse pas d'un ethnique en -εως mais d'un adverbe d'origine suggère fortement que *Perdikiaï* n'était pas le siège d'une communauté civique, mais un simple lieu. *Perdikiaï* et *Kalabantia* sont les deux sites ouverts de la côte ouest de Lycie. Des liens suivis avec *Kaunos* n'auraient rien de surprenant dans le cadre d'une traversée en ligne droite du golfe de Fetihye. Le *Liber de Existencia Riveriarum* (766) mentionne *Pertichee* à six milles des Sept Caps, et situe l'établissement en face d'une île (*habentem insulam ante se*). Marino Sanudo (26) situe *Perdichiae* à trente milles de *Megradicum* sub Patara, et à neuf milles à l'est du cap *Trachilis* (soit cinq milles de ce cap à S. *Nicolaus de Liuixo* et quatre de là à *Perdichiae*. S. Nicolo est encore le nom donné par les *Instructions nautiques* du XIX<sup>e</sup> s. à Gemiler Adasi. Il serait tentant de le localiser à Ölü Deniz, qui est un excellent mouillage, mais où aucun vestige n'est connu. La localisation traditionnellement admise est à Farilya / Hisar, à l'embouchure d'un fleuve côtier (*Bar. Atlas* 65 B 5). Ce serait le débouché maritime de *Pinara*: le *Barrington Atlas* l'identifie en effet avec *Artymnèsos*, que selon Stéphane de Byzance (*s.v.* Ἀρτύμνησος), Ménécrate identifiait avec l'ancien nom de *Pinara*.

– **Kissidai**: le toponyme est inconnu par ailleurs. il pourrait s'agir d'un lieu situé entre Ölü Deniz et Karacaören Bükü, mais aussi des îles elles-mêmes, Gemiler Adasi ou Karacaören Adasi, voire des deux îles (de là le pluriel).

– **Lagousa nèsos**: la forme est alternativement au singulier ou au pluriel dans le *Stadiasme*. La distance à *Telmessos* y est très courte, ε' = 5 stades, et doit probablement être corrigée en ιε' comme le pensait Müller. 10 stades sont le plus petit sous-multiple de l'unité de base de

<sup>40</sup> En faveur de cette hypothèse, privilégiée par Marek (MAREK 2006, p. 83) Bean (BEAN 1953, p. 22) avançait logiquement la présence de cinq personnes indiquant cette origine sur les onze mentionnées dans l'inscription, mais on ignore

combien de personnes étaient mentionnées dans ce document, et à quel titre leur nom apparaissait. La taille de la lacune initiale est en effet difficile à évaluer.

120 stades (1/12) normalement utilisée dans les périple. 15 stades (1/8) sont par ailleurs une valeur utilisée pour la distance d'îles côtières à la côte. *Lagousa* serait alors Kizil Adasi ou Fethiye Adasi. Une île du nom de *Lagusa* est mentionnée par Pline (HN, V. 131) en Lycie, mais située par lui *contra Sidyma Antiochi Glaucumque uersus amnem*, indication qu'il est difficile d'inscrire précisément dans la topographie.

– **Telemensos**: c'est la cité de *Telmessos*.

On notera, parmi les toponymes habituellement mentionnés par la littérature gréco-romaine dans le périple de la Lycie au moins trois absences remarquables: le mont (ou le cap) *Cragus*, *Myres* et le mont *Chimère*.

### *Périple de Carie*

Le périple de la Carie présente un intérêt particulier, car la toponymie historique entre *Telmessos* et *Kaunos* présente énormément d'incertitudes et que, jusqu'à *Eleoussa*, le *Stadiasme* se signale assez fortement par rapport au reste de la documentation. Il commence par une ligne directe de *Telmessos* au cap *Pédalion* dont l'identification exacte est sujette à caution. Il énumère ensuite à partir d'une source distincte les lieux constituant périple de la partie occidentale du Fethiye Körfezi ou golfe *Glaucus*.<sup>41</sup> L'association du nom de *Glaucus/Glaucos* à un fleuve, à un golfe et à un *angkôn* ne facilite assurément pas notre lecture de la topographie de la zone. De *Telmessos* à *Kaunos*, Mela (I. 16. 83), Pline (HN, V 103), Ptolémée (V. 3. 2) et Strabon (XIV. 2. 2-3, C 651) mentionnent, d'est en ouest, cap *Pedalium* (Ml., Pl.), le fleuve *Glaucus* (Pl.) *Daedala* (Pl., Ptl. Str.), *Krya/Karya* (Str., Ml., Pl., Ptl.), *Lydae/Chydae* (Ptl.), *Calynda/Kalinda* (Str., Pl., Ptl.), que Strabon localise à 60 stades à l'intérieur des terres, *Pisilis* (Str.), le fleuve *Calbis* (Ml., Ptl., Str.) et *Kaunos* (Ptl., Str.). De *Kaunos* au cap *Onugnathos*, Ptolémée (V. 2. 11), Strabon (XIV. 2. 4, C 652) nomment: le fleuve *Calbis* (Ptl., Str.), *Phouska* (Ptl.)/*Physkos* (Str.), *Phoïnix chôrion* (Ptl., Str.), au sommet d'une montagne (Str.) en face de l'île d'*Elaioussa* (Str. 14. 2. 2 et 4), *Krèssô limèn* (Ptl.), *Doryma* (Ptl.)/*Loryma* (Str.).

Les sites mentionnés par le *Stadiasme*, sont, dans l'ordre, les suivants:

– **Daedala**: Inlice. Pline (HN, V. 103) considère *Daedala* comme un *oppidum*, terme qui désigne ordinairement chez lui un chef-lieu de cité, et attribue plus loin (HN, 5. 131) deux îles à cette cité mentionnée par son ethnique (*insulae Dedalaeon II*). Pour Tite-Live (XXXVII. 22), c'est un *castellum*. Pour Ptolémée (V. 3. 2) un simple *topos*. Pour Strabon (XIV. 2. 2, C 651; XIV. 3. 4, C 655), c'est un habitat sans statut, simple *chorion*, qui marque la limite orientale de la Pérée rhodienne à laquelle il appartenait encore. Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> s. (ARKWRIGHT 1895, pp. 94-95), on situe ce lieu à Inlice (BRANDT et KOLB 2005, p. 8, fig. 5, p. 101 et p. 139). Si l'on en croit Strabon (XIV. 3. 2, C 664; XIV. 3. 4, C 665), il existait, juste à l'est de ce lieu une montagne homonyme qui semble avoir marqué la limite de la Lycie et de la Pérée rhodienne. On peut au mieux imaginer un port d'embouchure. Le meilleur mouillage de la zone est à **Göçek**, très sensiblement plus à l'ouest.

– **Kroua**: Taşyaka. *Crya fugitiuorum* pour Pline (HN, 5.103), *Κρύα* pour Artémidore, transmis par Stéphane de Byzance (s.v. = Artémidore, fgt. 1, p. 240 Siehle). Elle apparaît sous la même forme dans les listes de tributs attiques de 453/2 à 428/7 et en 425/4 (FLENTEN-JENSEN 2004, p. 1126, n° 907). Ptolémée (V. 3. 2) la nomme *Καρύα* ou *Κάροια*. Selon Pline, qui utilise ici encore l'ethnique au génitif, cette communauté possédait trois îles: *insulae Cryeon III*. Mela (I. 16. 83) donne la forme *Cytria*, mais l'identifie avec un promontoire.

<sup>41</sup> Strabon, *Géogr.*, XIV. 2. 2, C 651.

S'il ne s'agit pas d'une erreur de Mela ou de sa source, la mention de ce cap pourrait s'inscrire dans la tradition représentée par le pseudo-Skylax, qui mentionne (§ 99) entre *Kaunos* et *Telmessos* un cap *Kryassos* dont le nom serait en rapport avec *Krya*, et qui pourrait être identique au cap *Pédalion*... mais c'est une correction de Müller par référence à la ville carienne de *Kryassos/Kryassa*,<sup>42</sup> la tradition manuscrite du ps.-Skylax donnant Κράσον. La forme originale garantie par toutes les sources depuis les listes de tributs attiques paraît avoir été Κρύα. On assisterait donc au processus inverse de celui que l'on connaît bien pour Θούλη qui donne en latin *Thule*, mais à été parfois retranscrite en Thylè. Ce serait dans les deux cas la marque du relais d'une source latine.

– *Klydai* ou *Kochlia*: Kapidag. Il s'agit de *Lydai* ou *Chydai* de Ptolémée (V. 3. 2). L'existence de la cité de *Lydai* est garantie par l'épigraphie (IG I, 228 sq.), mais ce n'est pas une cité littorale: elle se situe à Kapidag, presque au centre de la presqu'île. À en juger par la présence de ruines au bord de la baie très abritée qui borde l'isthme au nord-est, connue des plaisanciers sous le nom de «Ruin's Bay» (HEIKELL 1987, pp. 166-167), le site littoral antique associé au nom de la cité (mais distinct de celle-ci) pourrait se situer dans cette baie. Il suppose alors un cheminement du *Stadiasme* entre l'archipel de Tersane et le continent, qui explique sans doute le doublement de l'itinéraire de *Telmessos* au cap *Pédalion*.

– *Pédalion*: le cap *Pédalion* n'est mentionné par ailleurs que chez Pline (HN, V. 103), qui le nomme avant l'*amnis Glaukos* dans un périple en sens anti-horaire, et par Pomponius Mela (I. 16. 83). L'erreur de Pline pourrait venir de l'utilisation d'une source commune au *Stadiasme*, mentionnant en premier lieu, à partir de *Telmessos*, la relation directe avec le cap *Pédalion*, en dehors du périple *stricto sensu*. Il est sans doute également lié à l'homonymie du fleuve et du golfe *Glaukos*. Dans ce secteur, nos sources nomment quatre caps: Strabon (XIV. 2. 2, C 651) considère le cap *Artemision* comme le premier cap à l'ouest du golfe *Glaukos* (qu'il paraît limiter au Skopea Limani). Le *Stadiasme* mentionne l'*angkôn* du *Glaukos* – sans le désigner explicitement comme un cap – et le cap *Pédalion*. Le pseudo-Skylax (§ 99) nomme un cap *Kryassos*, qui paraît tirer son nom de *Krya*, entre *Kaunos* et *Telmessos*. Mela (I. 16. 83) nomme, en les associant, deux caps: *Pédalion* et *Cytria*, mais le second, où les éditeurs ont reconnu le nom de la cité de *Crya*, est doublement suspect. Le cap *Kryassos/Krya* est probablement l'un des caps qui limitent au nord Skopea Liman. Si l'*angkôn/Artemision* est le Kurdoglu Burnu, le cap *Pédalion* devrait être soit le cap marquant au sud la passe entre la péninsule de Kapu Dag et Domuz Adasi, comme le supposait Müller, soit l'*Ince Burnu*. Toutefois, la précision *κατὰ τὴν Ῥόπισαν* donnée au début du périple de la Carie sans préciser la nature de cap de Πηδάλιον suggère clairement que le *Pédalion* est «en face de» *Rhopisa* (pour *Rhopousa?*), ce qui conduirait à identifier le cap avec le Kurdoglu Burnu. On a le sentiment que l'auteur du périple a ainsi voulu distinguer entre deux homonymes, on pense notamment au cap *Pédalion* de Chypre, au sud de Salamine,<sup>43</sup> où s'élevait un sanctuaire d'Aphrodite (Str., *Géogr.*, XIV. 6. 3, C 682), et qui pose les mêmes problèmes que le cap homonyme de Carie. Il est possible que la dénomination ait été utilisée concurremment pour la presqu'île tout entière par métonymie, et pour l'un de ses caps. On retiendra avant tout que, si le *Pédalion* est assurément pour une majorité des auteurs anciens le cap remarquable de la Carie, sa localisation précise était, même pour eux, loin d'être limpide. Il s'agit sans doute du cap Pentale ou Pendale des portulans médiévaux (HILD 2000, pp. 108-109). On reste plus réservé sur l'hypothèse selon laquelle Metireme/Metirame des portulans médiévaux (HILD 2000, p. 110) serait une déformation de meta remi, qui serait à son tour une traduction de *Pedalion*, au même titre que la forme Copis donnée par Piri reis et Marino Sanudo.

<sup>42</sup> St. Byz, s.v.; Plut., *Mul. virt.* 246d-247a; Polyæn., V. 64.

<sup>43</sup> *Stadiasm.* 304 M; Ptolémée, *Géogr.*, V. 14. 2.

– *Angkôn du Glaukos*: ce toponyme est inconnu dans la tradition littéraire, mais apparaît lui aussi dans deux inscriptions, sous forme d'un ethnique à Kaunos, et comme locatif à Xanthos, et on a proposé de l'identifier avec Güngörmez Liman (MAREK 2006, n° 39 et Testimonia n° 174 [Xanthos]; MAREK 2006 p. 84, note 76; LOHMANN 1999, p. 46; LOHMANN 2001, p. 217). C'est donc assurément un habitat groupé permanent au moins à l'époque impériale, date de ces listes de thiasés. Il caractérise sans doute à l'origine une particularité topographique sur une route dont on notera l'orientation d'ouest en est, conforme à celle des vents dominants. Le terme *angkôn* caractérise tout objet coudé ou formant un angle. Il est ici associé à une indication de situation. La mention du *Glaukos* paraît imposer sa localisation dans le *sinus Glauci*, nommé à partir du fleuve *Glaukos*, supposé couler entre *Daídala* et *Telmessos* (PLINE, *HN*, V. 103), et limité à l'ouest par le *Kurdoglu Burnu*. Pour Strabon (XIV. 2. 2, C 651), le *Glaukos* est un golfe situé à l'ouest de *Daedala* et «après lequel» vient le cap Artémision. L'appellation de golfe *Glaukos* paraît chez lui se limiter à *Skopea Limani*, mais la lecture de la morphologie de cette côte est si confuse chez Strabon<sup>44</sup> que l'on restera prudent. Il semble impossible de le localiser à l'ouest du *Kurdoglu Burnu*. Il paraît ici désigner la limite du golfe *Glaukos*, donnée par nature subjective quand plusieurs caps se succèdent. L'hypothèse de Müller selon laquelle il serait identique au cap *Artémision* de Strabon (XIV. 2. 2, C 651) et au *Kurdoglu Burnu* ne paraît pas demeurer invraisemblable. Hild y voit plutôt un golfe situé sur l'isthme de Klydaï (HILD 2000, p. 116).

– *Panormos des Kauniens*: ici encore, nous sommes en présence d'un hapaxe en forme descriptive, même si l'usage de *Panormos* pour former un toponyme est largement attesté. Le site est défini comme un mouillage de haute qualité abrité de tous les vents. Il est par ailleurs clairement affiché comme une possession de la cité de Kaunos, qui paraît par ailleurs avoir possédé de nombreux dèmes (BEAN 1953). Le *Barrington Atlas* propose avec prudence de l'identifier avec *Psilis*. Le seul mouillage d'une qualité minimale sur cette côte extrêmement ouverte au meltem qui y lève une houle de ressac se situe entre l'île de Baba Adasi et la terre, où l'on localise d'ordinaire *Pisilis* mentionnée par le seul Strabon (XIV. 2. 2, C 651) entre *Kaunos* et le fleuve *Kalbis*, et où Hild propose de localiser le *Panormos* (HILD 2000, p. 108).

– *Kymaria*: Ce toponyme est un hapax jugé à bon droit douteux par le *Barrington Atlas*. On attendrait la mention de la *Κάλυνδα πόλις*; quoique *Kalynda* ne soit pas une cité littorale, certains géographes<sup>45</sup> la mentionnent en effet comme telle, et elle pourrait avoir sa place dans ce passage. Il pourrait s'agir d'un pseudo-toponyme issu d'une simple erreur paléographique pour la cité nommée par Strabon, Pline et Ptolémée. L'expression *ὁ δεῖνα καλούμενος* utilisée ici par le stadiasme est normalement réservée à des particularités topographiques dont la nature est clairement indiquée; or une telle indication fait ici défaut. C'est le signe très probable d'une lacune dans le texte, dont on peut penser qu'il a été copié à partir d'un original corrompu à cet emplacement.

– *Pasada*: Gökbel. Ce toponyme, inconnu des sources littéraires, est mentionné dans plusieurs inscriptions sous la forme *Pasanda*. (BEAN 1953, p. 179; MAREK 2006, p. 83, note 66 & n°s 38, 39, 40). Il est mentionné à plusieurs reprises dans les listes de tributs attiques de 450 à 436, et en 441 sont nommés les *Καύνιοι Πασανδῆς* (PATON et MYRES 1896, p. 205). La question de la localisation de ce lieu a été discutée abondamment par Bean lorsqu'il a publié une inscription (n° 5) ou apparaît à deux reprises l'ethnique (BEAN 1953, pp. 20-23) *Πασανδέυς*. Pour cet auteur, d'abord cité indépendante (jusqu'en 425 elle figure dans les listes de

<sup>44</sup> Strabon (*Géogr.*, XIV. 2. 2, C 651; XIV. 3. 1 C 664) semble considérer que de *Daedala*, la navigation peut s'effectuer en ligne droite vers l'ouest autant que vers l'est. On a de ce fait quelque difficulté à intégrer le golfe *Glaukos* dans ce schéma linéaire.

<sup>45</sup> Strabon, 14. 2. 2, C 651; Pline, *HN*, 5. 103; Ptolémée, *Géogr.*, V. 3. 2.

tributs attiques pour les mêmes montants que Kaunos), *Pasanda* serait devenue un dème de Kaunos. Elle serait la Σάσανδα, φρούριον ἀπέχον τῆς Καύνου mentionnée par Diodore de Sicile (XIV. 79), et située par lui à 150 stades de cette dernière.<sup>46</sup> Un passage problématique de Stéphane de Byzance, s.v. Πάσσα mentionne une cité de Πάσσανδα qui serait la nôtre, si l'on suppose une lacune du manuscrit. *Pisilis* Πίσιλις de Strabon (XIV. 2. 2, C 651) pourrait être une simple erreur de lecture pour Pasa(n)da Πάσανδα. La confusion α/ι est également attestée pour *Lamyra/Limyra*.

Parvenu à *Kaunos*, le périple devient extrêmement confus: aucun des sites côtiers mentionnés par Strabon, Pline ou Ptolémée à l'ouest de *Kaunos* n'y apparaît, même lorsqu'il s'agit de sites de l'importance historique de *Physkos*. Inversement, les sites qu'il mentionne sont inconnus des autres sources, à l'exception de la première et de la dernière île: *Rhopousa* et *Elaoussa*, à partir de laquelle l'auteur du *Stadiasme* débute l'énumération des distances rayonnantes à partir de Rhodes. Son contenu intermédiaire a de bonnes chances d'être le fruit d'une interpolation.

Il débute avec *Rhopousa*, qui semble être identique à la *proxima Cauno Rhodasa insula de Pline* (HN, V. 131). Son identification n'est pourtant pas assurée. La graphie *Rhopousa* revient en 527 H = 272 M où l'île est donnée comme distante de 350 stades de Rhodes (soit 1/2 journée diurne) alors que *Kaunos* est donnée à 450 stades de Rhodes, soit plus de 100 stades d'écart, qui expliquent la correction de Müller situant *Rhopousa* non à 15 stades, mais en 115 stades de *Kaunos*. Si l'on adopte cette correction, *Rhopousa est sans doute Yalancik Adasi*. Si l'on maintient la leçon des manuscrits, soit 15 stades, il s'agit plutôt de Delikada. Si l'orthographe plinienne doit être retenue, ce que rien n'assure, le *Stadiasme* dépendrait encore d'un original latin (*da = du = pou*). Elle est localisée par rapport à un lieu côtier identifié comme *Leukopagos*, qui a de bonnes chances de révéler une forme assez tardive dérivée du latin *pagus* ou à tout le moins l'influence d'une telle forme. De *Rhopousa*, on passe à l'île de *Samos*, que Müller ne parvient pas à identifier: il s'agit en fait indubitablement d'une erreur pour *Amos* (FLENSTEN-JENSEN 2004, p. 1111, n° 872), qui payait tribut à Athènes en 428/427 (ATL I 450) et dont on connaît plusieurs inscriptions, avec des mentions régulières de l'ethnique (BRESSON 1991, pp. 74-198). On trouve ensuite le *Poseidion* et *Phalaros*, inconnus par ailleurs.

Il semble que l'erreur sur Samos remonte à la compilation du *Stadiasme* et qu'elle ait conduit à une interpolation mal venue. La liste paraît en effet reprendre, dans l'ordre inverse de celui de Ptolémée (V. 2. 30), une partie de la liste des îles du *mare Icarium*. Ptolémée les énumère ainsi: ἡ Φαναία ἄκρα, τὸ Ποσειδίων, Σάμος νῆσος καὶ πόλις. La mention erronée de *Samos* pour *Amos* aurait conduit le compilateur à reprendre une liste ayant pour point de départ l'île de Samos sans l'associer à des distances conformes à la réalité, ce qui peut se comprendre si notre compilateur, qui ne mentionne pas des sites côtiers célèbres, comme *Phoïnix*, s'est borné à consulter un ou des insulaires dans ce secteur. Φάλαρος est un *unicum*, mais pourrait paléographiquement se résoudre assez simplement à Φαναία (ce cap marque le sud de l'île de Chio). *Elaoussa*: l'île est évoquée par Strabon sous la forme Ἐλεοῦσσα (14. 2. 2, C 651: 14. 2. 4, C 652) à 120 stades de Rhodes et à 4 de *Phoïnix*, que ne mentionne pas le *Stadiasme*, pas plus qu'il ne mentionne *Physkos*. L'existence de cette interpolation est d'autant plus vraisemblable que l'apparition des toponymes concernés par cette interpolation paraît avoir conduit à la disparition de ceux que l'on trouve d'ordinaire sur cette côte (*Physkos*, *Phoïnix*).

<sup>46</sup> ROBERT 1937, p. 504, note 2; ATL I. 532; BEAN 1953, p. 22.



*Le périple: écho d'une pratique de navigation ou exercice d'école?*

Ce n'est sans doute pas un hasard que ces probables interpolations coïncident avec le moment où le plan annoncé dans l'introduction se disloque pour céder la place à l'insulaire qui devait en marquer le terme. Il nous semble assez probable que, dans l'histoire de la transmission du texte, un ensemble important de folios ait été perdu postérieurement à la rédaction de l'introduction, et qu'un raccord artificiel ait été opéré par un des éditeurs tardifs entre le périple de Carie, où commençait la lacune et l'insulaire rhodien propre à la partie terminale de l'œuvre, comme le suggère la mention éminemment suspecte du *Hiéron* de Byzance, qui constitue un écho évident de l'introduction. Tout porte donc à croire que le texte a d'abord été compilé à partir de plusieurs sources dans la forme annoncée dans l'introduction. Sans surprise, les données de la toponymie nous renvoient à une strate qui ne peut être précisément datée, mais peut être hellénistique ou impériale. S'il est douteux qu'Hippolyte ait été lui-même l'auteur de cette compilation, nous croyons raisonnable de lui attribuer la dédicace introductive et l'introduction d'une version plus étendue du *Stadiasme* dans la *Chronique*. Le texte, tel qu'il nous est parvenu procède donc sans doute pour partie d'une compilation probablement antérieure à Hippolyte, et pour une autre partie, d'une restructuration postérieure à ce dernier et destinée à rendre une cohérence apparente à un texte désormais mutilé, dont le détail ne correspondait plus entièrement au plan annoncé. À l'exception de quelques passages, l'essentiel du texte du *Matritensis* doit cependant reproduire assez fidèlement, quoique de façon fragmentaire et lacunaire, le texte de la compilation utilisée par Hippolyte. Plusieurs traits de la toponymie suggèrent en outre, sans suffire à la démontrer, l'hypothèse du relais d'une source latine dans le processus de compilation.

La notice introductive, très classique, entendait faire de cet opuscule un outil fondant une connaissance d'expérience virtuelle sur la lecture, et prétendait être ainsi utile au genre humain. Pour autant, son contenu, tel qu'il apparaît dans cette région le rend irréductible à la fois à des Instructions nautiques et aux autres textes géographiques. À la différence des instructions nautiques, on n'y trouve aucune information sur les mouillages, aiguades, amers, ou dangers, ni aucun atterrissage précis. Il se distingue tout autant de la tradition géographique en ce qu'il a exclu des listes tous les sites non strictement maritimes (par exemple Myres) lorsqu'une cité n'est pas reliée à la mer par un fleuve navigable homonyme, et tous les toponymes «dignes de mention» pour être liée à la culture des *mirabilia*. En revanche, tous les débouchés maritimes des cités sont mentionnés, même lorsqu'ils étaient de piètre qualité. C'est ce que montre notamment l'apparition de toponymes inconnus en dehors des listes de tributs attiques, qui montrent qu'ils occupaient une place importante dans l'histoire maritime des cités. Les autres sites mentionnés, en particulier les îles semblent avoir été conçus pour découper l'espace en tronçons sensiblement égaux de 50 ou 60 stades.

Il serait tentant d'y voir l'écho d'une navigation de cabotage que beaucoup pensent encore avoir été caractéristique de la navigation commerciale antique. La linéarité apparente de l'itinéraire ne doit pourtant pas faire illusion. Elle masque mal un choix thématique. Le choix d'inclure les îles dans une description périplographique est en effet certes assez original si on le compare à l'usage habituel des géographes, qui traitent ordinairement les îles comme un ensemble à part des côtes, mais leur mention dans cette partie du *Stadiasme* a été très sélective, et obéit à des principes assez simples. Le périple évite en effet les îles<sup>47</sup> lorsqu'il y a des cités à la côte, même lorsqu'elles imposent un trajet aberrant.<sup>48</sup> Il les mentionne en revanche en revanche lorsque la terre est dépourvue de cités et de mouillages associés,

<sup>47</sup> *Dolichistè* n'est pas mentionnée alors que c'est un jalon majeur de la navigation.

<sup>48</sup> Ainsi, cf. fig. 1, la séquence *Soména* – *Aperlai* – *Antiphel-*

*lon* – *Mégistè*, le retour en arrière vers cette dernière étant peut-être justifié par la présence d'une cité.

de façon à conserver une segmentation aussi régulière que possible de l'espace. De la même façon, l'*épinéion* (*Andriakè*) est mentionné de préférence à la cité dont il est le débouché. Cette description est irréductible à un type de voyage réel.

Ces caractères gagnent à être rapportés à l'un des traits les plus frappants de l'ensemble de notre documentation, à savoir l'incapacité des géographes à se faire une idée satisfaisante de cet espace. D'une part l'image qu'ils se font de la côte entre le îles Chélidoniennes et l'extrémité de la Doride est celle d'un ensemble globalement horizontal marqué par deux golfes séparés par Telmessos qu'ils imaginent sur un cap limitant les deux golfes. Ils méconnaissent dès lors totalement l'articulation complexe des golfes, des archipels et des plans d'eau que constitue leur architecture. D'autre part, ni la séquence des toponymes le long du littoral ni leur appartenance au littoral ne sont clairement assurées chez les auteurs anciens. Cette situation procède certainement en partie de l'assemblage artificiel, dans un but plus géographique qu'utilitaire de toponymes retenus les uns pour leur importance en tant que cités, les autres pour leur rôle dans deux systèmes de navigation indépendants l'un de l'autre: une navigation strictement locale articulée autour de ports mineurs comme *Aperlai* (HOUSTON 1988; HOHLFELDER et VANN 2000), *Antiphellos*, voire même des sites inconnus des autres sources, mais dont la présence fréquente dans les listes de tributs attiques montre l'importance ancienne. Et la route des îles qui devait constituer l'essentiel des flux en volumes transportés. À en juger par nos sources, cette route s'articulait autour des ports de *Myra*, *Xanthos* et *Patara* (qui sont aussi des points de départ vers l'Égypte), avec une éventuelle escale à *Mégistè*, et de là en direction de Rhodes ou en provenance de celle-ci. Rapporté à une cartographie moderne (fig. 1), l'itinéraire du *Stadiasme* entre *Somèna* et *Mégistè* est une aberration pure.

Le pseudo-Skylax opposait, pour les côtes de Lycie, les deux types de navigation susceptibles de se développer le long des côtes: au large – c'est une navigation d'un jour et d'une nuit en ligne droite – ou en suivant les indentations de la côte – c'est alors le double. La seconde est une virtualité pour peu qu'on l'envisage dans sa globalité et non comme des segments ayant une vie propre. Ces deux modes de navigation correspondent à deux systèmes de navigation irréductibles à de simples sens de navigation. Ils ont été fusionnés dans les ouvrages comme celui qui a retenu notre attention.

Les ouvrages du type de celui qui a inspiré cette partie du *Stadiasme* visaient une exhaustivité thématique sous couvert de la linéarité d'un itinéraire purement théorique qui les rapproche des portulans médiévaux sans les confondre avec eux. Le *Stadiasme* n'a pas seulement additionné des documents; il a également mêlé au sein d'une description dont les centres d'intérêt restaient sans doute fortement géographiques, des données irréductibles à un type de navigation unique qui forment une sorte de *memorandum* sélectif des lieux. Il n'est assurément pas exhaustif, mais atteint une forme d'exhaustivité thématique, et, surtout, demeure très livresque.

## Appendice 1: le texte du Stadiasme

- 487 H (233 M) [Λοιπὸν Λυκία]
- 488 H (234 M) Ἐκ τῆς Ἰερᾶς ἄκρας ἐπὶ Μελανίπην, στάδιοι λ'.
- 489 H (235 M) Ἐκ Μελανίπης εἰς Γάγας στάδιοι ξ'.
- 490 H (236 M) Ἐκ Μελανίπης<sup>49</sup> ἐπὶ ποταμὸν Λάμυρον στάδιοι ξ' · ὑπὲρ σταδίου ξ' κεῖται πόλις Λάμυρα καλουμένη.
- 491 H (237 M) Ἐκ Μελανίπης<sup>50</sup> εἰς πύργον τὸν Ἰσιον καλούμενον στάδιοι ξ'.
- 492 H (238 M) Ἐκ τοῦ Ἰσίου πύργου εἰς Ἀδριακὴν στάδιοι ξ'.
- 493 H (239 M) Ἐκ Ἀδριακῆς εἰς Σόμηναν<v> στάδιοι δ'.<sup>51</sup>
- 494 H (240 M) Ἐκ Σόμηναν<sup>52</sup> εἰς Ἀπέρλας στάδιοι ξ'.
- 495 H (241 M) < Ἐκ Ἀπερλῶν ἐπὶ ... στάδιοι ... >.<sup>53</sup>
- 496 H (242 M) Ἐκ ἀκρωτηρίου εἰς Ἀντιφέλλον στάδιοι ν'.
- 497 H (243 M) Ἐκ Ἀντιφέλλου εἰς νῆσον Μεγίστην, στάδιοι ν'.
- 498 H (244 M) Ἐκ Μεγίστης εἰς νῆσον Ῥώγην, στάδιοι ν'.
- 499 H (245 M) Ἐκ Ῥώγης ἐπὶ τὰς Ξεναγόρου νήσους στάδιοι τ'.
- 500 H (246 M) Ἐκ τῶν Ξεναγόρου νήσων εἰς Πάταρα στάδιοι ξ'.
- 501 H (247 M) Ἐκ Πατάρων ἐπὶ ποταμὸν πλωτὸν <Ξάνθου> – ὑπέρεκεται πόλις Ξάνθος – στάδιοι ξ'.
- 502 H (248 M) Ἐκ ποταμοῦ Ξάνθου εἰς Πύδνας ἐπ' εὐθείας στάδιοι ξ'.<sup>54</sup>
- 503 H (249 M) Ἐκ Πυδνῶν ἕως τῆς Ἰερᾶς ἄκρας στάδιοι π'.
- 504 H (250 M) Ἐκ Ἰερᾶς ἄκρας εἰς Καλαβαντίαν στάδιοι λ'.
- 505 H (251 M) Ἐκ Καλαβαντιῶν εἰς Περδικίας στάδιοι ν'.
- 506 H (252 M) Ἐκ Περδικιῶν εἰς Κισσίδας στάδιοι ν'.
- 507 H (253 M) Ἐκ Κισσίδων ἐπὶ νῆσον Λάγουσαν στάδιοι π'.
- 508 H (254 M) Ἐκ Λαγουσῶν εἰς Τελεμεσσὸν στάδιοι ε'.<sup>55</sup>
- 509 H Γίνονται ὁμοῦ οἱ πάντες <ἐκ τῆς Ἰερᾶς ἄκρας> ἕως Τελεμεσσοῦ στάδιοι, ἀφ'.<sup>56</sup>
- [Λοιπὸν Λυκία]
- 510 H (255 M) Ἐκ Τελεμεσσοῦ ἐπὶ Πηδάλιον κατὰ τὴν Ῥοπισαν στάδιοι σ'.<sup>57</sup>
- 511 H (256 M) Ἐκ Τελεμεσσοῦ εἰς Δαιδάλα στάδιοι ν'.<sup>58</sup>
- 512 H (257 M) Ἐκ Δαιδάλων εἰς Καλλιμάχην, στάδιοι ν'.
- 513 H (258 M) Ἐκ Καλλιμάχης εἰς Κρούαν<sup>59</sup> στάδιοι ξ'.
- 514 H (259 M) Ἐκ Κρούων<sup>60</sup> εἰς τὸν Κοχλίαν στάδιοι ν'.
- 515 H (260 M) Ἐκ Κλυδῶν ἐπὶ τὸ Πηδάλιον ἀκρωτήριον στάδιοι λ'.
- 516 H (261 M) Ἐκ τοῦ Πηδαλίου ἐπὶ τὸν ἀγκῶνα τὸν ἐπὶ τοῦ Γλαύκου στάδιοι π'.
- 517 H (262 M) Ἐκ τοῦ ἀγκῶνος ἐπὶ τῶν Καυνίων Πάνορμον<sup>61</sup> στάδιοι ρκ'.
- 518 H (263 M) Ἐκ τοῦ Πάνορμου ἐπὶ τὴν Κυμαρίαν καλουμένην, στάδιοι ν'.
- 519 H (264 M) Ἐκ Κυμαρίας εἰς Πασάδαν στάδιοι ξ'.
- 520 H (265 M) Ἐκ Πασάδαν εἰς Καῦνον στάδιοι λ'.
- 521 H (266 M) Ἐκ Καῦνον εἰς τὴν Ῥόπουσαν στάδιοι ιε'.<sup>62</sup>
- 522 H (267 M) Ἐκ τῆς Ῥοπούσης εἰς τὸ ἀπέναντι εἰς Λευκόπαγον στάδιοι μ'. ἀπὸ δὲ τῆς Ῥοπούσης εἰς Σάμον στάδιοι ρ'.
- 523 H (268 M) Ἐκ τῆς Σάμου ἐπὶ <τὸ> Ποσειδῖον στάδιοι ξ'.
- 524 H (269 M) Ἐκ τοῦ Ποσειδίου ἐπὶ τὸν Φάλαρον στάδιοι ν'.
- 525 H (270 M) Ἐκ τοῦ Φαλάρου εἰς νῆσον Ἐλαοῦσαν καλουμένην, στάδιοι ν'.

<sup>49</sup> Μελανίπης: Γαγῶν Müller.<sup>50</sup> Μελανίπης: Λαμύρου Müller.<sup>51</sup> δ': π' Müller.<sup>52</sup> Σόμηναν: Σομήνων Müller.<sup>53</sup> ἀπὸ Ἀπερλῶν ἐπὶ ... στάδιοι ... supplevit Helm: ἀπὸ Ἀπερλῶν ἐπὶ ... ἀκρωτήριον στάδιοι ν' Müller.<sup>54</sup> ἀπὸ ποταμοῦ Ξάνθου: ἀπὸ τοῦ ποταμοῦ Ξάνθου Müller.<sup>55</sup> ἀπὸ Λαγουσῶν εἰς Τελεμεσσὸν στάδιοι ε': ἀπὸ τῆς Λαγούσης ἐπὶ Τελεμεσσὸν στάδιοι ιε' Müller.<sup>56</sup> ἀφ': ἀφ' Müller.<sup>57</sup> Τελεμεσσοῦ: Τελεμησσοῦ Müller.<sup>58</sup> Τελεμεσσοῦ: Τελεμησσοῦ Müller.<sup>59</sup> Κρούαν: Κρύα Müller.<sup>60</sup> Κρούων: Κρύων Müller.<sup>61</sup> τῶν Καυνίων Πάνορμον: τὸν Καυνίων Πάνορμον Müller.<sup>62</sup> Καῦνον: Καῦνου Müller (*qui suspexit Καῦνου pro Πασάδος scriptum esse*); ιε': ριε' Müller.

525 H (270 M) Ἐπὶ τῆς Ἐλαοῦσης εἰς Ῥόδον στάδιοι ρν', ἧτις ποιεῖ ἐπὶ Μαλλὸν μὲν σταδίους χ' καὶ ἐπὶ τὸ ἱερὸν τοῦ Βυζαντίου σταδίους χ'.<sup>63</sup>

*Appendice 2: Autres textes de référence sur les zones concernées*

Liv., XXVII. 16: *inde (portum Phoinicunta) Telmissicum profecti sinum, qui latere uno Cariam, altero Lyciam contingit.*

Pline, HN, V. 100: *In Lycia igitur a promuntorio eius (Tauri) oppidum Simena, mons Chimaera, noctibus flagrans, Hepaestium ciuitas, et ipsa saepe flagrantibus ignis. Oppidum Olympus ibi fuit, nunc sunt montana Gagae, Corydalla, Rhodiopolis. Iuxta mare Limyra cum amne in quem Arycandus influit, et mons Masicitus, Andria ciuitas, Myra, oppida Aperlae et Antiphellos, quae quondam Habesos, atque in recessu Phellos. Dein Pyrrha itemque Xanthus, a mari XV,<sup>64</sup> flumenque eodem nomine. Deinde Patara, quae prius Pataros, et in monte Sidyma, promuntorium Cragus. [101] Ultra par sinus priori; ibi Pinara et quae Lyciam finit Telmesus.*

Pline, HN, V. 103: *In ea (Caria) promuntorium Pedalium, amnis Glaucus, deferens Telmedium, oppida Daedala, Crya fugitiuorum, flumen Axon, oppidum Calynda. Amnis Indus [...] oppidum Caunos liberum, dein Pymnos. Portus Cressa, a quo Rhodus insula passuum XX.<sup>65</sup>*

Pline, HN, V. 131: *In Lycio autem mari Idyris, Telendos, Attelebussa, Cypriae tres steriles et Dionysia, prius Charaeta dicta, dein contra Tauri promuntorium pestiferae nauigantibus Chelidoniae totidem, ab iis cum oppido Leucolla, Pactyae, Lasia, Nymphais, Macris, Megista, cuius ciuitas interiit. Multae deinde ignobiles, sed contra Chimaeram Dolichiste, Choerogylion, Crambusa, Rhoge, Enagora VIII, Daedaleon duae, Cryeon tres, Strongyle et contra Sidyma Antiochi Glaucumque uersus amnem Lagusa, Macris, Didymae, Melanoscope,<sup>66</sup> Aspis et, in qua oppidum interiit, Telandria, proximaque Cauno Rhodusa.*

<sup>63</sup> Ἐλαοῦσης: Ἐλαιούσσης Müller; σταδίους χ': σταδίους δχ' Müller; σταδίους χ': σταδίους δχ' Müller.

<sup>64</sup> soit 120 stades.

<sup>65</sup> soit 160 stades.

<sup>66</sup> *Melanoscopium* a été comptée au nom des oppida de Ly-  
cie en 5. 101.

## Bibliographie

- ANDREI (2007) = O. ANDREI, *Spazio geografico, etnografia ed evangelizzazione nella Synagoge di Ippolito*, «Zeitschrift für antikes Christentum», XI, 2, 2007, pp. 221-278.
- ARKWRIGHT (1895) = W. ARKWRIGHT, *The frontier of Lycia and Caria*, «JHS», XV, 1895, pp. 93-99.
- ARNAUD (2004) = P. ARNAUD, *Entre Antiquité et Moyen-Âge: l'itinéraire Maritime d'Antonin*, in *Rotte e Porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'impero romano d'occidente. Continuità e innovazioni tecnologiche e funzionali. Genova, 18-19 giugno 2004, IV° seminario ANSER*, a cura di L. DE MARIA et R. TURCHETTI, Rubettino 2004, pp. 3-20.
- ARNAUD (2005) = P. ARNAUD, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Errance 2005.
- ARNAUD (2007) = P. ARNAUD, *La géographie romaine impériale, entre tradition et innovation*, in *La invención de una geografía de la Península Ibérica. 2. La época imperial*, par G. CRUZ-ANDREOTTI, P. LEROUX et P. MORET, Málaga – Madrid 2007, pp. 1-31.
- ARNAUD (2008) = P. ARNAUD, *Texte et carte de Marcus Agrippa: historiographie et données textuelles*, «Geographia Antiqua», XVI-XVII, 2007-2008, pp. 73-126.
- BAUER (1905) = A. BAUER, *Die Chronik des Hippolytos*, in *Mélanges Nicole*, Genève 1905, pp. 1-9.
- BEAN (1953) = G. E. BEAN, *Notes and Inscriptions from Caunus*, «JHS», LXXIII, 1953, pp. 10-35.
- BRANDT et KOLB (2005) = H. BRANDT et F. KOLB, *Lycia et Pamphylia. Eine römische Provinz im Südwesten Kleinasiens*, Mainz, Philipp von Zabern Verlag 2005.
- BRESSON (1991) = A. BRESSON, *recueil des Inscriptions de la Pérée Rhodienne* (Annales Littéraires de l'Université de Besançon, 445), Paris, Les Belles Lettres 1991.
- CASSON (1950) = L. CASSON, *The Isis and her Voyage*, «Transactions and Proceedings of the American Philological Association», LXXXI, 1950, pp. 43-56.
- COUNILLON (2007) = P. COUNILLON, *Pseudo-Skylax et la Carie*, in *Scripta Anatolica. Hommages à Pierre Debord*, par P. BRUN, Bordeaux, Ausonius 2007, pp. 33-42.
- CRAMER (1832) = J. A. CRAMER, *A Geographical and Historical Description of Asia Minor*, Oxford, University Press 1832, vol. 2.
- CUNTZ et BAUER (1906) = O. CUNTZ et A. BAUER, *Die Chronik des Hippolytos im Matritensis 121*, «Texte und Untersuchungen», N. F. XIV, 1906, pp. 243-276.
- DESANGES (2004) = J. DESANGES, *La documentation africaine du ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ: un problème de datation*, in *Graeco-Arabica. Festschrift in Honour of V. Christides*, Athènes 2004, IX-X, pp. 105-120.
- DI VITA (1974) = A. DI VITA, *Un passo dello Σταδισμὸς τῆς μεγάλης θαλάσσης ed il porto ellenistico di Leptis Magna*, in *Mélanges de philosophie, de littérature et d'histoire ancienne offerts à Pierre Boyancé*, par P. GROS, Paris – Rome, De Boccard 1974, pp. 229-249.
- DILLEMANN (1997) = L. DILLEMANN, *La Cosmographie du Ravennate* (Collection Latomus, 235), Bruxelles 1997.
- DILLER (1952) = A. DILLER, *The Tradition of the Minor Greek Geographers*, Lancaster – Oxford 1952.
- FLENSTEN-JENSEN (2004) = P. FLENSTEN-JENSEN, *Karia*, in *An Inventory of Archaic and Classical Poleis*, ed. by M. H. HANSEN et T. H. NIELSEN, Oxford, University Press 2004, pp. 1108-1137.
- FOUCHER (1964) = L. FOUCHER, *Projet d'enquête sur les ports de la Byzacène au début du III<sup>e</sup> siècle*, «Cahiers de Tunisie», XII, 45/46, 1964, pp. 39-44.
- GONZÁLEZ PONCE (1995) = F. J. GONZÁLEZ PONCE, *Avieno y el Periplo*, Écija, Editorias Graficas Sol 1995.
- GONZÁLEZ PONCE (1996) = F. J. GONZÁLEZ PONCE, *Geografía de gabinete, aspectos culturales y literarios en las descripciones geográficas de época imperial*, in *Las letras griegas bajo el Impero*, par M. BRIOSO et F. J. GONZÁLEZ PONCE, Sevilla, Libros Pórtico 1996, pp. 166-194.
- HEIKELL (1987) = R. HEIKELL, *Turkish Waters Pilot*, Huntingdon, Imray 1987.
- HELM (1929) = R. HELM, *Hippolytus Werke. IV: Die Chronik*, Leipzig, J.C. Hinrich'sche Buchhandlung 1929.
- HILD (2000) = F. HILD, *Die Lykischen Bistümer kaunos, Panormos und Markiane*, in *Studien zur byzantinischen Kunst und Geschichte: Festschrift für Marcell Restle*, hrsg. von B. BORKOPP und T. STEPPAN, Stuttgart, Anton Hiersemann 2000.
- HOHLFELDER et VANN (1998) = R. L. HOHLFELDER et R. L. VANN, *Uncovering the Maritime Secrets of Aperlae, a Coastal Settlement of Ancient Lycia*, «Near Eastern Archaeology», LXI, 1, 1998, pp. 26-37.
- HOHLFELDER et VANN (2000) = R. L. HOHLFELDER et R. L. VANN, *Cabotage at Aperlae in Ancient Lycia*, «The International Journal of Nautical Archaeology», XXIX, 1, 2000, pp. 126-135.
- HOUSTON (1988) = G. W. HOUSTON, *Ports in Perspective: Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports*, «AJA», XCII, 4, 1988, pp. 553-564.
- KLOTZ (1906) = A. KLOTZ, *Quaestiones Plinianae geographicae*, Berlin, Weidmannsche Buchhandlung, 1906.
- LOHMANN (1999) = H. LOHMANN, *Zwischen Kaunos und Telmessos. Reisenotizen aus dem karisch-lykischen Grenzgebiet*, «Orbis terrarum: Internationale Zeitschrift für Historische Geographie der Alten Welt», 5, 1999, pp. 43-84.
- LOHMANN (2001) = H. LOHMANN, *Zwischen Kaunos und Telmessos: addenda et corrigenda*, «Orbis terrarum: Internationale Zeitschrift für Historische Geographie der Alten Welt», 7, 2001, pp. 217-222.
- MARCOTTE (2000) = D. MARCOTTE, *Introduction générale*, in D. MARCOTTE, *Les Géographes Grecs*, t. 1, Paris, Les Belles Lettres 2000, pp. XIII-CLXVIII.
- MAREK (2006) = C. MAREK, *Die Inschriften von Kaunos* (Vestigia, 55), Munich, H. Beck 2006.
- MATTINGLY (1995) = D. MATTINGLY, *Tripolitana*, Londres 1995.
- MCNICOLL et WINIKOFF (1983) = A. MCNICOLL et T. WINIKOFF, *A Hellenistic Fortress in Lycia. The Isian Tower?*, «AJA», LXXXVII, 1983, pp. 311-323.
- MEDAS (2007) = S. MEDAS, *Le attrezzature veliche nel mondo antico. La vela a tarchia, la vela latina e altre tipologie minori*, in *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterraneo. Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática (Gandía, 9 a 10 noviembre de 2006)*, par J. PÉREZ BALLESTER et G. PASCUAL, Valencia 2007, pp. 79-111.
- MEDAS (2008) = S. MEDAS, *Il più antico testo portolanico attualmente noto: lo ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΗΤΟΙ ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ – Stadiasmo o Periplo del Mare Grande*, «Mayurqa», XXXII, 2008 (sous presse).

NOTES SUR LE STADIASME DE LA GRANDE MER

- PATON et MYRES (1896) = W. R. PATON et J. L. MYRES, *Karian Sites and Inscriptions*, «JHS», XVI, 1896, pp. 188-271.
- POMEY (1997) = P. POMEY (ed.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence 1997.
- PRONTERA (1996) = F. PRONTERA, *Sulla geografia nautica e Sulla rappresentazione litoranea della Magna Grecia*, in *La Magna Grecia e il mare. Studi di storia marittima*, a cura di F. PRONTERA (Magna Grecia, 10), Taranto, Istituto per la storia e l'archeologia della Magna Grecia 1996, pp. 281-298.
- REYNIER (2006) = C. REYNIER, *Paul de Tarse en Méditerranée. Recherches autour de la navigation dans l'Antiquité (Ac 27-28, 16)*, Paris, Editions du Cerf 2006.
- ROBERT (1937) = L. ROBERT, *Etudes anatoliennes; recherches sur les inscriptions grecques de l'Asie Mineure*, Paris, De Boccard 1937.
- ROUGÉ (1952) = J. ROUGÉ, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, «REA», LIV. 3-4, 1952, pp. 316-325.
- ROUGÉ (1960) = J. ROUGÉ, *Actes 27, 1-10*, «Vigiliae Christianae», XIV. 4, 1960, pp. 193-203.
- ROUGÉ (1966) = J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris 1966.
- ROUGÉ (1978) = J. ROUGÉ, *Ports et Escales de l'Empire tardif*, in *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo (Spoleto, 14-20 aprile 1977)*, a cura di G. ANTONELLI (Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'Alto Medioevo 25), Spolète 1978, pp. 67-128.
- SAINT-DENIS (1947) = E. SAINT-DENIS (DE), *Mare Clausum*, «REL», XXV, 1947, pp. 196-214.
- SCHWEDER (1878) = E. SCHWEDER, *Beiträge zur Kritik der Chorographie des Augustus. II: Die Chorographie des Augustus als Quelle der Darstellungen des Mela, Plinius und Strabo*, Kiel 1978.
- SIRKS (2002) = B. SIRKS, *Sailing in the off-season with reduced financial risk*, in *Speculum iuris: Roman law as a reflection of social and economic life in antiquity*, ed. by J. J. AUBERT et B. SIRKS, Ann Arbor, Univ. of Michigan 2002, pp. 134-150.
- TAMMUZ (2005) = O. TAMMUZ, *Mare clausum? Sailing Seasons in the Mediterranean in Early Antiquity*, «Mediterranean Historical Review», XX. 2, 2005, pp. 145-162.
- UGGERI (1994) = G. UGGERI, *Stadiasmus Maris Magni: un contributo per la datazione*. In *L'Africa Romana. Atti del XI convegno, Cartagine, 1994*, Sassari 1994, pp. 277-285.
- UGGERI (1998) = G. UGGERI, *Portolani romani e carte nautiche: problemi ed incognite*, in *Porti, approdi, e linee di rotta nel Mediterraneo antico*, a cura di G. LAUDIZI et C. MARANGIO, Galatina 1998, pp. 31-78.
- WARNECKE (1988) = H. WARNECKE, *Die tatsächliche Romfahrt des Apostels Paulus (SBS 127)*, Stuttgart 1988.
- WARNECKE (2000) = H. WARNECKE, *Paulus im Sturm*, Nürnberg 2000.
- WOLSKA-CONUS (1973) = W. WOLSKA-CONUS, *Deux contributions à l'histoire de la géographie: I. La Diagnôsis ptoléméenn: date et lieu de composition*, «Travaux et Mémoires», V, 1973, pp. 259-273.
- ZIMMERMANN (1992) = M. ZIMMERMANN, *Die Lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer*, «Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik», XCII, 1992, pp. 201-217.

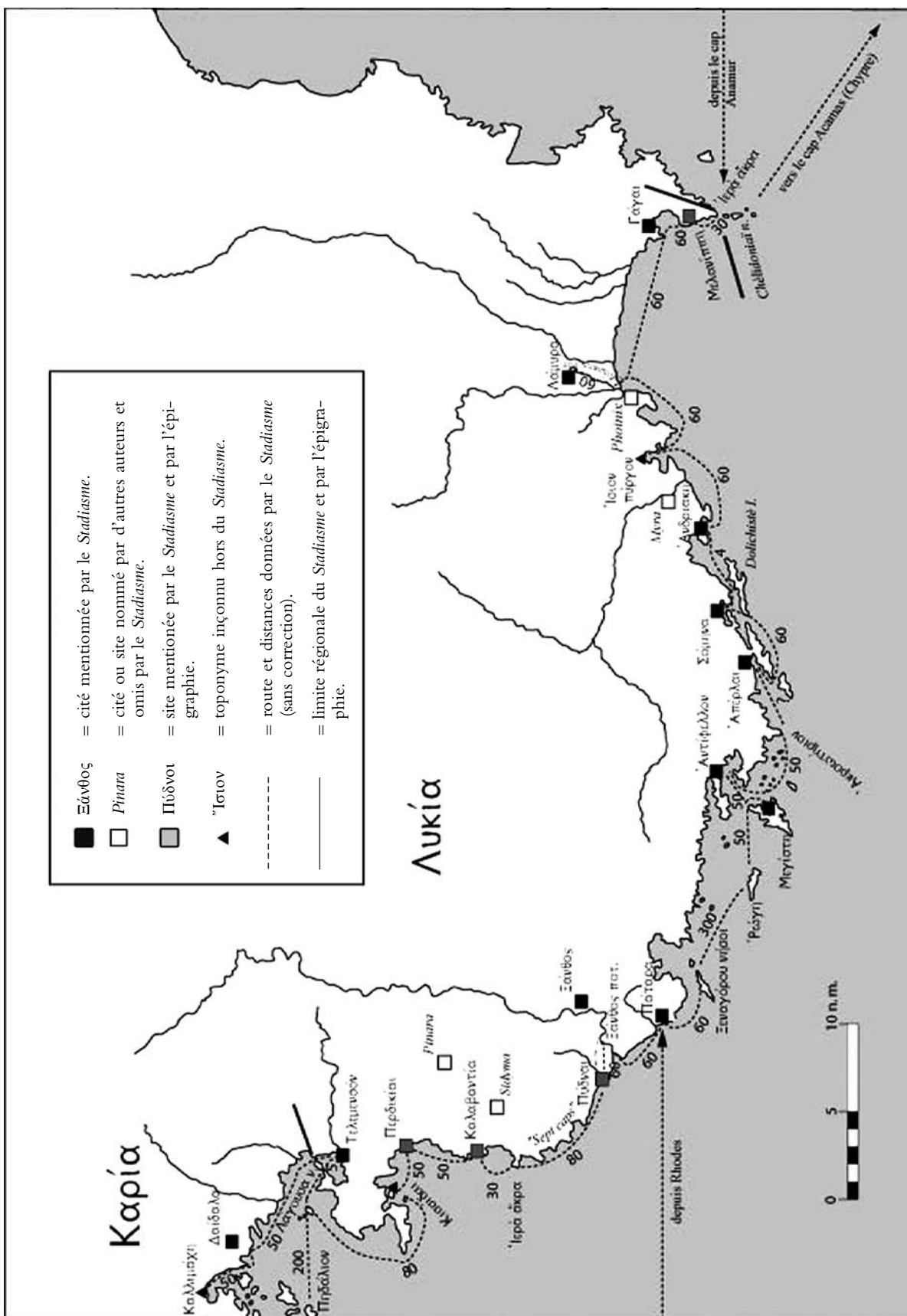


Fig. 1.

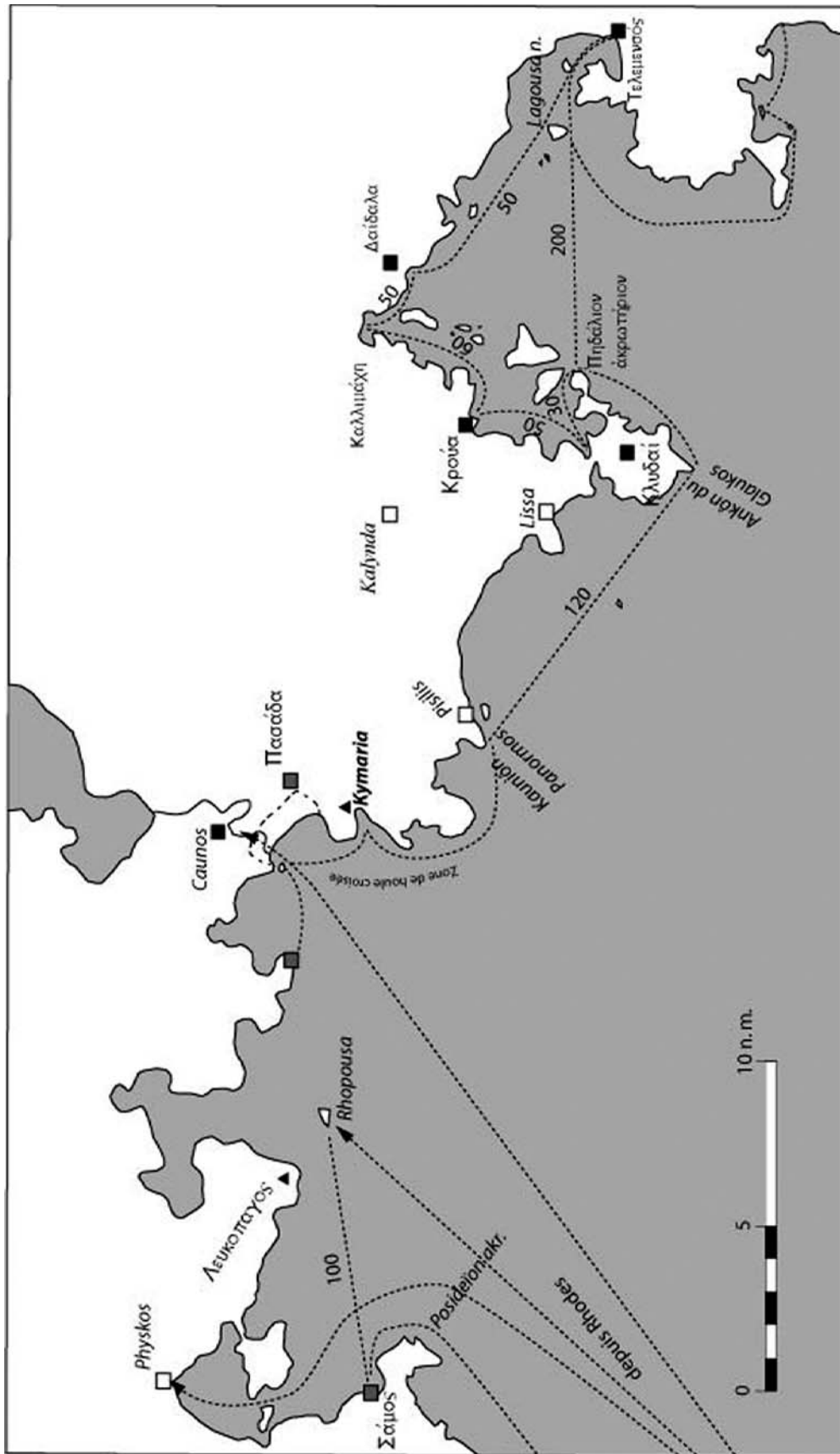


Fig. 2.



