

## La Lycie et la Carie du Stadiasme

In: *Anatolia Antiqua*, Tome 19, 2011. pp. 411-432.

---

Citer ce document / Cite this document :

Arnaud Pascal. La Lycie et la Carie du Stadiasme. In: *Anatolia Antiqua*, Tome 19, 2011. pp. 411-432.

doi : 10.3406/anata.2011.1111

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/anata\\_1018-1946\\_2011\\_num\\_19\\_1\\_1111](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/anata_1018-1946_2011_num_19_1_1111)

---

Pascal ARNAUD\*

## LA LYCIE ET LA CARIE DU *STADIASME*

Les côtes de Lycie sont une forme de paradoxe : elles se situent à l'articulation de deux grandes routes de navigation hauturière dont Patara et les îles Chélidoniennes marquent les extrémités : la route depuis Rhodes et au-delà, et la route d'Égypte, qui pouvait également se parcourir directement à partir de Rhodes ou de n'importe lequel des ports de Lycie ; de ce fait, sur les routes de l'Égée à l'Égypte, côtoyer la Lycie ne constituait pas une nécessité. En sens inverse, en revanche, le périple de la Lycie représentait la partie la plus délicate du voyage, car il était majoritairement exposé à des vents contraires. Dans une navigation d'Est en Ouest, on pouvait envisager une traversée directe de la mer de Pamphylie. On ne pouvait éviter de côtoyer la Lycie.

L'affirmation posée en principe par Strabon, que la Lycie était "richement dotée en ports" pose par ailleurs problème si l'on sait que l'immense majorité des cités possédait certes des ports mais souvent mal exposés, peu accessibles, voire dangereux, et limités à de petits caboteurs. Le sens du mot "port" mérite sans doute à cet égard un minimum d'attention.

Nous avons choisi de nous arrêter sur la description des côtes de Lycie que l'on trouve dans un ouvrage souvent comparé à nos *Instructions nautiques* : le *Stadiasme de la Grande mer*, pour 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. 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 inclut encore dans les limites de la Lycie, et au-delà jusqu'à l'île d'*Eleussa*, considérée par Strabon comme limite de la Pérée rhodienne. La raison de ce choix tient moins à la plus grande pertinence po-

litique 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 sa géographie historique, mais de nous appuyer autant que possible sur les connaissances acquises pour souligner les problèmes spécifiques que pose la valeur documentaire de l'ouvrage que l'on a coutume de désigner comme le *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<sup>1</sup> y voit "le seul portulan à proprement parler" qui nous soit parvenu de l'Antiquité, 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 doute que quoi que ce soit de comparable aux portulans médiévaux ou aux modernes Instructions nautiques soit à rechercher dans les périples antiques. La valeur que l'érudition moderne a attachée à cet ouvrage tient en effet largement au luxe de détail qui, dans certaines régions, s'attache aux conditions de la navigation, et qui l'on fait assimiler à des Instructions nautiques. Pour les régions qui nous concernent dans ces pages, et de façon générale pour toutes les côtes d'Asie Mineure, le *Stadiasme* est sensiblement plus laconique. Dans les passages qui nous intéressent, il mentionne la nature de fleuves, d'îles et d'une tour sous une forme inva-

\*) Université Lumière Lyon 2.

1) Uggeri 1998 : 33.

riable et relativement originale “l’objet de telle nature, qui a pour nom...”. Le long d’une côte réputée “bien dotée en ports”, mais souvent malcommode pour la navigation, il ne paraît pas dénué d’intérêt de s’arrêter quelque peu sur la description que fait de cette côte le *Stadiasme* et à la signification des lieux retenus par l’auteur du *Stadiasme*, et à ses rapports avec la réalité de la navigation antique le long de ces côtes complexes par leur morphologie et par leur climat, ce qui équivaut à poser le problème de la valeur documentaire du *Stadiasme* pour la région concernée.

### LE STADIASME DE LA GRANDE MER

Ce texte, désigné par les manuscrits comme le “Stadiasme ou Périple de la Grande mer”, est de fait extrêmement complexe. Il nous est parvenu dans 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<sup>2</sup> que le texte a été annexé par Hippolyte lui-même à sa *Chronique*, où il fait suite au *Diaperismos*, 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<sup>3</sup>, et aurait disparu des éditions ultérieures. C’est un texte très corrompu, très fortement corrigé par Müller et, à ce titre, très difficile à utiliser. La plupart des historiens le citent en effet à travers cette édition, qui n’est pas la meilleure. 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*<sup>4</sup> ; 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<sup>5</sup>. C’est le texte de Helm que nous avons suivi.

Si l’on en croit l’introduction, le périple se proposait, en prenant pour point de départ Alexandrie, 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>6</sup>, aux Bouches du Phage ; après avoir mesuré le Bosphore (Cimmérien ?), il devait décrire les côtes de l’Europe jusqu’aux mêmes colonnes d’Hercule et de *Gadeïra*, “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<sup>7</sup> considèrent 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’*épidromè Stadiasmôn* annexée à l’*Épitomè* de Timosthène<sup>8</sup>. D’autres l’ont fait remonter au *Périple* de Ménippe

2) Bauer 1905.

3) Cuntz - Bauer 1906 ; Marcotte 2000 : XLIX.

4) Helm 1929 : 95-139.

5) 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.

6) Ou au sanctuaire de Zeus Ourios : selon une conjecture de Müller (*GGMI* : 428) acceptée par Marcotte 2000 : XIII-CLXVIII.

7) Uggeri 1998 : 38 ; Desanges 2004.

8) Marcotte 2000 : LXV.

de Pergame de 25 av. J.-C., sans preuve claire, mais sur la foi de parallèles d'expression<sup>9</sup>. 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*<sup>10</sup>. 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<sup>11</sup>, en tout cas antérieure à la réalisation sous Néron en 61/62 du port de *Leptis Magna*<sup>12</sup>, puisque le *Stadiasme* nous dit que *Leptis* est "dépourvue de port"<sup>13</sup> ; le port hellénistique d'A. di Vita, serait selon Mattingly en fait augustéen<sup>14</sup>. 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<sup>15</sup>, reste plausible. Un faisceau d'indices a conduit G. Uggeri<sup>16</sup> à dater la compilation du périple entre 50 et 60 de notre ère, en se fondant notamment sur l'utilisation du nom *Klaudia* (§ 328 M = 586 H) pour désigner l'île de Gaudos, au sud de la Crète ; à l'inventaire des sources de la compilation, il conviendrait selon lui d'ajouter... la carte d'Agrippa, dont on ignore 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<sup>17</sup>. 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.<sup>18</sup>, ou de la seconde moitié du même siècle, suivant l'opinion de Müller<sup>19</sup>.

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 de peu de poids : il suffit de songer à la *Diagnôsis* "ptoléméenne"<sup>20</sup> rédigée au VI<sup>e</sup> s., dans le milieu païen des *méchanichoï* alexandrins<sup>21</sup>, et l'*Hypotypose* qui l'accompagne sans doute dès l'origine<sup>22</sup> 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 av. J.-C.<sup>23</sup>, 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 maîtres ouvrages perdus de la littérature périplographique 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

9) Diller 1952 : 105 ; Marcotte 2000 : LII.

10) Diller 1952 : 150, n. 10.

11) Diller 1952 : 149-151 ; Rougé 1978.

12) Di Vita 1974 ; Uggeri 1994 ; Uggeri 1998.

13) *GGM* I 462 = Helm 336 : 107.

14) Mattingly 1995 : 118 ; Desanges 2004.

15) Mc Nicoll - Winikoff 1983 : 320 ; Uggeri 1998 ; Desanges 2004 : 38-46.

16) Uggeri 1994.

17) Arnaud 2008.

18) Foucher 1964.

19) González-Ponce 1995 : 69-71.

20) *GGM* II, 488-493.

21) Wolska-Conus 1973.

22) Marcotte 2000 : XLI-XLII.

23) Counillon 2007.

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.

Ce périple, dont les notices comprennent des renseignements et une forme très différents d'une région à l'autre, procède à l'évidence de la compilation de plusieurs grands ensembles documentaires, sans doute rédigés à des époques différentes, sur un substrat en partie hellénistique, et probablement retouchés à des époques différentes. On en compte généralement deux<sup>24</sup>, mais on distingue assez aisément au moins trois ensembles bien individualisés, au sein desquels, d'autres sous-groupes peuvent à l'occasion être identifiés. 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. A 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. L'usage de l'impératif, caractéristique de l'ouvrage, ne disparaît pourtant pas dans ces régions et constitue sans doute la marque du compilateur ou d'un des compilateurs.

Si l'on observe le détail du formulaire très normé qui caractérise les segments d'itinéraires dans les passages qui nous intéressent, plusieurs variations paraissent trahir des sources différentes : on voit par exemple que *eïs*, majoritairement utilisé, alterne avec *épi*, et parfois avec *eôs*, ce dernier paraissant être le fait du compilateur lui-même, puisqu'il apparaît dans les comptes récapitulatifs. De la même façon, *apo* alterne avec *ek*. Or, on remarquera que *ek*, 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 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 *ek*. Nous verrons bientôt qu'entre *Rhopousa* et *Elaousa* un passage entier paraît interpolé (522-524 H = 267-269 M).

A la suite des travaux pionniers de L. Dillemann<sup>25</sup> 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<sup>26</sup>. 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<sup>27</sup>. C'est ce que suggère la syntaxe de l'ouvrage, dont plusieurs traits sont typiquement tardifs<sup>28</sup>. L'expression "Grande Mer" pour désigner la Méditerranée n'est pas la plus fréquente ; elle est même assez rare<sup>29</sup>. 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. Quoique l'on pense de la réalité de cette paternité, cette expression est au mieux tombée en désuétude jusqu'à Arrien de Nicoméde, et sa résurrection est sans doute en partie à mettre au compte de la cuistrerie intellectuelle<sup>30</sup> qui culmine à partir de l'époque antonine et a notamment conduit à exhumier 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 (1.2.3 ; 8 ; 86) que chez l'Anonyme de Ravenne.

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

24) González-Ponce 1995 : 69-71.

25) Dillemann 1997.

26) Arnaud 2004.

27) Marcotte 2000 : XLIX-LIII.

28) Marcotte 2000 : LI.

29) Desanges 2004 : 106.

30) González-Ponce 1996 ; Arnaud 2007.

sources comme on l'a pensé d'assez longue date<sup>31</sup>. 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 des marques tardives qui peuvent 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, même si nous le pensons, qu'elle en ait initialement fait partie. 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'elle décrive le système portuaire et les routes de navigation des côtes lyciennes, et *a fortiori* qu'elle le décrive au sein d'un contexte chronologique cohérent.

### CONDITIONS DE NAVIGATION, MOUILLAGES, PORTS, PALEO-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 étiésiens, 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 défavorables à des relations dans les directions opposées. Cette situation explique la relative importance de la navigation automnale, considérée comme hivernale par les anciens, 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<sup>32</sup>. En été, le *meltem* 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 Egée 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*<sup>33</sup> ; 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<sup>34</sup>.

La navigation de Paul entre Césarée et Rome est sans nul doute l'exemple le plus souvent étudié de cette route automnale<sup>35</sup>, quoique sa date précise dans l'année reste très contestée. 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

31) Rougé 1978 : 72.

32) Arnaud 2005 : 207-229.

33) Casson 1950.

34) Zimmermann 1992.

35) Rougé 1960; Warnecke 1988 ; Pomey 1997 ; Warnecke 2000 ; Reynier 2006.

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<sup>36</sup>.

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). A Myres, ses gardes trouvent un navire d'Alexandrie, qui faisait 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'Egée, c'est ce que nous apprennent les témoignages concordants de Thucydide et de Luc. Thucydide (8.35) nous apprend incidemment que c'est dans l'hiver 411-410 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 (8.39), 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>37</sup> semblent également se rapporter à une navigation en sens anti-horaire<sup>38</sup>, durant laquelle le navire et ses passagers ont dû

trouver un abri à Patara – alors nommée *Arsinoè*<sup>39</sup> – à une date que le reste de la correspondance liée à ce voyage permet de situer entre novembre - décembre 258 et avril 257. Quoique Zimmermann situe cet épisode dans le cadre d'un retour vers l'Égypte, il a bien mis cet épisode 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 récentes<sup>40</sup> relatives à la fermeture hivernale des relations côtières, mais la fréquentation des routes "hauturières" est fondée sur une distinction en grande partie artificielle<sup>41</sup>, entre routes côtières et relations à grande distance. Il existe en effet des itinéraires côtiers à grande distance – ce que l'époque moderne appelle le "grand cabotage" – et le cabotage local ou régional.

Tite-Live<sup>42</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 permanent. 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 Sidé.

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 qui sont moins établies), ou encore en hiver, lorsque les

36) Aint-Denis 1947 ; *contra*. Rougé 1952 avec des arguments souvent spécieux.

37) *P. Michigan* I. 1 ; I. 10 ; *P. Cair. Zen.* I. 59029 ; 59052.

38) *Contra*, Zimmermann 1992.

39) Strab. 14.3.6, C 666.

40) Tammuz 2005.

41) Arnaud 2005.

42) Liv. 37.23 : *Tardius nauigauerant regii* (les navires d'Antiochos), *aduerso tempore etesiarum, quod uelut statum Fauoniis uentis est*.

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 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 sans mal être parcourue en une journée d'été par vent favorable et constant. L'utilisation systématique des ports intermédiaires sur ces routes est donc douteuse, car elle n'était pas absolument nécessaire.

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, et alternant les zones de calme et d'accélération des flux, conditions exigeant de petits navires très manœuvriers, grésés en voile à livarde ou marchant principalement à la rame, mais peu propices à des navires grésés en voile carrée, même (hypothétiquement) réduite en forme triangulaire<sup>43</sup> ; 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 a été l'objet d'une revalorisation pleinement justifiée de la part de l'historiographie anglo-saxonne récente, très portée sur le cabotage<sup>44</sup>. 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 présidé à l'intitulé de ces journées. 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 J. Rougé<sup>45</sup>. 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'*épimélèia*. Une côte *alimènos* est une catastrophe de nature que l'*épimélèia* 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 kleïstos*<sup>46</sup> pour caractériser un port protégé par des jetées 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.

43) Cf. en dernier lieu, Medas 2007. Sur les faibles capacités de remontée au vent des navires anciens, cf. Palmer 2009.

44) Houston 1988 ; Hohlfelder - Vann 2000.

45) Rougé 1966 : 107-119.

46) Cf. par ex. Str. 14.6.3 : *Kition* de Chypre.



Il y a un spectre large de *liménès*, 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 piètre 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. Mais on sait aussi que les lignes de mouillage des navires anciens sont de cordage de chanvre. 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.

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 *euliménos* si l'on dresse la liste de ses abris, il ne l'est pas si l'on fait le compte de ses ports : intégrer les quelques baies que l'étude paléomorphologique de certains rivages impose de rajouter à notre liste ne change pas radicalement ce point de vue. Il est du reste frappant que les mêmes cités (*Gagai*, *Myra*, *Kalinda*) soient selon nos sources comptées au nom des cités côtières ou des cités de l'intérieur, et que même Phellos et Antiphellos,

situées au bord de la mer, mais hors des grandes routes maritimes, soient, comme on le verra, considérées par certains auteurs anciens comme des villes de la mésogée.

### 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, quelques 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. Le *Stadiasme* ne brille pas par la qualité de la copie et 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 peu féru de toponymie, ce qui est loin de constituer une exception. 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. La confusion qui s'y est attachée a abouti, chez l'un comme chez l'autre, à l'émergence d'assez nombreux pseudo-toponymes, formés par assemblage ou par homophonie approximative<sup>47</sup>. Face à un toponyme inconnu par ailleurs, on doit donc toujours garder présente à l'esprit l'hypothèse qu'il puisse s'agir d'une interpolation ou 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 *Molachat* et *Malva* étaient deux noms différents du même fleuve, Ptolémée a ainsi déconstruit et reconstruit toute la géographie de la Maurétanie Tingitane<sup>48</sup>. L'auteur du gobelet IV de Vicarello mêle deux strates toponomastiques de la même route entre Briançon et Turin. On pourrait multiplier les exemples de telles erreurs. Il n'existe pas en la matière de bonne et de mauvaise source, mais seulement une majorité d'auteurs – fussent-ils aussi illustres que Strabon ou Ptolémée – aux yeux

47) Schweder 1878 ; Klotz 1906.

48) Arnaud 1998 : 17.

desquels les toponymes n'étaient guère que des *nomina nuda* auxquels étaient au mieux associés des images culturelles, mais rarement une idée précise de localisation au sein d'un contexte géographique précis.

Heureusement, 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 géographes généralement mieux évalués par l'érudition moderne... Le *Stadiasme* doit à l'évidence être de ce point de vue 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 différentes, commune à tous ces auteurs ou à ceux sur lesquels ils se sont fondés, est un facteur possible, voire probable, d'erreurs et d'interpolations.

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 peut avoir des conséquences redoutables.

La méthode utilisée pour la localisation d'un lieu est bien illustrée par le débat relatif à l'identification de l'*Isios Pyrgos*<sup>49</sup>. 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 coor-

données 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 *Daïdala* et *Telmessos* en font bien 115 en réalité<sup>50</sup>. Les 3 stades (D) 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 P, 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. A partir du moment où même le comput a été corrigé de 1500 (af') en 1100 (ar') par Müller, toutes les corrections deviennent possibles... C'est un jeu qui peut rapidement s'avérer pernicieux. Si l'on sait que ces computs étaient supposés permettre de contrôler les valeurs intermédiaires, leur correction autorise en cascade toutes les corrections imaginables. A tout prendre, la valeur haute donnée par les manuscrits, compte tenu de la disparition de certaines valeurs intermédiaires, est plus conforme aux ordres de grandeur escomptés que celle, plus basse, de Müller, qui repose entièrement sur une concaténation de corrections.

Une simple confrontation des lieux identifiés, portés sur un fond de carte moderne et des distances inscrites dans le *Stadiasme* (cf. Fig. 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. On ne peut manquer d'être sensible à la présence récurrente de véritables séries de distances de 60 et de 50 stades. La répétition régulière de valeurs identiques a pu être à la fois la cause ou la conséquence d'une erreur de lecture. Pourtant, confrontées aux quelques données susceptibles de 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 (14.3.6, C 666) et dans le *Stadiasme*. Les 150 stades comptés par le *Stadiasme* entre *Elaoussa* et Rhodes sont à rapprocher des 120 stades comptés par Strabon (14.2.2, C 651) pour le même parcours.

49) Mc Nicoll - Winikoff 1983.

50) Arkwright 1895 : 95.

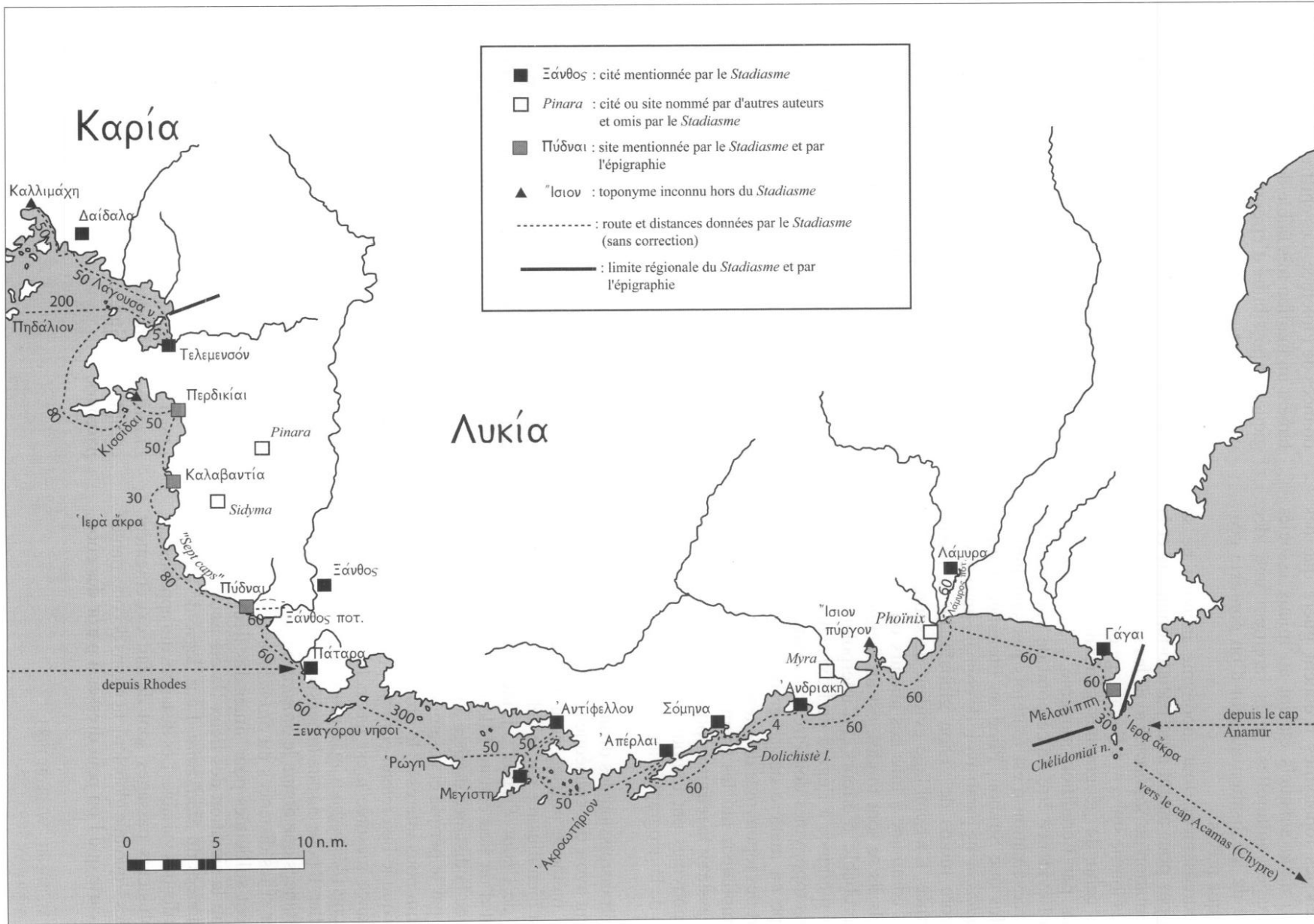


Fig. 1 : La Lycie du Stadiasme.

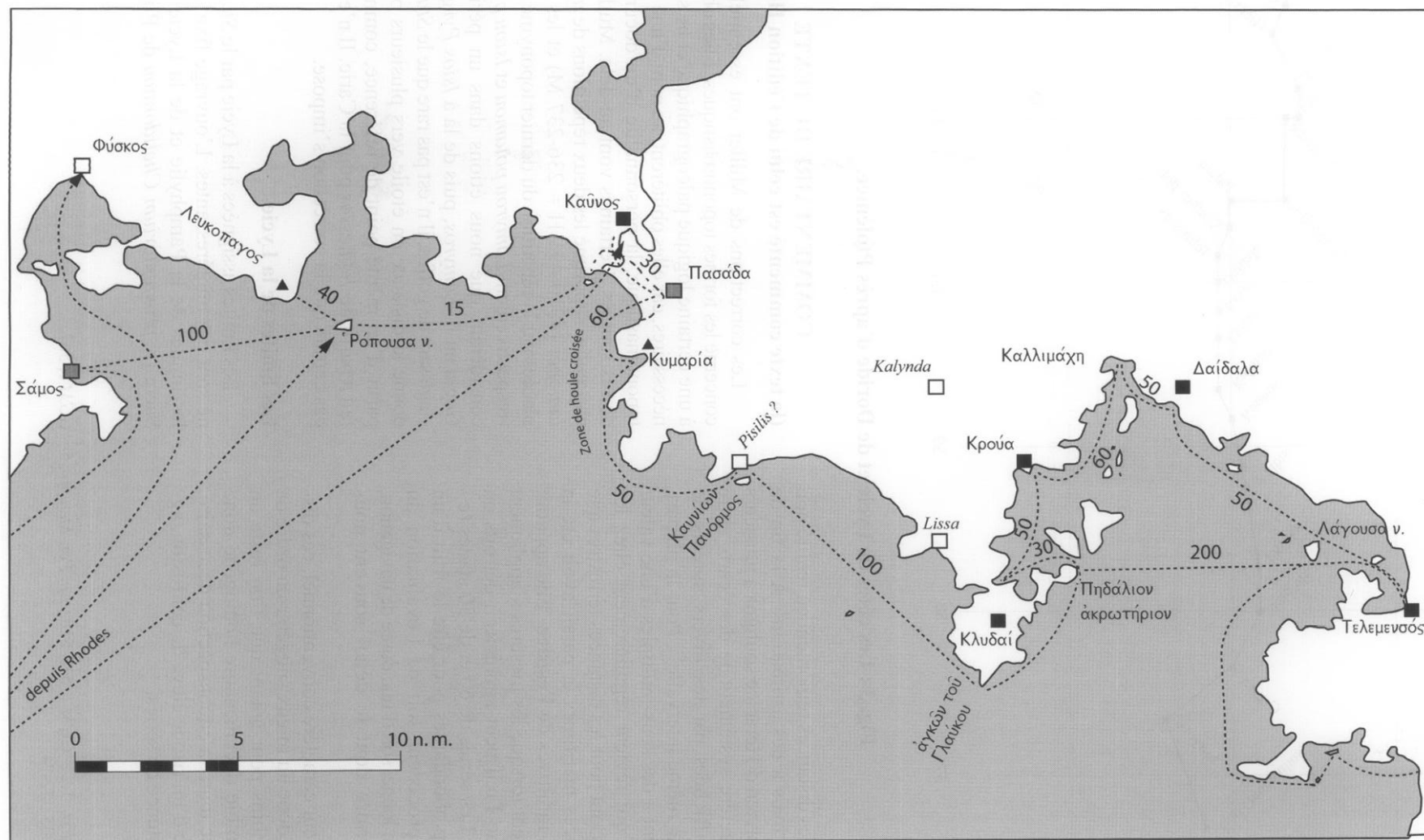


Fig. 2 : Les côtes de Doride à Thelmessos d'après le Stadiasme.

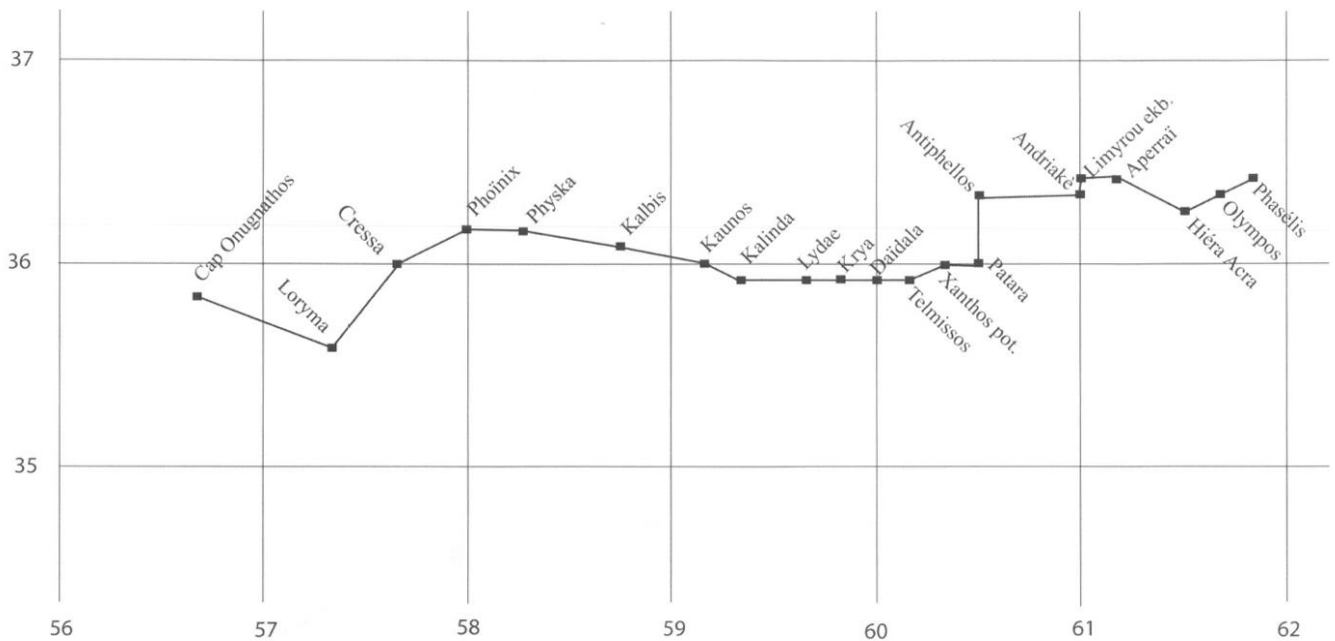


Fig. 3 : Les côtes de Lycie et de Doride d'après Ptolémée.

C'est que ces distances remontent en réalité non à des mesures mais à des estimations. A 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<sup>51</sup>. 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<sup>52</sup>. Les séries de 60 et de 50 stades (c / et n /) 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 (le texte commenté est celui de l'édition Helm)

Les corrections de Müller ont essentiellement concerné les formes toponomastiques. Elles obéissent à une certaine logique paléographique et ne sont pas nécessaires, car elles oblitèrent, au nom d'une vulgate toponomastique, la personnalité d'un document et de ses sources. Certaines vont au-delà. Müller a en particulier supprimé les deux répétitions de *apo Mélanippès* (4910-491 H = 236-237 M) et les a remplacées par la répétition du dernier toponyme énoncé (respectivement *Lamyrou potamou* et *Isiou pyrgou*), considérant que nous étions dans un périple de *Gagai* au fl. *Lamyros*, puis de là à *Isios Pyrgos*. 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

Les limites assignées à la Lycie par le *Stadiasme* ne sont pas inintéressantes. L'ouvrage fixe en effet les limites de la Pamphylie et de la Lycie au cap Sacré (le *promuntorium Chelidonium* de Pline), en

51) *Per. Mar. Ext.*, 1.2 = *GGM* 1, 517-518 ; *Ep. Per. Menipp.*, 5 = *GGM* 1, 567.

52) Arnaud 2005 : 72-74.

accord avec Pline, qui adopte une division géographique : pour lui comme pour Mela (1.80), la Lycie forme un golfe limité à l'Est par ce cap et Strabon (14.3.8, C 666) 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 horographique et littoral constitutif de la Pamphylie. Tite-Live (37.23), Mela (1.79) et Ptolémée (*Geogr.*, 5.3.3) fixent ces limites à *Phaselis*. Le pseudo-Skylax les fixait à *Pergè*. Le *Stadiasme* fixe par ailleurs les limites de la Lycie et de la Carie à *Telemessos* (*Telmessos*). Il suit ainsi les limites retenues par Pline (Pline, *HN* 5. 101) et Mela (1.82), à l'évidence d'après leur source commune d'époque augustéenne<sup>53</sup>, et avant eux par Agrippa<sup>54</sup>, qui paraît avoir appuyé sur cette limite sa division en deux parties de l'Asie, même si le texte de Pline n'est pas absolument limpide à cet égard. Pour Strabon (14.2.2, C 651 ; 14.3.2, C 664), la frontière de la Lycie et de la Pérée rhodienne est à *Daïdala*, la ville étant dans la Pérée, et le mont homonyme déjà en Lycie. Pour Ptolémée, la limite de la Lycie et de la Carie est à Kaunos. Ces choix paraissent procéder plus de logiques topographiques que politiques et s'apparentent à ceux des auteurs augustéens et du I<sup>er</sup> s. de notre ère.

Nous ne nous sommes pas limités dans cette étude à la Lycie du *Stadiasme* ; nous avons choisi de prolonger notre analyse jusqu'à *Elaoussa*, c'est-à-dire jusqu'au moment où le périple s'interrompt pour céder la place à vingt-sept itinéraires au départ de Rhodes et à un insulaire qui nous paraît en fait débiter après la mention de Kaunos.

### Le périple de Lycie

Les toponymes mentionnés d'Est en Ouest le long de la côte par les autres auteurs<sup>55</sup> sont : *Hiéra acra* (Ptl., Str.)/ *promuntorium Tauri* (Pl., Ml.), *Simena* (Pl.), le Mt *Chimaïra* (Pl., Ml.) et la cité d'*Hephaestium* (Pl.), *Olympus*<sup>56</sup> (Pl., Ptl.), le fl. *Limyrus* et *Limyra* (Skyl., Str., Pl., Ml., Ptl.), *Gagai* (Ptl.), le Mt *Masicytus* (Pl., Ptl.)<sup>57</sup>, *Andria* (Pl.),

*Myra*<sup>58</sup> (Str., Pl.), *Aperlae* (Pl., Ptl.), *Antiphellus quae quondam Habesos* (Pl., Ptl.), *Phellos* (Skyl., Pl.), *Patara* (Str., Ml., Ptl.), *Pyrrha* (Pl.), le fleuve *Xanthos* (Skyl., Str., Ml., Ptl.), le fleuve *Létôon* (Str.), *Xanthos* (Skyl., Str., Pl., Ml.), *Patara* (Pl.), *Chimaïra* (Str.), le cap *Cragus* (Pl.), le Mt *Cragus* (Ml., Ptl.), le Mt *Anticragus* (Str.) et le *chôron* de *Karmylessos* (Str.), le cap *Telmessus* avec un port (Str.) et *Telmessus* (Skyl., Str., Pl., Ptl.). Pline (*HN* 5. 131) y ajoute trente-et-une îles entre les Chélidoniennes et *Rhoudousa*, proche de *Kaunos* ; Strabon (14.3.7, C 666), quant à lui nomme les îles de *Mégistè* et *Kisthènè*, et place "dans l'intérieur des terres", *Phellos*, *Antiphellos* et *Chimaïra*. Sa vision de toute la côte entre le cap Sacré et *Elaïoussa* est très confuse. Pline, qui considère *Gagae* comme *montana*, imagine pour sa part la Lycie comme un golfe et fait de *Telmessos* la limite entre le *mare Asiaticum siue Carpathium* et le *mare Lycium*. Pour comprendre un certain nombre des curiosités inhérentes aux descriptions de Pline et de Strabon, qui imagine une navigation en droite ligne vers l'Ouest depuis *Daïdala*, dans le prolongement d'une ligne droite idéale depuis la Pamphylie, il n'est pas inutile de tenter une reconstruction de la carte de Ptolémée. On voit clairement que la succession complexe de golfes s'efface au profit de la vision d'une côte globalement rectiligne formant deux golfes peu marqués.

Cette représentation montre que l'image dominante de ces côtes n'a pas été imposée par le modèle des périples détaillés des côtes, qu'ont pourtant utilisés tous nos auteurs, ni par un cabotage respectueux de toutes les sinuosités de la côte (*katakolpizein*) mais par une navigation en droiture (*euthyploïa* ; *ép' euthéias*) au large de celles-ci. Le périple est par nature un exposé linéaire et sa représentation graphique ou intellectuelle est la droite ou le cercle, comme dans le cas de la carte de Doura-Europos. Le long de cette ligne sans forme d'où n'émergent que quelques caps et un golfe dont l'existence n'est suggérée par la seule mention d'une traversée directe, se succèdent, d'Est en Ouest, les toponymes suivants :

53) Mela 1.82 : *et quae Lyciam finit urbs Telmessus* ; Pline *HN* 5. 100 : *et quae Lyciam finit Telmessus*. La mention de la Lycie appelle au même emplacement chez Mela (1.81) et Pline (*HN* 5. 97-99) la même digression sur le Taurus. Au plus tard à l'époque de Galba, *Lydaï* appartenait à la Lycie, cf. Descat 1998, 109-110, qui pense que cette division est augustéenne et est l'œuvre d'Agrippa.

54) Pline, *HN* 5. 101-102 = fgt 25 Klotz, 28 Riese.

55) Strabon, *Géogr.*, 14.3.4-8, C 665-66, Mela, 1.15.80-82, Pline, *HN*, 5.100, Ptolémée, *Géogr.*, 5.3.2-3.

56) Ptolémée (*Géogr.*, 5.3.3) mentionne également *Olympos*, mais place ce toponyme, à la même latitude, 10', soit 66 stades, à l'est du cap Sacré.

57) Ptolémée, *Géogr.*, 5.3.1 fait du mont *Masikytos* la limite orientale de la Lycie, mais le situe beaucoup plus à l'est que Pline. au nord de *Phaselis*, dans l'angle nord-ouest du golfe d'Antalya.

58) Ptolémée, *Géogr.*, 5.3.6 place *Myra* dans l'intérieur des terres le long du mont *Masikytos*.

**Hiera acra** : Taşlık Burnu, le cap Sacré (cf. Strab., 14.3.8, C 666 ; Ptol., 5.3.3), *promuntorium Chelidonium* pour Pline (5.97) : il est situé en face des îles Chélidoniennes, de sinistre réputation auprès des navigateurs (Pline, *HN* 5. 131 : *pestiferae navigantibus*), mentionnées plus haut par le *Stadiasme* et généralement mentionnées par les géographes anciens de préférence au cap. Strabon (14.3.8, C 666) y fait état d'un *proshormos*.

**Mélanippè** : Karaöz Limanı. Le site est mentionné par Hécateé, Stéphane de Byzance (s.v.) et Quintus de Smyrne (3. 232) sous la forme *Melanippion*.

**Gagai** : Mavikent. Cette cité est mentionnée par le ps.- Skylax (100) et Stéphane de Byzance (s.v.). Pline (5.100) la comptait au nombre des cités de la montagne. A l'époque romaine, on la mentionne surtout comme lieu d'origine d'une pierre aux vertus médicinales supposées.

**Lamyra** et **Lamyros potamos** : Yuvalılar. La forme est *Limyra* pour tous les autres auteurs, neutre pluriel pour les sources grecques, féminin singulier pour certaines sources latines. La cité et le fleuve sont également associées chez le ps.-Skylax, Strabon (14.3.7, C 666), qui la qualifie de *polichnè*, Pline, (5.100), Ptolémée, 5.3.2, St. de Byzance. Lieu de la mort de Caius César (Vell. Pat., 2, 102), elle est un des rares toponymes de Lycie mentionnés par des sources latines du I<sup>er</sup> s.<sup>59</sup>. Sa notoriété auprès de ces sources tient toutefois à des critères étrangers à son rôle dans la navigation ou à son importance intrinsèque.

**Isios pyrgos** : ce toponyme est un hapax. Il est identifié sur la base des seules distances du *Stadiasme* avec la forteresse de Beymelek<sup>60</sup> ; 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<sup>61</sup>.

**Adriakè** : Andraki. *Andriakè* est connue pour avoir été l'*épinéion* de Myres<sup>62</sup> ; Pline la mentionne comme une cité sous le nom d'*Andria* (5, 100) et Ptolémée la nomme (5.2.3 ; 8.17.24), mais Strabon (14.3.7, C 666) et les *Actes des Apôtres* (27.5) ne mentionnent que Myres.

**Somèna** : Kale köy, près d'Üçağız. *Simena* d'après Pline (5.100) et St. de Byzance. *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 limitée à l'Ouest par les îlots adjacents. Cette baie reste très exposée aux flux dominants d'Ouest et d'Est qui y lèvent rapidement de la houle. Son extrémité occidentale forme le port oriental d'*Aperlai*, à laquelle elle est reliée par un isthme traversé par une chaussée antique<sup>63</sup>, mais c'est un mouillage très exposé à tous les vents. Les deux cités furent d'ailleurs liées au I<sup>er</sup> s. de n.è. dans le cadre d'une sympolitie<sup>64</sup>. 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. A proximité, Üçağız Limanı 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, bien visible, n'était accessible qu'à de très petites embarcations<sup>65</sup>. 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

**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, où les rafales accélèrent sensiblement par *meltem*.

**Antiphellos** : Kaş. Le site antique, où les vents ne cessent de tourner, est bordé de deux mouillages. Au nord Buçak Deniz, longtemps désigné comme le port de Vathi. 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 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 Bayındır Limanı, à l'abri d'İnce Burnu

**Mégistè nèsos** : Kastellorizon. L'île apparaît deux fois comme *portus* chez Tite-Live (37.22 ; 24), où elle est, pour des navires de guerre, l'étape

59) Ov. *Mét.* 9.646 ; Mela 1. 82, qui considère que de *Limyra* à *Patara*, il y a un grand nombre de cités, mais sans notoriété : *ut multa oppida sic (...) non inlustria*.

60) Mc Nicoll et Winikoff 1983.

61) Cramer 1832, 254.

62) App. *B.C.*, 4. 82 qui nous apprend que le port était fermé par une chaîne.

63) Hohlfelder et Vann 2000.

64) Brandt et Kolb 2005, 36.

65) Hohlfelder et Vann 1998 ; Hohlfelder et Vann 2000.



entre Rhodes et *Phasélis* dans le sens Ouest-Est et entre *Phasélis* et *Patara* dans le sens Est-Ouest. 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*. Il n'est distant que de trois milles nautiques du théâtre antique d'*Antiphellos*. Les cinquante stades comptés entre *Antiphellos* et *Mégistè* sont une aberration pure.

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

**Xénagorou nèsōi** : Pline (5.131), 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 de 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 Yalı Burnu, à l'exception de *Mégistè* et de *Rhogè*. La distance de 300 stades donnée par les manuscrits (t') correspond à une demi-journée diurne. La distance totale entre Haghios Georgios et Çatal Ada ne dépasse pas 7 milles. Elle a de ce fait été corrigée en 80 stades (p') par Müller.

**Patara** : la cité n'a que brièvement porté le nom d'Arsinoè sous le règne de Ptolémée II. L'usage de ce nom tendrait à exclure que le passage dérive de Timosthène, même si les deux noms coexistent dans les lettres de l'archive de Zénon citées plus haut<sup>66</sup>.

**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.

**Pydnaï** : ou Kynnaï. Le 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*. La précision que la distance de l'embouchure du Xanthe à Pydnaï est mesurée "en ligne droite" s'explique par la présence d'un golfe, dans l'Antiquité, entre l'embouchure du Xanthe et *Pydnaï*. Son existence a été confirmée par les études paléomorphologiques menées par l'équipe d'E. Fouache.

**Hiera akra** : Si l'on s'en tient aux distances données par le *Stadiasme*, ce cap, situé à 80 stades de *Pydnaï* 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 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** : Sancaklı liman. Cette baie étroite, mal exposée, dominée par une falaise est mentionnée dans les listes de tributs attiques de 425. Elle tenait lieu de port à *Sidyra* qui, quoique située dans l'intérieur, est considérée par Pline (5.131) comme une référence pour situer une île. 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.

**Perdikiae** : dans la tradition littéraire, seul Stéphane de Byzance rapporte la forme ; en revanche la forme adverbiale *Perdikiathen*, utilisée en guise d'ethnique, est associée à six noms de personnes dans trois inscriptions de Kaunos<sup>67</sup>. 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>68</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 cités 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*. La même impression se dégage d'une liste de souscripteurs du II<sup>e</sup> s. où l'ethnique apparaît au milieu d'ethniques civiques (*SEG 44. 890*). *Perdikiathen* pourrait alors renvoyer à notre site. Le fait qu'il ne s'agisse pas d'un ethnique en *-eus* mais

66) Zimmermann 1992.

67) Bean 1953 : 21-27, n° s. 5 ; 6 = *SEG 12, 473.13* ; *SEG 44 890.90*.

68) En faveur de cette hypothèse, Bean 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.



d'un adjectif d'origine pourrait indiquer que *Perdikiaï* n'était pas le siège d'une communauté mais probablement un 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 Fethiye. Le *Liber de Existencia Riveriarum* (766) mentionne *Pertichee* à six mille 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 à Gemiler Adası par les *Instructions nautiques* du XIX<sup>e</sup> s.. Il serait tentant de localiser ce toponyme à Ölü Deniz, qui est un excellent mouillage, mais aucun vestige n'y semble connu. La localisation traditionnellement admise est à Faralya / 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.), Ménécrate identifiait avec l'ancien nom de *Pinara*.

**Kissidaï** : le toponyme est inconnu par ailleurs. Il pourrait s'agir d'un site entre Ölü Deniz et Karacaören Bükü, mais aussi des îles elles-mêmes, Gemiler Adası ou Karacaören Adası.

**Lagousa nèsos** : la forme est alternativement au singulier ou au pluriel dans le *Stadiasme*. La distance à *Telmessos* y est très courte, e' = 5 stades, et doit probablement être corrigée en e' comme le pensait Müller. 10 stades sont le plus petit sous-multiple de l'unité de base de 120 stades (1/12). 15 stades (1/8) sont par ailleurs une valeur utilisée pour la distance d'îles côtières à la côte. *Lagousa* serait alors Kızıl Adası et Fethiye Adası l'île de *Macris*, nommée par Pline après *Lagusa* (*HN* 5. 131) en Lycie<sup>69</sup>, mais située par lui (*contra Sidyma Antiochi*) *Glaucumque uersus amnem*.

**Telemessos** : c'est la cité de *Telmessos* (Fethiye).

On notera, parmi les toponymes habituellement mentionnés par la littérature gréco-romaine dans le

périple de la Lycie, deux absences remarquables : Myres et le mont Chimère.

### Périple de Carie

Le périple de la Carie présente un intérêt particulier. 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 *sinus Glaucus*. De *Telmessos* à *Kaunos*, Mela, Pline, Ptolémée (5.3.2) et Strabon (14.2.2-3, C 651) mentionnent, d'Est en Ouest, cap *Pedalium* (Pl.), le fleuve *Glaucus* (Pl.) *Daedala* (Pl., Pt. Str.), *Krya/Karya* (Mel., Pl., Ptl., Str.), *Lydae/ Chydae* (Ptl.), *Calynda/ Kalinda* (Pl.Pt., Str.), que Strabon localise à 60 stades à l'intérieur des terres, *Pisilis* (Str.), le fleuve *Calbis* (Ptl., Str.) et *Kaunos* (Ptl., Str.). De *Kaunos* au cap *Onugnathos*, Ptolémée (5.2.11), Strabon (12.2.4, C 652) : le fleuve *Calbis* (Ptl., Str.), *Phouska* (Ptl.)/ *Physkos* (Str.), *Phoïnix chônion* (Ptl., Str.), au sommet d'une montagne (Str.) en face de l'île d'*Elaïoussa* (Str. 14.2.2 et 4), *Crèssos limèn* (Ptl.), *Doryma* (Pt.)/ *Loryma* (Str.).

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

**Daïdala** : Inlice. Pline (*HN* 5. 103) considère *Daedala* comme une *ciuitas* et attribue plus loin (*HN* 5. 131) deux îles à cette cité mentionnée par son ethnique (*insulae Dedalaeon II*). Pour Tite-Live (37.22) c'est un *castellum*. Selon Strabon<sup>70</sup>, c'est un *chônion* qui forme la limite orientale de la Pérée rhodienne ainsi que une montagne homonyme ; pour Ptolémée (5.3.2), c'est un simple *topos*. Elle n'est pas retenue comme cité par l'érudition moderne<sup>71</sup>. Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> s.<sup>72</sup>, on situe ce lieu à *Inlice*<sup>73</sup>. On peut au mieux imaginer un port d'embouchure. Le meilleur mouillage de la zone est à Göçek, très sensiblement plus à l'Ouest.

**Kallimachè** : Le toponyme est inconnu hors du *Stadiasme*. On le situe ordinairement à Göçek.

**Kroua** : Taşyaka. *Crya fugitiuorum* pour Pline (*HN* 5.103), *Krya* pour Artémidore, transmis par Stéphane de Byzance<sup>74</sup>. Ptolémée (5.3.2) la nomme

69) Robert 1935 (1962), 166-167. L'identification de *Macris* semble garantie par le nom byzantin et moderne de Temissos et de sa baie (Makri).

70) 14.2.2, C651 ; 14.3.4, C 655.

71) Flensted et Jensen 2004.

72) Arkwright 1895 : 94-95.

73) Brandt et Kolb 2005, 8, fig. 5 : 101 ; 139.

74) St. Byz., s.v. = Artémidore. fgt 1 : 240 Siehle.

*Karya* ou *Karoia*. Elle apparaît dans les listes de tributs attiques de 453/2 à 428/7 et en 425/4<sup>75</sup>. Selon Pline, qui utilise alors l'ethnique, cette communauté possédait trois îles : *insulae Cryeon III*. Mela (1.16.83) donne la forme *Cytria*, mais l'identifie avec un promontoire. S'il ne s'agit pas d'une erreur de Mela, la mention de ce cap pourrait s'inscrire dans la tradition représentée par le ps.-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 au texte du ps.-Skylax par référence à la ville carienne de *Kryassos* / *Kryassa*<sup>76</sup> : le manuscrit du ps.-Skylax porte *Krason*. La forme originale du toponyme peut être inférée de l'ethnique *Kryeus* qui est celui sur lequel s'accordent toutes les sources épigraphiques (*IG* I<sup>3</sup> 263.i.6 ; 270.iv.2) et des listes de tributs attiques : elle paraît avoir été *Krya*. On assisterait donc au processus inverse de celui que l'on connaît bien pour *Thoulè* qui donne en latin *Thule*, puis *Thyle* mais ce serait dans les deux cas la marque du relais d'une source latine.

***Klydai* ou *Kochlia*** : *Kapıdağ*. Il s'agit de *Lydai* ou *Chydai* de Ptolémée (5.3.2). L'existence de la cité de *Lydai* est garantie par l'épigraphie (*IG* I 228 sq.). Ce n'est pas une cité littorale : elle se situe à *Kapıdağ*, presque au centre de l'île. A 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"<sup>77</sup>, le site littoral antique associé au nom de la cité 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 par Pline (5.103), qui le nomme avant l'*amnis Glaucus* (*Karge Çay*) dans un périple en sens anti-horaire, et par Pomponius Mela (1.83). 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 *Glaucos*. Dans ce secteur, nos sources nomment quatre caps : Strabon (14.2.2, C 651) considère le cap *Artemision* comme le premier

cap à l'Ouest du golfe *Glaucos* (qu'il paraît limiter au *Skoepa Limani*). Le *Stadiasme* mentionne l'*angkôn* du *Glaucos* – sans le désigner explicitement comme un cap – et le cap *Pédalion*. Le ps.-Skylax (§99) nomme un cap *Kryassos*, qui paraît tirer son nom de *Krya*, entre *Kaunos* et *Telmessos*. Mela (1.63) nomme, en les associant, deux caps : *Pédalion* et *Crya*, mais le second, qui est le nom d'une cité, est suspect. Le cap *Cryassos* / *Crya* est probablement l'un des caps qui limitent au Nord *Skoepa Liman*. Si l'*angkôn* / *Artemision* est le *Kurdoğlu Burnu*, le cap *Pédalion* devrait être soit le cap marquant au Sud la passe entre la péninsule de *Kapu Dağ* et *Domuz Adası*, comme le supposait Müller, soit l'*İnce Burnu*. Toutefois, la précision *kata tèn Rhopisan* donnée au début du périple de la Carie sans préciser la nature de cap de *Pédalion* suggère clairement que le *Pédalion* est "en face de" *Rhopisa* (pour *Rhopousa* ?), ce qui conduirait à identifier le cap avec le *Kurdoğlu 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>78</sup> où s'élevait un sanctuaire d'*Aphrodite* (Str. 14.6.3, 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 presque île tout entière 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 était, même pour eux, loin d'être limpide.

***Angkôn du Glaucos*** : ce toponyme est inconnu par ailleurs. Il paraît du reste caractériser, plus qu'un toponyme à proprement parler, la description d'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 *Glaucos* paraît imposer sa localisation dans le *sinus Glauci*, nommé à partir du fleuve *Glaucos*, supposé couler entre *Daïdala* et *Telmessos* (Pline, 5.103), et limité à l'Ouest par le *Kurdoğlu Burnu*. Pour Strabon (14.2.2, C 651), le *Glaucos* est un golfe situé à l'Ouest de *Daedala* et "après lequel" vient le cap *Artemision*. L'appellation de golfe *Glaucos* paraît chez lui se limiter à *Skoepa Limani*, mais la lecture de la morphologie de cette côte est si confuse chez

75) Flensted - Jensen 2004 : 1126, n° 907.

76) St. Byz. s.v. ; Plut. *Mul. virt.* 246 d - 247a ; Polyacn. 8.64.

77) Heikell 1987 : 166-167.

78) *Stad.* 304 M ; Ptl. 5.14.2.

Strabon<sup>79</sup> que l'on restera prudent. Il semble impossible de le localiser à l'Ouest du *Kurdoğlu 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 (14.2.2, C 651) et au *Kurdoğlu Burnu* paraît la plus vraisemblable.

**Panormos des Kauniens** : ici encore, nous sommes en présence d'un hapax 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 Kaunos, qui paraît par ailleurs avoir possédé de nombreux dèmes<sup>80</sup>. Le *Barrington Atlas* propose avec prudence de l'identifier avec *Pisilis*. 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 Adası et la terre, où l'on localise d'ordinaire *Pisilis*.

**Kymaria** : Ce toponyme est un hapax jugé à bon droit douteux par le *Barrington Atlas*. On attendrait la mention de la *Kalynda polis*<sup>81</sup> : quoique *Kalynda* ne soit pas une cité littorale, certains géographes la mentionnent 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 *ho deïna kaloumenos* est normalement réservée à des particularités topographiques dont la nature est indiquée ; elle fait ici défaut. Il y a donc indubitablement ici une lacune dans le texte certainement 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*. Il est mentionné à douze reprises dans les listes de tributs attiques, entre 451 à 421/0, et pour l'olympiade 84.4 (441) sont mentionnés les *Kaunioi Pasandeis*<sup>82</sup>. La question de la localisation de ce lieu a été discutée abondamment

par Bean lorsqu'il a publié une inscription<sup>83</sup> (n° 5) ou apparaît à deux reprises l'ethnique *Pasandus*. Pour cet auteur, d'abord cité indépendante<sup>84</sup> (jusqu'en 425 elle figure dans les listes de tributs attiques pour les mêmes montants que Kaunos), Pasanda serait devenue un dème de Kaunos<sup>85</sup>. Elle serait la *Sasanda*, *phourion apéchon tês Kaunou* mentionnée par Diodore de Sicile (14, 79) et située par lui à 150 stades de cette dernière<sup>86</sup>. Un passage problématique de Stéphane de Byzance (s.v. Passa) mentionne une cité de *Passanda* qui serait la nôtre, si l'on suppose une lacune du manuscrit. *Pisilis* de Strabon (14.2.2, C 651) pourrait être une erreur de lecture pour *Pasada* ou *Pasanda*. La confusion a / i 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 et 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 est sans doute identique à la *proxima Cauno Rhodasa insula* de Pline<sup>87</sup>, dont l'identification n'est pourtant pas assurée, et peut-être à la *Rhopisa* mentionnée plus haut dans le *Stadiasme*. La graphie *Rhopousa* revient dans le *Stadiasme* en 527 H = 272 M où l'île est donnée comme distante de 350 stades de Rhodes (soit ½ 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 à 115 stades de Kaunos. Si l'on adopte cette correction, *Rhopousa* est *Yalancık Adası*. Si l'on maintient la leçon des manuscrits, 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

79) Strabon, *loc. cit.*, semble considérer que de *Daïdala*, la navigation peut s'effectuer en ligne droite vers l'Ouest et le golfe *Glaukos* s'entend au Nord de cette ligne droite.

80) Bean 1953.

81) Strab. 14.2.2, C 651, Pline *HN* 5. 103, Ptl. 5.3.2.

82) Paton - Myres 1896 : 205.

83) Bean 1953 : n° 5.

84) Bean 1953 : 20-23, suivi par Flensted - Jensen 2004. Jusqu'en 425 *Pasanda* figure dans les listes de tributs attiques pour les mêmes montants que *Kaunos*.

85) *SEG* 12, 473.13 ; 44, 890.90.

86) Robert 1937 : 504, n. 2 ; *ATL* I. 532 ; Bean 1953 : 22.

87) *HN* 5. 131. Il est possible que Pline ait fondu deux îles sous la même désignation : *Rhopousa* et "l'île de Kaunos" où Sotadès aurait été relégué par Ptolémée II (Athénée 14.13 [621a]), qui était sans doute assez proche pour autoriser la confusion, cf. Descat 1998 : 118.

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*. De *Rhopousa*, on passe à l'île de *Samos*, que Müller ne parvient pas à identifier : il s'agit indubitablement d'une erreur pour Amos<sup>88</sup>, qui payait tribut à Athènes en 428/427 (*ATL* I 450). 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 (5.2.30), une partie de la liste des îles du *mare Icarium*. Ptolémée les énumère ainsi : *Phanaia akra*, *Poséidion*, *Samos nêsos kai polis*. La mention erronée de *Samos* pour *Amos* aurait conduit le compilateur (ou plutôt un copiste tardif confronté à un texte devenu lacunaire et désireux de lui rendre artificiellement une cohérence avec l'annonce faite dans l'introduction en le rattachant à l'insulaire) 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. *Phalaros* est un *unicum*, mais pourrait paléographiquement se résoudre assez simplement à *Phanaia* (ce cap marque le Sud de l'île de Chio). *Elaousa* : l'île est évoquée par Strabon sous la forme *Eleoussa* (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 que *Physcus*. 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 (*Physcus*, *Phoïnix*) et qu'elle coïncide avec l'endroit où le texte du périple côtier s'interrompt définitivement. Elle pourrait n'être qu'un raccord créé pour masquer la perte de la fin du périple côtier de l'Asie et de l'Europe.

### LE PERIPLE : ECHO D'UNE PRATIQUE DE NAVIGATION OU EXERCICE D'ECOLE ?

L'étude de la région concernée conduit à situer les sources documentaires dans un contexte julio-claudien, sans doute lui-même tributaire de sources antérieures. La désignation classique de *Patara* rend néanmoins peu crédible une dépendance directe du

*Stadiasme* à l'égard de Timosthène, puisqu'à l'époque à laquelle ce dernier rédigeait son maître-ouvrage, la ville avait été rebaptisée *Arsinoè*. Quelle que soit l'ancienneté réelle ou supposée des sources de second ou troisième degré, on retiendra que c'est avec les autres auteurs grecs et latins du I<sup>er</sup> s., eux-mêmes à l'évidence en partie dépendants de la littérature périplographique, que le *Stadiasme* montre les parentés les plus nettes. Elles n'en ont pas moins leurs limites.

La spécificité du *Stadiasme* réside précisément en ce qu'il est un périple. Il est de ce fait sensiblement plus riche en toponymes et a inclus des hapax mais il élimine également les lieux liés aux *mirabilia* que les autres sources disponibles citent volontiers. Contrairement à la première impression, la comparaison entre le *Stadiasme* et les autres sources tourne plutôt à son avantage. Son originalité réside notamment dans l'inclusion des îles dans le périple alors qu'elles sont habituellement traitées à part par les géographes. Dans un cas au moins, au sud de la Doride, et probablement aussi dans le cas des îles de Xénagoras, on est en droit de supposer ici une interpolation, là des distances qui traduisent la nature composite de la documentation et le recours probable à un insulaire.

L'impression la plus frappante que l'on retire de la confrontation des sources géographiques relatives aux côtes qui nous ont intéressé est qu'en dépit de leur fréquentation à la fois ancienne et importante, les géographes anciens peinent à se les représenter : les séquences de toponymes varient, les noms sont fluctuants, leur nature mal appréciée, et surtout l'image mentale de toute cette côte est celle d'un ensemble globalement linéaire sans grand rapport avec sa réalité.

Elle provient probablement du fait que le *Stadiasme*, comme les autres auteurs anciens – tous dépendants à des degrés divers, il convient de le rappeler, de la littérature périplographique –, ont retenu des toponymes qui s'inscrivent en fait dans deux pratiques de la navigation irréductibles l'une à l'autre. Provenant de deux expériences différentes de la navigation et de deux mémoires de l'espace, les savoirs géographiques subséquents ont dû être l'objet d'un assemblage difficile.

D'un côté, une navigation proche d'un modèle hauturier qui coupait les golfes et passait à l'extérieur des archipels côtiers. C'est elle qui engendre l'image aplatie de cette côte qui domine la représentation de tous les géographes de Strabon à Ptolémée. Elle ne connaît que quelques grandes escales, comme *Patara*

88) Flensten - Jensen 2004 : 1111, n° 872.

ou *Myres* qui sont aussi des départs de traversées lointaines, ou des abris majeurs comme *Mégistè*. De l'autre côté, on trouve un réseau de lieux, principalement des petits ports qui sont en majorité de mauvais abris et ne sont accessibles qu'à de très petites embarcations. Ils ne caractérisent pas seulement une navigation de petits caboteurs (ou de navires de guerre) : la plupart d'entre eux sont des cités, le débouché maritime de cités ou les stations du transport et du commerce maritimes de proximité. Déjà, le ps.-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. Mais la seconde n'existe que comme l'addition de segments qui ont chacun une vie propre et non comme une globalité.

L'assemblage difficile de la conscience géographique issue de ces deux traditions a abouti à un texte hybride qui ne constitue pas en soi une source pour l'histoire de la navigation au sens où il décrirait la réalité d'un parcours maritime : le tracé des étapes entre *Aperlai* et *Rhogè* est une aberration pure en

termes de navigation. En revanche, si nous concevons ce texte comme un répertoire de ports, quelle qu'en fût la nature, et d'îles, qui toutes ne constituaient sans doute pas de bons abris, il peut devenir une source documentaire. Les nombreux croisements avec les listes de tributs attiques montrent la réalité de l'importance maritime des lieux qu'il recense et dont un nombre non négligeable sont restés inconnus des géographes.

Il est une sorte de *memorandum* des lieux maritimes nommés dont le statut exact est difficile à définir. Irréductible à un outil pratique de la navigation, il est très livresque et non moins artificiel. Comme le géographe, l'auteur du *Stadiasme* et ses sources ont retenu les toponymes "dignes de mémoire". L'origine de cette dignité est extrêmement variable, et on restera particulièrement frappé par le fait que d'un périple à l'autre, un même site pouvait être retenu ou non comme littoral. On pénètre alors dans la sphère complexe de l'approche subjective du rapport d'une cité à la mer sur une côte où les plus grandes cités n'étaient pas, *stricto sensu*, littorales.

P.A.

## BIBLIOGRAPHIE

- Arkwright, W., 1895 : "The frontier of Lycia and Caria", *JHS* 15 : 93-99.
- Arnaud, P., 1998 : "Introduction", in Arnaud et Counillon 1998 : 7-24.
- 2004 : "Entre Antiquité et Moyen-Âge : l'itinéraire Maritime d'Antonin", in De Maria et Turchetti 2004 : 3-20.
- 2005 : *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris.
- 2007 : "La géographie romaine impériale, entre tradition et innovation", in Cruz-Andreotti, Leroux et Moret 2007 : 1-31.
- 2008 : "Texte et carte de Marcus Agrippa : historiographie et données textuelles", *Geographia Antiqua*, 14 (sous presse).
- Arnaud, P. et Counillon, P. (éds) 1998 : *Geographica Historica*, Bordeaux.
- Bauer, A., 1905 : "Die Chronik des Hippolytos", in *Mélanges Nicole*, Genève : 1-9.
- Bean, G.E., 1953 : "Notes and Inscriptions from Caunus", *JHS* 73 : 10-35.
- Brandt, H. et Kolb, F., 2005 : *Lycia et Pamphylia. Eine römische Provinz im Südwesten Kleinasiens*, Mayence.
- Bresson, A. et Descat, R. (éds.) 2001 : *Les cités grecques d'Asie Mineure occidentale au II<sup>ème</sup> s.a.C.*, Bordeaux.
- Brioso M. et González Ponce, F.J. (éds) 1996 : *Las letras griegas bajo el Impero*, Séville.
- Brun, P. (éd.) 2007 : *Scripta Anatolica. Hommages à Pierre Debord*, Bordeaux.
- Casson, L., 1950 : "The Isis and her Voyage", *TAPPhA* 81 : 43-56.
- Counillon, P., 2007 : "Pseudo-Skylax et la Carie", in Brun 2007 : 33-42.
- Cramer, J. A., 1832 : *A Geographical and Historical Description of Asia Minor 2*, Oxford.
- Cruz-Andreotti, G., Leroux, P. et Moret, P. (éds.) 2007 : *La invención de una geografía de la Península Ibérica. 2. La época imperial*, Málaga-Madrid.
- Cuntz, O. et Bauer, A., 1906 : "Die Chronik des Hippolytos im Matritensis 121", *Texte und Untersuchungen*, N.F. 14 : 243-276.
- De Maria, L. et Turchetti, R. (éds.) 2004 : *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<sup>o</sup> seminario ANSER*, Rubettino.
- Desanges, J., 2004 : "La documentation africaine du ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΘΑΛΛΑΣΣΗΣ : un problème de datation", in *Graeco-Arabica. Festschrift in Honour of V. Christides*, Athènes : 105-120.
- Descat, R., 1998 : "Pline et la Carie", in Arnaud et Counillon 1998, 104-118.
- Di Vita, A., 1974 : "Un passo dello ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΘΑΛΛΑΣΣΗΣ ed il porto ellenistico di Leptis Magna", in Gros 1974 : 229-249.
- Dillemann, L., 1997 : *La Cosmographie du Ravennate*, Bruxelles.
- Diller, A., 1952 : *The Tradition of the Minor Greek Geographers*, Lancaster-Oxford.
- Flensted-Jensen, P., 2004 : "Karia", in Hansen et Nielsen 2004 : 1108-1137.
- Foucher, L., 1964 : "Projet d'enquête sur les ports de la Byzacène au début du III<sup>e</sup> siècle." *Cahiers de Tunisie* 12 (45/46) : 39-44.
- González Ponce, F.J., 1995 : *Avieno y el Periplo*, Eciija.
- 1996 : "Geografía de gabinete, aspectos culturales y literarios en las descripciones geográficas de época imperial", in Brioso et González Ponce 1996 : 166-194.
- Gros, P. (éd.) 1974 : *Mélanges de philosophie, de littérature et d'histoire ancienne offerts à Pierre Boyancé*, Paris-Rome.
- Hansen, M.H. et Nielsen, T.H. (éds.) 2004 : *An Inventory of Archaic and Classical Poleis*, Oxford.
- Heikell, R., 1987 : *Turkish Waters Pilot*, Untingdon.
- Helm, R., 1929 : *Hippolytus Werke. IV : Die Chronik*, Leipzig.
- Hohlfelder, R.L. et Vann, R.L., 1998 : "Uncovering the Maritime Secrets of Aperlae, a Coastal Settlement of Ancient Lycia", *Near Eastern Archaeology* 61.1 : 26-37.
- 2000 : "Cabotage at Aperlae in Ancient Lycia", *IJNA* 29.1 : 126-135.
- Houston, G.W., 1988 : "Ports in Perspective : Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports", *AJA* 92.4 : 553-564.
- Keen, A.G. et Hanse, M.G., 2004 : "Lykia", in Hansen et Nielsen 2004 : 1138-1143.
- Klotz, A., 1906 : *Quaestiones Plinianaes geographicae*, Berlin.
- Laudizi, G. et Marangio, C. (éds.) 1998 : *Porti, approdi, e linee di rotta nel Mediterraneo antico*, Lecce.
- Marcotte, D., 2000 : *Les Géographes Grecs - 1*, Paris, Les belles Lettres. 1 : XIII-CLXVIII.
- Mattingly, D., 1995 : *Tripolitana*, Londres.
- McNicol, A. et Winikoff, T., 1983 : "A Hellenistic Fortress in Lycia. The Isian Tower ?", *AJA* 87 : 311-323.
- Medas, St., 2007 : "Le attrezzature veliche nel mondo antico. La vela a tarchia, la vela latina e altre tipologie minori", in Pérez Ballester et Pascual 2007 : 79-111.
- Palmer, C., 2009 : "Windward Sailing Capabilities of Ancient Vessels", à paraître dans *IJNA* 37 (en ligne).
- Paton, W.R. et Myres J.L., 1896 : "Karian Sites and Inscriptions", *JHS* 16 : 188-271.
- Pérez Ballester, J. et Pascual, G. (éds.) 2007 : *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterraneo. Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subaquática (Gandia, 9 a 10 noviembre de 2006)*, Valence.
- Pomey, P. (éd.) 1997 : *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence.

Reynier, Ch., 2006 : *Paul de Tarse en Méditerranée. Recherches autour de la navigation dans l'Antiquité* (Ac 27-28, 16), Paris.

Robert, L., [1935] 1962 : *Villes d'Asie Mineure*, Paris.

– 1937 : *Etudes anatoliennes*, Paris

Rougé, J., 1952 : “La navigation hivernale sous l'Empire romain”, *REA* 54 : 316-325.

– 1960 : “Actes 27, 1-10” *Vigiliae Christianae*, 14.4, 193-203.

– 1966 : *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris.

– 1978 : “Ports et Escales de l'Empire tardif”, *Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'Alto Medioevo* 25.1 : 67-128.

Saint-Denis, (de), E., 1947 : “*Mare Clausum*”, *REL* 25 : 196-214.

Schweder, E., 1878 : *Beiträge zur Kritik der Chorographie des Augustus. II : Die Chorographie des Augustus als Quelle der Darstellungen des Mela, Plinius und Strabo*, Kiel.

Tammuz, O., 2005 : “*Mare clausum* ? Sailing Seasons in the Mediterranean in Early Antiquity”, *Mediterranean Historical Review* 20.2 : 145-162.

Uggeri, G., 1994 : “*Stadiasmus Maris Magni* : un contributo per la datazione”, in *L'Africa Romana. Atti del XI convegno, Cartagine, 1994*, Sassari : 277-285.

– 1998 : “Portolani romani e carte nautiche : problemi ed incognite”, in *Laudizi et Marangio 1998* : 31-78.

Warnecke, H., 1988 : *Die tatsächliche Romfahrt des Apostels Paulus (SBS 127)*, Stuttgart.

– 2000 : *Paulus im Sturm*, Nuremberg.

Wolska-Conus, W., 1973 : “Deux contributions à l'histoire de la géographie : 1. La *Diagnôsis* ptoléméenne : date et lieu de composition”, *Travaux et Mémoires* 5 : 259-273.

Zimmermann, M., 1992 : “Die Lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer”, *ZPE* 92 : 201-217.