

Les relations maritimes dans le Pont-Euxin d'après les données numériques des géographes anciens

Pascal Arnaud

Citer ce document / Cite this document :

Arnaud Pascal. Les relations maritimes dans le Pont-Euxin d'après les données numériques des géographes anciens. In: Revue des Études Anciennes. Tome 94, 1992, n°1-2. Colloque de la société des professeurs d'histoire ancienne (Nantes-Angers 24-26 mai 1991) pp. 57-77.

http://www.persee.fr/doc/rea_0035-2004_1992_num_94_1_4483

Document généré le 19/10/2015

LES RELATIONS MARITIMES DANS LE PONT-EUXIN D'APRÈS LES DONNÉES NUMÉRIQUES DES GÉOGRAPHES ANCIENS

Pascal ARNAUD*

Si l'archéologie constitue sans aucun doute idéalement le meilleur guide possible pour nous aider à dresser la carte des voies de communication maritimes, comme le montre l'apport des fouilles de Chersonèsos, pour peu que l'on cherche à saisir dans leur globalité les relations maritimes dans un secteur déterminé, les géographes anciens constituent assurément la seule source absolument explicite en la matière. Ils sont malheureusement assez rarement catégoriques et ne nous livrent pas des données aussi limpides que nous le souhaiterions. Il est un fait qu'ils s'intéressaient généralement assez peu aux faits économiques, si bien que leur apport apparaît généralement plutôt décevant, et que les informations relatives à la navigation *stricto sensu* sont assez rares. Les découvertes amphoriques et épigraphiques peuvent dès lors apparaître comme le seul moyen d'élaborer une carte des relations maritimes.

Le vaste corpus de données chiffrées que renferment les ouvrages des géographes peut néanmoins apparaître comme une mine d'où il est possible de tirer beaucoup plus de renseignements que ne le laisserait entrevoir l'aridité apparente de ces mesures. Les Périples nous renseignent assurément sur le petit cabotage, sur les abris, et, exceptionnellement, sur les *emporìa*, mais ils tendent à fondre tous les lieux dans une suite non hiérarchisée d'accidents. Ils ne nous donnent en revanche que peu d'informations sur la navigation hauturière. Les données chiffrées des géographes peuvent contribuer à combler cette lacune.

A la base de cette enquête, on rencontre le délicat problème du calcul des distances maritimes. Leur évaluation en mer a été le fruit d'une lente conquête. Comme nous le rappelle au V^e siècle de notre ère le compilateur Marcien d'Héraclée¹, à la différence de ce qui existait pour les intervalles terrestres, aucune technique ne permettait de calculer les distances d'un point à un autre pour qui se déplaçait à la surface des mers². L'intuition et l'expérience en tenaient lieu.

* Université de Nice.

1. § 5, cf. MÜLLER, *Geographi Graeci Minores*, t. II, p. 568 : « (les erreurs relatives aux distances maritimes) ne sont pas le résultat de quelque mesure d'intervalle, comme on peut en pratiquer sur la terre ferme ; ces estimations sont produites en pleine mer, et c'est l'expérience, et non une technique assurée, qui permet de mesurer en stades une étendue d'eau ». En plaçant les mesures maritimes du côté de l'expérience (*sunèthéia*) et en l'opposant à la *technè* qui caractérise les mesures terrestres, Marcien montre bien qu'à sa connaissance, l'intuition et l'expérience conjuguées tenaient lieu d'instrumentation.

2. Même si certains, comme J. Rougé, supposent l'existence d'un système de loch à hélices.

Force est de reconnaître que ce sixième sens ne fonctionna pas si mal et que, pour n'être pas d'une précision remarquable, et pour suspects qu'ils aient été aux yeux de certains dès l'Antiquité, les chiffres avancés par les Anciens pour les distances maritimes ont généralement des ordres de grandeur conformes aux réalités topographiques. Ce n'est pas, semble-t-il, avant la seconde moitié du V^e siècle que l'on fut normalement en état de passer de durées et de directions de route à des distances formulées en stades : le premier auteur à en donner l'exemple, précisément à propos du Pont-Euxin, est Hérodote (IV. 85 sq.), et il semble bien que ce soit encore une innovation mal maîtrisée par cet auteur³. De fait, l'opération n'allait pas sans problèmes, compte tenu des différentes valeurs du stade et de la variété des conditions de navigation, mais on parvint à un relatif accord sur la valeur de la journée de navigation et de ses subdivisions, comme en témoignent les valeurs généralement approchantes fournies par nos diverses sources⁴.

Il ne m'appartient pas ici d'aborder ce problème très délicat. Il apparaît néanmoins que l'estimation d'une distance à partir de durée de voyage demandait le croisement d'un assez grand nombre de sources, de façon à convertir en données métriques une moyenne et non un record qui eût faussé la mesure. On ne doit pas oublier en effet que, si l'appréciation des distances apparaissait globalement fiable, il n'en allait pas de même de celle des caps de navigation, aucune étude sérieuse n'étant parvenue à établir l'existence d'une aide instrumentale à la navigation. Les textes qui décrivent les réalités de la navigation nous montrent, de fait, que celui qui s'embarquait était bien loin d'être assuré d'aller par le plus court chemin vers sa destination, et que le point d'atterrissage restait entouré de bien des incertitudes. Elaborer le calcul de la distance en droite ligne selon une orientation donnée entre deux points suppose donc une relation assez fréquentée pour que l'on eût la possibilité d'établir, pour une navigation en droite ligne, à la voile et par vent favorable, qui, sans être exceptionnelle, constitue toujours pour le marin une heureuse surprise, une moyenne de durée convertible en distances.

Les estimations que nous ont transmises les géographes reflètent donc à mon sens l'intégration à une culture donnée d'un certain nombre d'itinéraires maritimes nécessairement assez fréquentés pour avoir permis l'évaluation de la durée moyenne du trajet, et de là sa conversion. A preuve le fait que les données d'acquisition récente restaient généralement exprimées en jours et nuits de navigation, comme par exemple la longueur de l'Inde, d'est en

3. Avec un souci de précision qui le caractérise, Hérodote indique que la valeur du jour de navigation s'établit à 700 stades pour le jour solsticial, et à 600 stades pour la nuit, et il combine ces deux estimations de base pour parvenir à convertir en stades les données en durées relatives aux deux axes du Pont. Or, au jour solsticial et pour les latitudes concernées, l'écart entre la journée et la nuit est de presque 2 à 1, en sorte qu' Hérodote aurait dû parvenir à une estimation de l'ordre de 1000 stades par tranche de 24 heures. Erreur de jeunesse, sans doute d'un système neuf qui ne s'exprimait pas immédiatement en stades, mais en orgyies converties en stades.

4. Cf. E. H. BUNBURY, *A History of Ancient Geography*, Londres, 1883, II, p. 455, n. 3 ; F. HULTSCH, *Griechische und römische Metrologie*, Berlin, 1882, p. 50 sq., L. CASSON, *The Periplus of the Erythrean Sea*, Princeton, 1989, p. 278 sq. Il y a des exceptions, mais elles sont assez rares. Outre le passage déjà cité de Marcien d'Héraclée, qui estime à 700 stades la distance parcourue en moyenne « en une journée » (probablement la seule journée diurne), avec des valeurs extrêmes à 900 et 500 stades dans les mêmes conditions de navigation (à la voile par vent favorable), A. KLOTZ, *Quaestiones Plinianae geographicae*, Berlin, 1906 (*Quellen und Forschungen zur alten Geschichte und Geographie*, 11), p. 15 ; *Id.*, *Die geographischen Commentarii des Agrippa und ihre Überreste*, dans *Klio*, 24 (1930-31), p. 386 sq., figt. 36 avait par exemple été sensible au fait que le périple polybien des côtes océaniques de Maurétanie (Pline, *HN*, V. 9) met en œuvre des multiples de 56 milles, soit 450 stades qui semblent correspondre à des journées diurnes de navigation. Il s'agit à notre sens d'estimations dues à Agrippa, à partir de simples mentions de durée fournies par Polybe, car ce dernier utilise par ailleurs, on le verra, la journée canonique de 500 stades.

ouest chez Pline (VI.57) et Mela (III.7.61), d'après une même source, peut-être Juba. L'expression en stades des distances maritimes traduit donc à mon sens la fréquentation de relations maritimes directes entre les points concernés. Nous pouvons donc espérer en tirer des renseignements non seulement sur le cabotage, mais encore sur les relations hauturières. Il y a assurément là matière à une enquête dont nous allons présenter les résultats, sous la forme de trois cartes, avec les réserves d'usage :

- Une étude encore plus détaillée des valeurs numériques permettrait sans doute d'aller plus loin. L'espace qui m'est imparti m'a imposé de la remettre à plus tard.

- Il aurait été souhaitable de confronter ces données à ce que l'on sait du régime des vents et des courants de façon à pouvoir transformer nos segments en vecteurs et à donner une direction à certaines relations qui pouvaient ne pas s'effectuer au retour par le même itinéraire. C'est malheureusement un travail que, faute de documentation, nous avons lui aussi dû reporter à plus tard.

- Il n'est pas toujours possible d'identifier — et donc de dater — précisément les sources documentaires de nos géographes, et donc les itinéraires qu'ils révèlent.

- La gestion nouvelle des voies de communication terrestres a conduit, aux époques hellénistique et, surtout, romaine, à la publication d'itinéraires qui offraient des données chiffrées sûrement établies, ce qui n'était pas le cas des distances maritimes, pourtant prises en droite ligne. Les géographes contemporains de la domination romaine, dès Artémidore d'Ephèse⁵, ont donc eu tendance à privilégier les données terrestres au détriment des données maritimes. Pour le Pont, nos données semblent, de fait, dans leur immense majorité au plus tard contemporaines de la défaite du Royaume de Pont, ce qui est très net chez Strabon.

Néanmoins, l'étude des distances maritimes nous permet d'ébaucher une carte des relations dans un assez grand nombre de secteurs du bassin méditerranéen. Parmi les régions aujourd'hui les mieux documentées du monde connu des Anciens figure assurément le Pont-Euxin. Celui-ci semble en effet avoir été l'objet d'une production particulièrement prolifique de périple, dont plusieurs nous sont parvenus, et dont d'autres nous sont connus de façon plus fragmentaire par l'intermédiaire de Strabon et de Pline, et pour lequel nous disposons d'une masse particulière d'informations. Ces caractéristiques font du Pont-Euxin une zone-test de premier ordre pour aborder tous les problèmes théoriques liés aux données chiffrées des géographes anciens. Il se trouve d'autre part que j'ai été récemment amené à travailler sur ce secteur en étudiant le « bouclier » de Doura-Europos⁶, puis dans le cadre de l'Atlas de géographie historique du Pont-Euxin auquel mon collègue et ami P. Counillon et moi-même nous sommes attachés. Je souhaiterais donc m'arrêter sur ce secteur à titre d'exemple pour traiter un problème qui avait initialement pour centre des questions inhérentes à la *Quellenforschung*, mais dont je voudrais vous présenter des applications historiques possibles.

5. Pline, *HN*, II. 243 sq., et P. ARNAUD, « Pouvoir des mots et limites de la cartographie dans la géographie grecque et romaine », dans *DAH*, 15.1 (1989), p. 22 sq.

6. *REA* 90 (1988), p. 151 sq. ; *CRAI*, Avril-Juin 1989, p. 373 sq.

I. — LA PÉRIODE ARCHAÏQUE : LE PÉRIPLÉ DIT “DE SCYLAX” (CARTE 1).

Malgré les tentatives de réhabilitation de Baschmakoff, nul ne prétend plus aujourd'hui reconnaître intégralement dans l'auteur du Périples parvenu jusqu'à nous sous la signature de Scylax l'illustre amiral de Darius. Néanmoins, s'il est généralement admis que cet ouvrage est le fruit d'une compilation plus ou moins contemporaine d'Alexandre le Grand, en ce qui concerne la seule description du Pont, Baschmakoff a sans doute eu raison d'en souligner l'ancienneté. En faveur de cette ancienneté (il proposait de dater la rédaction du *Périples* vers 500), il faisait intervenir quatre ordres d'arguments⁷ :

- La division tribale adoptée pour base de la description des côtes orientales du Pont.
- Les divergences qui renvoient à un état de ces contrées antérieures à l'*Anabase* de Xénophon.
- Les formes originales données à certains toponymes, comme *Tyris* au lieu de la forme plus commune *Tyras*⁸.
- La description « à gauche en sortant du Bosphore » jugée la plus ancienne, et mise en relation avec la plus grande familiarité de l'époque avec la partie orientale du Pont.

Si le dernier argument ne me semble guère convaincant, l'argumentation, dans son ensemble, est solide. Un point pourrait néanmoins aujourd'hui conduire à rajeunir le *Périples*. C'est la mention de la ville de Chersonèse au § 67⁹. On s'accorde en effet aujourd'hui¹⁰, au vu des fouilles soviétiques, à situer la fondation de la ville dans le dernier quart du V^e siècle. Cette date semble à l'évidence incompatible avec la datation haute de Baschmakoff. Pourtant, deux explications permettent de sauver l'interprétation de cet auteur. La première consisterait à considérer la mention de Chersonèsos comme un ajout du compilateur. Elle semble superflue, car le site n'est pas cité comme l'une des villes des Grecs, mais au même titre que le *Criu Metopon*, comme un lieu contrôlé par les Grecs, ici un simple *emporion*. Or la ville de Chersonèsos a immédiatement acquis une importance qui lui permit de battre monnaie dès 392-391¹¹. Or Strabon (VII.4.2, C. 308) connaît un site distinct de la ville de Chersonèse, qu'il caractérise comme la Vieille Chersonèse. Il semble donc qu'il existait, avant la fondation de la ville, un *emporion* homonyme implanté sur un autre site du cap Chersonèsos.

Un fait n'a pas frappé Baschmakoff. Il apportait pourtant indéniablement un atout majeur à son argumentation : le pseudo-Scylax n'est en effet en état de fournir d'évaluations de durée que pour cette « moitié gauche » du Pont. Sur ce point, il se distingue très nettement d'Hérodote (IV. 85 sq.), qui, dans la seconde moitié du V^e siècle, mentionne deux itinéraires, des Bouches du Bosphore au Phase 9 jours et 8 nuits, soit 1.110 stases) et de la Sindique à Témiscyra, au bouches du Thermodon (3 jours et 2 nuits, soit 3.300 stades), accorde à

7. V. BASCHMAKOFF, *La synthèse des Périples pontiques*, Paris, 1948, p. 22 sq.

8. Cf., sur les formes de ce toponyme, le commentaire de P. Parroni à son édition de Pomponius Mela (Rome, 1984), p. 280. Les Grecs utilisent normalement la forme *Tyras*, les Latins la forme *Tyra*.

9. « Il y a des Grecs en Tauride. Ils occupent l'emporion de Chersonèse et le cap Criu Metopon de Tauride. Ensuite, il y a encore des Scythes et les villes grecques suivantes : Théodosia, Cytéa, Nymphée, Panticapée, Myrmecium. » (*GGM*, I, p. 57).

10. N. A. FEDOVA, *The Coinage of the Kingdom of Bosporus, AD 69-238*, (*BAR, Int. Ser.*, Suppl. 56), Oxford, 1979, p. 67.

11. *Ibid.*

plusieurs reprises une importance justifiée à la ville de Sinope, et connaît déjà la conversion des durées en distances, alors que seul le compilateur hellénistique du *Périple* en fait usage dans les chapitres récapitulatifs¹². L'auteur de notre *Périple*, au contraire, distingue (*Geographi Graeci Minores*, I, p. 57 sq.) les itinéraires suivants que l'on peut suivre sur la carte 1 :

- 1. De la Bouche du Pont à l'Ister : 3 jours et 3 nuits.
- 2. De l'Ister au cap *Criumetopon*: a. 3 jours et 3 nuits en ligne droite.
b. Le double en cabotage (*Cercinitis* a été fondée à la fin du VI^e siècle sur cet itinéraire de cabotage¹³).
- 3. Du cap *Criumetopon* à Panticapée : 1 jour et 1 nuit.

Le *Périple* ne mentionne qu'exceptionnellement des données en stades, sans doute empruntées à une source plus récente, ou mesurées par voie de terre : la distance de 20 stades de Panticapée aux Bouches du Méotide, et celle de 180 stades (§ 81) qui sépare les Bouches du Phase de la ville de Médée.

On ne connaît qu'une donnée en durée pour la moitié droite du Pont :

- 4. D'Héraclée¹⁴ au fond du golfe d'Olbia (golfe d'Iznnik) : 3 jours (il ne peut guère s'agir alors que de jours diurnes).

Il donne enfin, à la suite de cette estimation une dernière information :

- 5. Des Bouches du Pont à celles du Méotide : 3 jours (il faut alors nécessairement songer à des journées de 24 heures). Ce chiffre apparaît inférieur à celui de 4 jours que suggèrent les 4.000 stades avancés par Polybe¹⁵ pour la même distance ; il peut correspondre à des traversées particulièrement rapides (il suffit de prendre pour référence le voyage aller ou le voyage retour, réalisés sous des allures différentes pour justifier de la différence de 24 heures) où suggérer une ligne qui s'orientait directement vers Kertsch soit à partir de Chacédoine, soit à partir d'Héraclée au lieu de caboter, comme ce semble avoir été le cas plus tard, jusqu'au cap Carambis, pour traverser au plus court vers le cap *Criumetopon*, et, de là, gagner le Bosphore Cimmérien¹⁶. L'estimation polybienne de la distance à 4000 stades est en tout cas la plus conforme aux réalités topographiques.

12. Par ex., §. 69 (*GGM*, I, p. 58) pour le calcul de la longueur des côtes de l'Europe.

13. N. A. FEDOVA, *The Coinage of the Kingdom of Bosphorus, AD 69-238*, (*BAR, Int. Ser.*, Suppl. 56), Oxford, 1979, p. 67.

14. Le texte dit en réalité « Depuis les Maryandins ». Mais l'auteur vient de situer dans leur territoire la ville d'Héraclée.

15. Pline, *HN*, IV. 77, qui donne « entre les deux Bosphores » une distance de 500 milles romains, soit 4000 stades. Artémidore proposait une évaluation encore supérieure à celle de Polybe en avançant le chiffre de 5300 stades.

16. Les inscriptions de Kertsch publiées par B. LATYSHEV, *Inscriptiones regni Bosporani Graecæ et Latinae*, St Petersburg, 1890, attestent des liens, assez anciens quoique plus tardifs, si l'on suit les datations proposées alors par l'éditeur, entre Héraclée et Kertsch (n° 288, antérieure au IV^e siècle ; n° 289, antérieure au III^e siècle) et entre Byzance et Kertsch (n° 15, III^e siècle ?).

• 6. L'estimation de la longueur du Méotide à la moitié de celle du Pont suggère une navigation moins fréquente, mais réelle dans le Méotide jusqu'aux bouches du Tanais (Don). La longueur du Pont devrait alors s'entendre entre les deux Bosphores.

Quoique le pseudo-Scylax connaisse assurément les colonies grecques de la moitié droite du Pont, il est tout à fait frappant qu'il ne dispose de durées de navigation que pour la moitié gauche du Pont, limitée par une ligne unissant les deux Bosphores. Si cette particularité ne reflète pas l'expérience personnelle d'un voyageur ancien¹⁷, elle atteste indubitablement une familiarité beaucoup plus grande à l'égard de la moitié occidentale, qui est déjà l'objet d'une navigation hauturière ou semi-hauturière (grand cabotage) dont les étapes sont rarement inférieures à 72 heures de mer. Il ne semble pas qu'à l'époque à laquelle a été rédigée la description des côtes du Pont comprises dans le Périple du pseudo-Scylax les rives asiatiques de la Mer Noire aient été assez fréquentées et assez familières pour susciter autre chose qu'un simple fret de cabotage.

La situation où la moitié occidentale du Pont semble avoir été seule réellement fréquentée par les navigateurs change radicalement lorsque l'on passe à la période classique. Hérodote nous aide dans une certaine mesure à préciser l'image de communications qui font la part belle à *Olbia*, où elles semblent, comme à *Tyras*, utiliser largement, en complément de la voie terrestre, la voie fluviale (le Borysthène était, nous dit l'historien, navigable pendant 11 jours, le *Tyras* pendant 5 jours...), assurant ainsi le contrôle économique d'un très vaste *Hinterland*. De ce point de vue, le cadre de la carte 1 ne semble pas avoir profondément évolué. On note cependant l'importance nouvelle de la moitié orientale du Pont, avec Sinope, dont la mention revient à plusieurs reprises dans le texte d'Hérodote, mais aussi avec des relations à grande distance selon les deux axes nord-sud et est-ouest entre la Sindique et le Thermodon, et entre le Bosphore et le Phase. Ces relations assez bien établies pour permettre à l'historien (IV. 85-86) de calculer à partir d'elles la longueur et la largeur du Pont (flèches évidées sur la carte 1), les seules données chiffrées qu'il nous livre avec les dimensions du Bosphore et de la Propontide. Il ne semble pas en revanche que des relations maritimes régulières directes entre le Bosphore Cimmérien et le Phase aient été normales¹⁸. Quoiqu'Hérodote soit, malheureusement très laconique, il semble que les grandes lignes directrices des relations de la période hellénistique soient définies dès le milieu du V^e siècle.

II. — L'ÉPOQUE HELLÉNISTIQUE ET ROMAINE.

Pour plus de commodité, j'ai groupé ici dans une seule rubrique les données de Strabon¹⁹, de Pline, et, à un moindre degré, d'Arrien. Sauf quelques rares cas, l'identification des sources de ces auteurs est en effet très controversée. On ne pourra donc accéder au degré de précision

17. Ce que pourrait accrédi-ter le record de 3 jours et 3 nuits enregistré comme base de la distance Pont-Méotis. Mais le voyage d'un Bosphore à l'autre recouvre partiellement le voyage le long des côtes de Bithynie. L'hypothèse semble donc à tout prendre peu vraisemblable.

18. Hdt., I. 105 ne mentionne en effet entre les deux points qu'une distance terrestre : 30 jours de marche pour un bon marcheur.

19. Strabon semble dans cette affaire, de son propre aveu, assez largement tributaire des historiens des guerres mithridatiques. Si pour quelques très grandes distances, il dépend sans doute d'Eratosthène, le plus souvent, c'est une situation contemporaine des dernières années de l'autonomie du Pont qu'il nous décrit. Les sources de Pline sont infiniment plus nombreuses et complexes.

que l'on aurait souhaité. On peut néanmoins parvenir à un tableau acceptable, la majorité de nos sources semblant refléter *grosso modo* la situation à l'époque hellénistique, jusqu'à la défaite de Mithridate de Pont.

Navigation hauturière : les transversales (carte 2).

L'une des caractéristiques de la période semble le développement des grands itinéraires transversaux.

Nord-sud.

- 1. La ligne unissant directement les deux Bosphores subsiste bien évidemment. Elle est attestée chez Ératosthène²⁰, puis chez Polybe²¹, avec des estimations sensiblement différentes : chez le premier, elles semblent indiquer une mesure en cabotage²², chez le second, le caractère très modeste du chiffre avancé (4.000 stades) impose de penser qu'il s'agit d'une distance en ligne droite équivalant à 4 jours pleins de navigation.

a. Pour Isidore de Charax, suivant Artémidore, cette ligne, plus longue de 1300 stades, suivait les côtes jusqu'au cap Carambis (2800 stades), puis de là, en ligne droite (2500 stades = 3 jours et 2 nuits), jusqu'au Bosphore Cimmérien²³. Le passage d'Artémidore nous renseigne sur la destination méditerranéenne de cette ligne en la prolongeant vers Rhodes et Alexandrie par les îles, puisque la mesure qu'il donne est celle d'Alexandrie au Tanaïs. A l'autre extrémité, elle continue en effet vers les Bouches du Tanaïs (n° 5). Son existence est largement confirmée par l'archéologie. Il est sans doute essentiel de noter que, peu après Ératosthène, les géographes anciens ont substitué au méridien Alexandrie-Rhodes-Borysthène un méridien géographiquement aberrant Alexandrie-Rhodes-Tanaïs. Celui-ci semble le fruit de la domination d'une ligne dirigée de Rhodes vers le Tanaïs²⁴ en lieu et place d'une ligne dominante initialement tournée vers la « moitié gauche du Pont », elle aussi bien attestée par l'archéologie.

20. *HN*, VI.3

21. *HN*, IV.17.

22. Plinie, *HN*, VI.3, qui donne 1438,5 milles, soit 11.508 stades d'après *quidam*. Il attribue cent milles de moins à l'estimation d'Ératosthène. Le chiffre des manuscrits, étrangement précis, doit, selon toute vraisemblance, être corrigé en 1437,5, soit 11.500 stades. Le chiffre d'Ératosthène était donc probablement de 10.700 stades (soit 11 jours et 10 nuits). Mais les *quidam* sont sans doute des auteurs latins, comme le suggère le chiffre très rond de 100 milles de différence. Du coup, la différence de 100 milles entre les estimations d'Ératosthène et des auteurs latins pourrait bien être un chiffre arrondi, peut être pour 10 500 stades, soit 1312,5 MP. XIII. XII D au lieu de XIII. XXXVII D. La distance en ligne droite est de 4000 stades pour Polybe (*HN*, IV.77), soit 4 jours de navigation, de 5300 stades pour Artémidore, en suivant la côte d'Asie Mineure jusqu'au cap *Carambis* (*HN*, II, 245). On connaît à Kertsch une dédicace d'un Byzantin, cf. B. LATYSHEV, *op. cit.*, n° 15.

23. Le chiffre donné par Artémidore (*HN*, II.245, repris en VI.6 et alors attribué à *quidam*, car Plinie le cite à travers Isidore de Charax ; les deux chiffres de 2.800 et 2.500 stades sont confirmés par Agathémère, § 19 sq., *GGM*, II, p. 480 sq.), 312,5 milles, soit 2500 st., entre le Carambis et les Bouches du Méotide est égal à celui que donne Strabon (II.5.2.2 ; VII.4.2) entre le Carambis et le *Criu Metopon* (ou Chersonèso) « en ligne droite ». La distance finalement retenue par Plinie (*HN*, VI.6), d'après une source qu'il ne cite malheureusement pas, s'élève à 350 milles, soit 2.800 stades, plus conforme à la réalité. Mais le total de la distance des Bouches du Pont à celles du Méotide par *Carambis* est sensiblement la même chez Artémidore et chez Plinie (respectivement 5.300 et 5.400 stades). Les chiffres d'Artémidore étant garantis par le témoignage d'Artémidore, il n'est pas exclu que Plinie ait pu hériter de sa source des valeurs inversées pour chacun des deux tronçons de la ligne Bouches du Pont — Carambis — Bosphore Cimmérien.

24. Cf. B. LATYSHEV, *Inscriptiones regni Bosporani Graecae et Latinae*, St Pétersbourg, 1890, n° 35.

• 2. La ligne sans doute la plus fréquentée (à preuve le nombre et la variété des estimations) est celle qui unit les deux caps *Carambis* et *Criu Metopon*. Mais ceux-ci ne sont que des amers²⁵, et il semble raisonnable de penser que les ports de départ et de destination étaient en réalité respectivement Amastris²⁶ et Tios, ou mieux encore Héraclée²⁷, et, à un moindre degré, Sinope²⁸, voire Amisos²⁹ et d'autre part Chersonèsos³⁰ et, à un moindre degré, *Théodosia* et *Symbolôn limèn* (Strab., VII.4.2). Chersonèsos est en effet le terme d'une mesure prise par Strabon depuis le cap *Carambis*, tandis que les auteurs anciens donnent régulièrement la distance d'Amastris au cap *Carambis* ou situent cette dernière en face d'Amastris (Strabon, VII.4.2).

L'existence d'une mesure du Bosphore Thrace au cap *Carambis*³¹ suggère l'existence d'une relation directe entre la Chersonèse Taurique et Byzance. Du point de vue des relations maritimes, toutes les distances dont le terme est constitué de l'un des deux caps *Carambis* et *Criu Metopon* suggèrent l'existence de lignes dont le terme réel doit être recherché parmi tous les lieux dont les géographes nous ont transmis la distance à l'un de ces deux caps, qui constituent, en quelque sorte, l'équivalent d'une « correspondance » routière (cercles évidés sur la carte), et non une « destination » à proprement parler. On en veut pour preuve les fouilles soviétiques menées à Chersonèsos, qui ont mis en évidence l'importance des échanges de cette ville non seulement avec l'Asie Mineure, mais encore avec la Syrie³².

25. Strabon prétend même que les marins affirmaient pouvoir voir simultanément les deux caps, ce qui semble bien difficile à admettre. A mi-parcours, les navigateurs étaient en effet toujours à plus de 80 milles marins (150 kms) de chacun de ces caps...

26. Épitaphe d'une femme d'*Amastris*, Kertsch, époque romaine, cf. B. LATYSCHIEV, *op. cit.*, n° 285. Strabon (VII.4.2) dit d'autre part qu'*Amastris* « fait face » au *Criu Metopon*, ce qui suppose en réalité, comme dans le cas où Strabon (*ibid.*) place le *Symbolon limen*, situé à mi-chemin de *Chersonèsos* et du cap *Criu Metopon*, « en face de Panticapée », une relation maritime entre les deux points. Sur le sens de ce type d'expression et la référence à des itinéraires de navigation, cf. P. JANNI, *La Mappa e il Periplo*, Rome, 1984, p. 117 sq.

27. N'oublions pas que Chersonèsos est une fondation d'Héraclée, cf. Strabon, XII.3.6 ; VII.4.2. On connaît à Kertsch plusieurs épitaphes de citoyens d'Héraclée, cf. B. LATYSCHIEV, *op. cit.*, n°s 288 sq.

28. Le matériel découvert à Chersonèse montre la présence de nombreux *pithoi* de Sinope. Quant aux amphores locales de Chersonèse, il est tout à fait symbolique des liens entre ces cités qu'elles ne soient rien d'autre que des imitations de celles d'Héraclée et de Sinope.

29. Les gens d'Amisos sont très attestés dans l'épigraphie, surtout tardive, de Kertsch (cf. B. LATYSCHIEV, *op. cit.*, n° 1, 286 sq.) mais les géographes demeurent silencieux sur ce point.

30. Strabon, VII.4.2, ne donne pas la distance entre le cap *Carambis* et le cap *Criu Metopon*, mais la distance entre le *Carambis* et Chersonèsos, et se borne à ajouter qu'elle est « beaucoup moins importante » entre les deux caps. Il s'avère en réalité à la lecture de Strabon, II.5.22 que la valeur proposée par le géographe entre le cap *Carambis* et le *Criu Metopon* est la même que celle qui proposait en VII.4.2 pour la relation *Carambis*-Chersonèsos : 2.500 stades, soit trois jours et deux nuits de voyage. Il semble donc que la traversée sud-nord du Pont ait normalement abouti à Chersonèsos. En fait, l'Anonyme de 500 (§ 18) compte 1 jour et 1 nuit entre les deux caps.

31. Elle est confirmée par une donnée d'Artémidore d'Ephèse. Cf. *HN*, II. 245 et Agathémère, § 19-20 (= *GGM*, II, p. 480 sq.)

32. La fréquence avec laquelle les géographes donnent la distances d'Issus au lac Méotide semble confirmer la fréquentation de cet axe, qui comptait Rhodes pour principale étape.

• 3. Des Bouches du Pont à celles du Borysthène³³, d'après Strabon³⁴. Comme le n° 1, cette ligne se prolongeait très vraisemblablement au-delà du Bosphore vers Rhodes et Alexandrie³⁵.

• 4. De Sinope à *Bata*³⁶ (d'après Artémidore d'Ephèse. L'itinéraire est inconnu de Pline, et pourrait être propre à l'époque hellénistique).

• 5. Du Bosphore Cimmérien aux Bouches du Tanaïs. L'existence d'une navigation « en droite ligne » dans le Méotide était déjà suggérée par le *Périple* du pseudo-Scylax (§ 68). Elle coexistait avec des lignes de cabotage attestées au moins sur la rive asiatique : Pline (*HN*, IV.78), indique en effet que la longueur de 275 milles qu'il donne s'entend « en ligne droite (*directo cursu*). Or, ce chiffre est très exactement celui de 2200 stades que donne Strabon (VII.4.5) lui aussi » en ligne droite, et, déjà, d'Artémidore avant lui (Pline, *HN*, II. 245) Il s'agit donc selon toute vraisemblance d'un itinéraire hellénistique qui prolongeait sans doute l'itinéraire n°1 de la carte 2.

Lignes est-ouest.

Elles convergent à l'évidence vers le Phase et vers *Dioscurias-Sébastopolis*.

• 6. La plus importante unit le Bosphore au Phase. Agrippa en a probablement emprunté la mesure (8000 stades = 8 x 24 heures) à Eratosthène (*HN*, VI.3 : de Chalcédoine au Phase). Malgré la différence de l'évaluation en stades, l'estimation en durée est très proche de celle d'Hérodote (IV.86), qui donnait 9 jours et 8 nuits. Sinope a pu constituer une étape sur cette relation, où elle a même pu être une destination spécifique. Strabon (XII.3.11) compte en effet 3.500 stades du Bosphore à Sinope, ce qui correspond à 4 jours et 3 nuits de navigation.

6 b. Cette relation ne fait sans doute qu'une avec celle que Strabon fractionne en deux parties de part et d'autre du cap *Carambis* (2800 + 5000 stades)³⁷.

• 7. Du même cap *Carambis*, les marins pouvaient se diriger directement vers Dioscurias, en 5 jours et 5 nuits (5.000 stades)³⁸.

33. Avec étape possible aux Bouches du Danube, comme le suggère Agrippa ; mais il est probable que la distance que nous a transmise Pline jusqu'au Danube soit en réalité le fruit d'un calcul d'Agrippa.

34. Strabon, II.5.22, d'après Eratosthène.

35. Cf. N. N. BRONDAR, « Le commerce d'Olbia avec les villes grecques à l'époque hellénistique » (en Russe), dans *Arch.*, 11 (1957), p. 35-45, qui met en évidence les liens d'Olbia-Borysthène avec Milet, Pergame, Rhodes, Alexandrie et le Phase.

36. Strabon, XI.2.14 dit que « Bata fait face à Sinope comme le cap Carambis au Criu Metopon ». Lorsqu'ailleurs (II.5.22) donne, pour la largeur (axe nord-sud) de la moitié droite du Pont, 3.000 stades environ, soit 3 jours et 3 nuits de voyage, c'est probablement à cet itinéraire qu'il pense.

37. XII.8.17 : Strabon adopte, entre le Phase et le *Hiéron* de Chalcédoine le même chiffre qu'Agrippa (8000 stades, soit 8 jours et 8 nuits de navigations), d'après un « on-dit ». En II.5.22, il compte 2800 stades de largeur pour la moitié gauche du Pont, dont la longueur est prise entre Byzance et le Borysthène. Elle s'entend donc nécessairement entre le Bosphore (Chalcédoine) et le cap *Carambis*, qui constitue la limite des deux moitiés du Pont. A ces 2800 stades, il convient d'ajouter la longueur de la moitié droite du Pont, entre le même cap Carambis et Dioscurias, soit 5000 stades « ou un peu plus ». L'ensemble nous donne sensiblement le total de 8000 stades avancé plus haut.

38. Strabon, II.5.22.

- 8. Une relation directe unissait le Phase à Sinope³⁹.

Mais aucune source ne donne la distance de Sinope à *Dioscurias*. L'importance de Sinope dans les relations avec le sud-est du Pont semble relativement limitée. Si Sinope semble avoir entretenu d'étroites relations avec les principales places de la partie orientale de la Mer Noire⁴⁰, *Amisos* paraît avoir été essentiellement tournée vers *Dioscurias* et le Phase, comme le montrent les deux itinéraires suivants.

- 9. *Amisos-Dioscurias*⁴¹.

- 10. *Amisos-Phase*⁴².

Ces deux lignes hauturières étaient doublées d'un itinéraire de cabotage. Il n'est pas surprenant de rencontrer à une place aussi importante dans les itinéraires maritimes deux villes qualifiées d'*emporion* par Strabon. *Dioscurias* est précisément associée par Strabon (XI.2.6) au début de l'isthme caspien, ce qui suppose des relations avec la Caspienne, et en fait l'*emporion* et le lieu de réunion de 70 tribus. Quant au Phase, il est l'*emporion* des Colchidiens.

- 11. Une dernière relation concerne la moitié occidentale de la Mer Noire. Il s'agit de l'itinéraire de *Tyras* à *Chersonèsos*. Strabon précise en effet que la distance qu'il donne entre ces deux points s'entend « pour ceux qui font du cabotage », ce qui suppose l'existence d'une autre ligne, de haute mer. Celle-ci n'est sans doute qu'une variante de :

11 b. La ligne du Danube à Chersonèse, déjà attestée chez le pseudo-Scylax, probablement par l'île de *Leucè* subsiste probablement. Strabon nous donne en effet précisément la distance des bouches du Tyras à cette île, qui ne constitue certainement qu'un point sur la route de Tauride. Cette relation s'entend certainement au départ d'Olbia du Borysthène, mais le passage par *Leucè*, qui constitue alors un détour ne se comprend guère que par l'importance de cette île dans un itinéraire plus fréquenté, au départ du Danube, pour les navigateurs en provenance du sud⁴³.

39. Strabon, XI.2.17 compte « 2 à 3 jours » entre le Phase et Amisos ou Sinope. Ces données, qui s'entendent à l'évidence de journées de 24 h., et que l'on a souvent tenté de corriger s'appliquent nécessairement à des journées de navigation hauturière. En cabotage, on compte au bas mot 3 journées de 24 h. jusqu'à Amisos (Strabon, XII.3.17 : 3600 stades, soit 4 jours et 3 nuits).

40. Sinope doit probablement une partie de son importance à une ligne commerciale terrestre dont le pseudo-Scylax atteste l'existence, entre la Cilicie et Sinope : 5 jours de voyage.

41. Strabon, I.3.2, d'après Eratosthène : *Dioscurias* était située à 3000 stades (3 jours et 3 nuits) à l'Est d'Issus. Or Issus se situe, d'après les mêmes sources, sur le méridien d'*Amisos* (Strabon, II.5.25)

42. Strabon, XII.3.17 donne une distance de 3.600 stades entre ces deux points, mais il l'envisage pour un caboteur qui ferait escale à Trébizonde (2.200 stades) avant de continuer vers le Phase (1.400 stades). Le comput suppose du reste presque nécessairement des étapes intermédiaires que ne mentionne pas Strabon. C'est en se fondant sur cette donnée que les éditeurs ont régulièrement tenté de corriger le texte de Strabon, XI.2.17, qui évalue à 2 et 3 jours la distance du Phase à Amisos et à Sinope, alors que ces durées, assez brèves, s'entendent seulement d'une relation directe qui emprunte la corde de l'arc, au lieu de suivre la courbe du Pont.

43. VII.3.17 : 500 stades, soit une demi-journée de 24 h. jusqu'à cette île consacrée à Achille, où nul n'était autorisé à passer la nuit, et qui semble n'avoir guère contenu qu'un sanctuaire. Si notre hypothèse selon laquelle les journées diurnes sont évaluées à 500 stades — et non à 700, comme elles le devraient — lorsqu'elles s'intègrent à une navigation d'au moins 24 heures, il est raisonnable de penser que, de l'embouchure du Tyras, les marins obliquaient vers l'île de *Leucè* pour gagner à partir de là le cap plein est qui leur permettait de toucher les côtes de Tauride entre la limite méridionale du golfe Cercinite et Chersonèsos. Mais partir de l'embouchure du Tyras pour se rendre à *Leucè* est aberrant pour qui vient du sud, cette île se trouvant à hauteur de la dernière bouche du Danube, ce que n'ignorait nullement Scylax. Quand on sait le peu d'importance

• 12. Héraclée-*Apollonia*. L'Anonyme de 500 (§ 11) donne pour cette relation un chiffre très court de 1.000 stades, garanti par sa conversion en milles romains, soit une journée de navigation de 24 h., qui ne peut guère s'entendre qu'en ligne droite.

12 b. Héraclée-Callatis (?), qui n'est que probable, la ville étant une fondation d'Héraclée (Strabon, VII.6.1 ; XII.3.6).

Le matériel recueilli à *Olbia* permet de supposer une liaison régulière avec le Phase. Rien chez les géographes ne permet de préciser par quel itinéraire, même s'il est vraisemblable que les navires, soit après une navigation directe, soit après une navigation vers les Bouches du Méotide, doubleraient le cap *Criu Metopon*, où ils rejoignaient les lignes habituelles qui l'unissaient aux Bouches du Borysthène⁴⁴.

Le grand cabotage (carte 3).

Les Périples parvenus jusqu'à nous nous renseignent abondamment sur les nombreux emplacements de relâche pour les caboteurs, mais, dans le détail, ils n'ont pratiquement trait qu'aux abris et s'intéressent, notamment, avant tout aux fleuves, dont l'embouchure constituait probablement à la fois un amer et un abri. Dans la perspective qui nous intéresse, ils sont donc de peu de prix. Avec les données chiffrées tirées par les géographes de Périples plus généraux que ceux d'Arrien, ou avec les chapitres récapitulatifs des Périples, ce sont en revanche les liaisons des cités entre elles que nous découvrons, et pas seulement les points de relâche. Ces itinéraires suivent le plus souvent, mais pas toujours, le tracé des côtes⁴⁵, et les géographes les mesurent par grands tronçons, de ville à ville, en se bornant à énumérer, dans un ordre dont l'exactitude est très inégale, les abris et les stations compris dans l'intervalle. Ils couvrent ainsi des étapes de plusieurs journées de navigation — on retrouve pour l'évaluation des distances des systèmes fondés sur des journées pleines de navigation, ce qui n'est pas le cas des données du petit cabotage —, au sein desquelles les lieux ne sont mentionnés que pour autant qu'ils offrent le secours éventuel de nombreux abris contre des vents capricieux dont Arrien fit la douloureuse expérience dans la baie d'Athénée. Tentons de les découvrir en suivant, à partir du Bosphore Thrace, les rivages de la mer Noire dans le sens des aiguilles d'une montre. L'ensemble de ces relations est bien entendu susceptible de se combiner avec les relations directes que nous venons de présenter dans la carte 2.

• *Du Bosphore Thrace à Panticapée*, les grandes étapes semblent être celles que donne Varron⁴⁶, d'après une source grecque. Toutes les valeurs données par l'encyclopédiste transcrivent en milles des chiffres très ronds en stades qui supposent une navigation continue, et non, comme chez Arrien, chez Marcien d'Héraclée ou chez l'Anonyme de 500, le comput d'une grande quantité de petites distances intermédiaires de 20 ou 30 stades, et de leurs multiples et sous-multiples. Strabon⁴⁷ s'accorde pour l'essentiel avec les découpages de Varron, mais ses

que semble occuper la ville de Tyras aux yeux de Strabon, il y a gros à parier que cette ligne s'entend au départ d'*Olbia-Borysthène*.

44. N. N. BRONDAR, *Le commerce d'Olbia avec les villes grecques à l'époque hellénistique*, dans *Arch.*, XI (1957), p. 35-45

45. L'Anonyme de 500 distingue, du temple de Zeus *Ouirios* de Chalcédoine à Héraclée la distance en cabotage (comprendre la distance obtenue par comput des distances côtières intermédiaires) de la distance « en droite ligne ».

46. Pline, *HN*, IV. 78.

47. VII.3.14 sq. ; VII.6.1.

chiffres semblent le plus souvent être le produit d'un comput. Agrippa est écarté du débat, car il semble se fonder jusqu'au Danube, comme la carte de Doura-Europos, sur un comput des itinéraires terrestres. On parvient ainsi aux étapes suivantes :

1. Des Bouches du Pont à *Apollonia*.

Strabon (VII.6.1) et Varron (Pline, *HN*, IV.78), comptent l'un et l'autre, sans doute d'après la même source, 1.500 stades, soit 2 jours et 1 nuit entre les deux points.

2. D'*Apollonia* à *Callatis* (noter le caractère apparemment secondaire d'Odessos pour les géographes anciens).

Le total depuis les Bouches du Pont aboutit à 72 heures (3.000 stades) qui suggèrent d'y voir 3 jours et 3 nuits de navigation continue, sans relâche. Ainsi s'expliquerait peut-être le chiffre peu rond de Strabon⁴⁸.

3. De *Callatis* aux Bouches du Danube (en l'absence de précision, il semble généralement s'agir du *Psilon stoma*) : un jour et une nuit de navigation⁴⁹.

a. Strabon (VII.6.1) donne les distances Callatis-Tomes-Istropolis-Bouches du Danube ; Tomes et Istropolis ont donc pu constituer des étapes intermédiaire fréquentes, mais une confrontation avec Pomponius Mela semble suggérer que l'étape intermédiaire la plus ordinaire était *Istropolis*⁵⁰.

4. Des Bouches du Danube à Tyras.

Le fait que *Tyras* apparaisse régulièrement comme la point de départ du calcul de la distance en cabotage jusqu'à Chersonèsos⁵¹ suggère d'en faire une destination importante et le point de départ de la relation *Tyras-Chersonèsos*; il est donc plus que raisonnable de penser que *Tyras* a constitué une destination ou une escale normale sur la ligne Danube-Dniepr, mais :

a. L'existence d'une relation directe des Bouches du Danube à celles du Borysthène, sans relâche, est vraisemblable. Un comput d'Arrien peut en suggérer l'existence. On sait que Varron comptait deux jours et deux nuits de navigation (2.000 stades) entre les deux points⁵². A en croire un autre passage de Pline (IV.82), cette distance se divisait en deux tronçons :

48. Varron (Pline, *HN*, IV.78) donne 1.500 stades, soit 2 jours et une nuit. Strabon (VII.6.1) donne le chiffre moins rond de 1.300 stades qui pourrait être le fruit de l'addition de deux tranches d'environ une journée diurne, quoiqu'aucune certitude ne soit permise à cet égard : il existe en effet deux façons de mesurer les distances maritimes, soit par fractions horaires, comme ce semble généralement être les cas chez Arrien, ou chaque fois qu'il est possible de se situer par rapport à un grand nombre d'amers, ce qui suppose de serrer la côte de près, ou par comput de journées entières qui reflètent une navigation plus éloignée du rivage. Comme on le verra bientôt à propos de Tyras, le chiffre de 1.300 stades pourrait résulter de l'estimation de la position relative d'un amer dans un itinéraire dont la longueur totale était un multiple de la journée de base de 1.000 stades.

49. Pline, *HN*, IV.78 : Varron comptait 125 milles, soit très exactement 1.000 stades entre les deux points.

50. Mela II. 22 a visiblement ajouté Tomes à un périple « à droite » qui ne mentionnait initialement pas cette ville. Celle-ci occupe en effet dans l'énumération du géographe une place qui brise l'ordre séquentiel inverse des aiguilles du montre, sans doute pour avoir emprunté la mention de Tomes à un périple « à gauche ».

51. Strabon, VII.4.2, Anonym., *Pér.*, 63 (*GGM*, I p. 418).

52. Pline, *HN*, IV.78 : 250 milles.

1.040 stades (130 milles) du Danube à l'embouchure du *Tyras*, puis 960 (120 milles) de là au Borysthène, soit le total de 2.000 stades retenu par Varron. Il est clair, en présence de la seule mention du *Tyras flumen* — et non de la ville de *Tyras* — qu'il s'agissait là d'un simple amer sur la route directe, d'une durée de 48 heures. Strabon lui-même se contente de dire que « les riverains du fleuve disent qu'il y a une cité 120 stades à l'intérieur des terres ». L'importance de la ville de *Tyras* semble donc moins importante pour les relations maritimes dans le Pont que celle de l'amer que constituait l'embouchure du fleuve homonyme.

b. Arrien (*Pér.*, 20) ignore jusqu'à l'existence de *Tyras*, qui, pourtant, battait monnaie au second siècle. Il semble que le port des Isiaques (*Isiakôn limèn*) ait pu remplacer *Tyras* comme port de simple relâche dans une navigation de grand cabotage unissant les Bouches du Danube à Chersonèsos.

5. De *Tyras* au Borysthène.

Comme le *Tyras*, le Borysthène n'est en soi qu'un amer. Parvenus à ce point, les navires peuvent remonter l'estuaire jusqu'à Olbia (200 stades, soit, dans des conditions favorables), faire relâche dans l'île voisine (Strabon, VII.3.17), ou continuer (VII.4.2) comme suit :

6. Du Borysthène à *Chersonèsos*.

Cette distance est fréquemment évaluée par les géographes anciens, mais Strabon, confirmé par l'Anonyme de 500 (§ 63) mentionne explicitement une relation *Tyras-Chersonèsos* en cabotage (VII.4.2). mais encore une fois, le *Tyras*, au même titre que le cap *Carambis* devait plus constituer un amer important et un nœud des routes maritimes qu'un point de départ réel. Elle semble avoir suivi au plus près la côte jusqu'au cap *Tamyracè*, à l'extrémité du *Dromos Achilleos*, dont les géographes anciens font trop de cas pour que cet accident géographique ait été dépourvu d'importance. On en connaît surtout la longueur et l'extrémité : c'est sans doute que celle-ci marquait généralement le début d'une traversée à vue, au plus court⁵³, à proximité du fond du golfe Cercinite.

7. Du Borysthène à *Théodosia* par le lac *Saphra*..

Strabon (VII.4.1) mentionne un itinéraire original: celui-ci semble avoir consisté à atteindre le fond du golfe Cercinite, puis à traverser l'isthme. Des radeaux semblent avoir assuré la liaison avec *Théodosia*, à travers un second isthme. Malgré les écueils qui rendaient dangereux le fond du golfe Cercinite, cet itinéraire, réservé à des embarcations de très faible tirant d'eau, devait offrir une sécurité assez grande en comparaison de la circumnavigation de la Crimée, qui n'offrait que relativement peu d'abris.

8. De Chersonèse à *Théodosia* ⁵⁴.

53. Le chiffre de 300 stades avancé par Arrien entre le cap *Tamyrace* et *Kalos limèn* est très exagéré, et ne saurait s'entendre en ligne droite, mais suppose une traversée à vue entre les deux caps les plus proches.

54. Strabon, VII.4.3 évalue à 1.000 stades (1 jour et 1 nuit) la distance de *Symbolon limen*, l'un des ports de *Chersonèsos*, à *Théodosia*. cette valeur est la même que celle que donne Polybe entre le *Criu Metopon* et *Théodosia* (Pline, *HN*, IV. 77 ; valeur reprise en IV.86 par Pline). Varron (*ibid.*, IV. 78) comptait 1.700 stades du *Criu Metopon* à Panticapée. Si l'on sait que que Pline comptait précisément 87,5 milles, soit 700 stades (une journée diurne) de *Théodosia* à Panticapée, il

A noter la curieuse mention que fait Arrien de Théodosia comme d'un lieu désert⁵⁵, alors que la plupart des géographes en font une étape essentielle de leur comput et qu'elle semble avoir constitué une place commerciale prospère, et une escale de première importance (Strabon, VII.4.4 dit qu'il y a place pour cent navires dans un véritable port!). Sans doute s'agit-il d'une nouveauté par rapport aux autres géographes, qui semblent décrire la situation en vigueur au second siècle avant notre ère.

9. De *Théodosia* à Panticapée⁵⁶.

10. De Chersonèse à Panticapée et à la mer d'Azov.

Une liaison directe semble attestée par un comput d'Arrien, quoique l'importance de *Théodosia* en ait probablement fait une étape très fréquentée, plus même que ne pouvait l'être Panticapée (d'après Strabon, Panticapée n'offrait de place que pour 30 navires, alors que *Théodosia* pouvait en accueillir 100). Comme on l'a vu à propos de la relation n° 8, Arrien se démarque en tout cas nettement des autres auteurs, qui tous en font une étape essentielle, en la considérant comme « un lieu désert ». Dans la relation vers la mer d'Azov, Panticapée n'était peut-être même pas une halte obligatoire. Une autre mesure retenue par Arrien de *Chersonesos* à *Porthmios* suggère en effet qu'il existait une relation directe de *Chersonesos* aux deux lignes de navigation qui se partageaient le lac Méotide.

11. La rive asiatique de la mer d'Azov.

Nous savons qu'il existait une relation directe entre le Bosphore Cimmérien et les Bouches du Tanaïs, dont le but était apparemment l'*emporion* du Tanaïs. La ligne de cabotage semble pour sa part s'être principalement intéressée aux nombreuses pêcheries, notamment d'esturgeon, que mentionne Strabon sur cette côte⁵⁷, et pourrait avoir constitué l'itinéraire de retour de la relation de haute mer : Strabon (XI.2.4) y compte en effet les distances à partir du Tanaïs et non, comme dans la relation n° 5 de la carte 2, à partir du Bosphore Cimmérien.

• *Du Bosphore Cimmérien au Phase.*

Parmi les sources utilisables, on peut cette fois-ci compter Agrippa, qui semble se fonder sur Eratosthène pour la « moitié droite » du Pont, mais ne donne guère que des computs très

apparaît vraisemblable que Varron aboutissait à son total de 1.700 au terme du comput de deux relations bien distinctes, avec relâche à *Théodosia*.

55. *Pér.*, 15. L'allusion à des « lieux déserts et sans nom » entre le port des Isiaques et les Bouches du Danube (cf. aussi 20) pose le même problème, en passant entièrement sous silence le port de *Tyras*. Ces mentions pourraient s'expliquer par l'usage de sources défavorables à ces cités, si l'on suit l'argumentation de M. TARDIEU, *Les paysages reliques*, Louvain-Paris, 1990, p. 50 sq., qui, se fondant sur le témoignage d'un passage de l'*Onomasticon* de Pollux où il apparaît que les règles rhétoriques de la description des villes conduisaient régulièrement à l'usage de l'adjectif « désert » pour déprécier une cité rivale ou détestée. Dans le cas de *Tyras*, l'erreur d'Arrien vient sans doute d'une extrapolation à partir de sa source. On sait en effet par Strabon (VII.3.14) que la région située entre le Danube et le *Tyras* était connue sous le nom de « désert des Gètes ».

56. Plin., IV.86, 87,5 milles, soit 700 stades, soit une journée diurne de navigation. Ce chiffre vient probablement de Varron, cf. n. 53. Strabon (VII.4.4) estime pour sa part cette distance à 530 stades, probablement au terme d'un comput de caboteur 'on aurait par exemple 26,5 tranches de 20 stades.

57. Strabon, VII.4.5 ; XI.2.4. Artémidore, cité par Plin., *HN*, II. 245.

généraux. Le moins que l'on puisse dire est néanmoins que notre documentation se fait très discrète pour tout ce tronçon, dont même la toponymie est parfois imprécise pour les géographes, et il n'est pas certain que l'on puisse réellement parler de « grand cabotage ».

Les données numériques issues de journées de navigation y semblent en effet fort rares, et cèdent le pas à des chiffres très irréguliers qui caractérisent généralement les informations tirées du petit cabotage. Pour rendre la situation plus complexe, l'échec de Mithridate de Pont, l'intervention et l'implantation de Rome dans la région, ses rapports avec les Parthes et la question arménienne semblent avoir porté un coup mortel à l'économie de certaines des villes de la région. Dioscurias, *emporion* de 70 tribus d'après Strabon (XI.2.16), de 300 d'après Timosthène (Pline, *HN*, VI.15) est au centre de la description qu'il emprunte à Artémidore, et qui reflète une situation antérieure aux guerres mithridatiques, ne se contente pas d'être caractérisé comme « ville déserte » par Pline (*HN*, VI.15) mais encore cède la place à Héraclée dans les calculs de distance chez le même auteur. Quant à Arrien, s'il mentionne encore le nom de Dioscurias (signe probable de l'ancienneté de sa source), il l'identifie avec la place de *Sebastopolis*, où était stationnée une garnison romaine. L'histoire, on le voit a considérablement brouillé les cartes.

12. Du Bosphore Cimmérien à *Hiéros Potamos (Bata)*. Autant que l'on puisse en juger, cette relation devait normalement s'accompagner d'une escale à *Sindica*⁵⁸.

13. De *Hiéros Potamos* à *Dioscurias*. Le long de la côte caucasienne, les sources sont unanimes à se réduire à l'inventaire des peuples riverains. Abris, ports et amers ne figurent qu'exceptionnellement dans le descriptif des côtes des régions ainsi doublées, qui semblent avoir été peu fréquentées⁵⁹.

a. Une étape fréquente semble avoir été constituée par le port et la ville de *Pityus*. Le cap Héraclée, par rapport auquel sont souvent comptées les distances (ligne pointillée sur la carte), n'était guère qu'un amer sur cette ligne⁶⁰.

b. Agrippa, d'après une source inconnue qui a de bonnes chances de n'être autre qu'Eratosthène, comptait 360 milles entre le Bosphore Cimmérien et le Phase, soit 2880 stades si l'on retient la *ratio* ordinaire 1 : 8, ou le chiffre, plus plausible, de 2700 stades, si l'on adopte la *ratio* 1 : 7,5 qui supposerait une source intermédiaire. L'Anonyme de 500 compte 4025 stades du Phase au Bosphore cimmérien. L'addition des chiffres d'Arrien donne un résultat voisin de 3760 stades. La valeur très basse transmise par Agrippa et par sa source suppose donc que la ligne visée ne suivait pas exactement le tracé des côtes, et pourrait supposer une relation directe du Bosphore Cimmérien au Phase.

58. Le témoignage de Strabon, fondé sur Artémidore, est peu clair. Il compte 400 stades du Port Sindique à Bata, mais il est possible que cette mesure ne soit qu'un élément d'un segment qui, depuis *Corocondamè*, dans les détroits, jusqu'au pays des Cercètes, compte 180 + 400 + 850 = 1430 stades, qui, si l'on y ajoute les détroits jusqu'à Panticapée, pourraient aboutir à un total de 1.500 stades, soit 2 jours et une nuit en navigation continue. Ces 1.500 stades me sembleraient alors devoir être combinés avec les 1.500 stades qui suivent, jusqu'à *Pityus Megas*. On aurait alors tout simplement 3 jours et 3 nuits de navigation entre Panticapée et *Pityus Megas*.

59. Strabon, XI.2.14, qui mentionne, génériquement, l'existence de « mouillages et de villages » sur la côte des Cercètes ; Pline, *HN*, VI. 26 sq. Mais cette côte ne semble pas avoir jamais constitué une destination normale pour les navires. A la fin du siècle dernier, ces régions comptaient encore une densité de population inférieure à 4 habitants au km². Seul Arrien témoigne de quelque précision dans l'inventaire des abris et des lieux habités.

60. Mais Pline, VI. 15, la considère comme une ville

14. De *Dioscurias* au Phase.

Cette ligne unit entre eux les deux ports principaux de la région, dont l'importance est bien attestée par les relations hauturières. Dioscurias restait assez enclavé⁶¹, à la différence de Phasis, qui assurait le lien avec le bassin de la Caspienne par le Cyrus, et au-delà, avec l'Oxus. Cet itinéraire commercial ancien semble avoir été reconnu pour la première fois à Rome par les troupes de Pompée⁶², et fut sans doute périmé dès le début de l'empire. La navigation entre les deux ports pouvait être directe (Strab., XI.2.16 : 600 stades) ou suivre exactement les côtes (Pline, VI.12 : 100 m.p. = 800 stades jusqu'à *Sebastopolis*).

• Du Phase au Bosphore Thrace.

15. Du Phase à Trébizonde⁶³.

Quoique l'existence d'un port à Trébizonde, dont Arrien semble attribuer la construction à Hadrien, ait été mise en doute⁶⁴, Trébizonde apparaît régulièrement sous la plume des géographes comme point de départ du comput vers le Phase bien avant la date de construction de ce port. Souvent, cette mesure est fractionnée en deux, de part et d'autre du fleuve Apsaros, qui n'est autre que l'amer qui signifiait aux pilotes que le moment était venu de mettre cap au Nord⁶⁵.

16. De Trébizonde à Cerasus-Pharnakeïa⁶⁶.17. De Cerasus à Amisos⁶⁷.18. De Trébizonde à Amisos, Strabon⁶⁸ semble attester l'existence d'une relation directe.19. D'Amisos à Sinope⁶⁹.

61. Mais Strabon, XI.2.16 en fait le point de rassemblement de 70 tribus — 300 d'après d'autres auteurs, raillés par le géographe — et le début de l'isthme caspien, ce qui semble supposer des relations entre cette ville et la Caspienne.

62. Pline, VI. 51 sq. : la voie fluviale suivait le Bactrus, puis l'Oxus, le Cyrus et le Phase. Ce débouché terrestre des marchandises de l'Inde était évidemment dépassé à l'époque de Pline par la découverte de la mousson. Les marchandises n'auraient pas mis plus de 5 jours entre l'Oxus et Phasis.

63. A la différence de Strabon (XI.2.17), Pline (VI.13) ne mentionne aucun *emporion* au Phase ; il ne semble connaître qu'une île anonyme à l'embouchure du fleuve.

64. G. MARENGHI, *Arriano, Periplo del Ponto Eusino*, Naples, 1958, p. 17 sq., à propos d'Arrien, *Pér.*, 16. Avant Hadrien, le mouillage n'aurait été possible qu'en été.

65. Le fleuve était réputé bomer l'extension ouest-est de la côte pontique, cf. Arrien, 11. Pline (VI.12) y situe un *castellum*, où Arrien inspecte 5 cohortes (6). Le témoignage de Strabon semble confirmer ce fractionnement.

66. Pline, *HN*, VI.11, qui lui donne son nom pontique de *Pharnakeïa*, qui semble renvoyer à une source contemporaine des guerres mithridatiques, et compte 100 milles, soit 800 stades.

67. Pline, *HN*, VI.11, qui donne 80 milles, soit 640 stades. Étape possible à Polemonion, cf. Pline, *HN*, VI.11, qui donne 120 milles entre cette ville et Amisos.

68. Strabon, XII.3.17. En réalité, la mesure de Strabon, 2.200 stades pourrait bien se décomposer en une journée diurne de 700 stades (jusqu'à *Cerasus*), et un voyage de deux jours et d'une nuit (de là à *Amisos*). L'évaluation de Strabon est dans tous les cas singulièrement supérieure à celle de Pline. Le fait que l'on retombe sur les unités de base de la journée de navigation suggère en tout cas une durée importante, qui peut s'entendre dans le sens inverse de celui que retient Pline ou sa source.

69. Strabon, XII.3.14 donne 900 stades, soit à plus de 100 de moins qu'Arrien et l'Anonyme de 500, mais presque autant que Ménippe. Pline, *HN*. VI.7 compte pour sa part 130 milles, soit 1040 stades. Aucun de ces chiffres ne se réduit à des

20. De Sinope à Héraclée par Tios et Amastris. Ces deux villes interviennent fréquemment dans le comput de la mesure de la côte paphlagonienne⁷⁰.

21. De Sinope à Héraclée sans escale⁷¹. La longueur de cette relation souligne, si besoin en était, l'importance de ces deux places dans les échanges.

22. D'Héraclée au Bosphore Thrace, sans escale⁷².

Les résultats que nous venons de présenter sont assurément partiels, et, nous l'avons vu à propos du grand cabotage, parfois fragiles ou d'interprétation difficile. Non seulement ils se fondent presque exclusivement, car on l'a voulu ainsi dans le cadre de cette première ébauche, sur les sources géographiques, mais encore l'analyse reste en partie à la recherche de ses bases : l'identification, ou la simple datation, des sources et les modalités du calcul des distances en mer. Mais, pour limités que soient ces résultats, on n'en mesure pas moins l'utilité potentielle de ce type de sources documentaires, qu'illustrent, on l'espère, les trois cartes que nous avons tenté d'en tirer. Plusieurs conclusions s'en dégagent.

Il ne semble tout d'abord pas, à comparer les chiffres, que la vitesse des navires ait effectué entre l'époque archaïque et l'époque hellénistique et romaine des progrès spectaculaires, ni même que les différents étalons du stade aient considérablement modifié les estimations des distances. Les conditions matérielles de la navigation et du comput semblent donc être demeurées à peu près inchangées. En revanche, entre les deux périodes, la fréquentation des rives du Pont semble marquée par des progrès spectaculaires.

Plinie et Strabon semblent essentiellement nous révéler des données d'époque hellénistique. On est frappé par l'importance de relations à grande distance qui mettent en relief quelques grandes cités, principalement les deux grands *emporía* de Dioscurias et de Phasis, et les villes de Chersonèsos, de Sinope et d'Héraclée. Aucun site de la côte occidentale ne semble jouir de la même fortune, sauf peut-être Tyras, encore qu'Arrien et sa source semblent ignorer jusqu'à son nom. L'essentiel de l'activité semble concentrée dans les places du nord et du sud-est ainsi que sur la côte paphlagonienne. Le déclin d'Olbia et de Tyras, consommé au début du second siècle avant notre ère, semble enfin assez sensible dans nos sources, tout comme celui des sites de la région du Phase à l'époque impériale.

jours de navigation. Seule la permanence chez les géographes d'un comput entre ces deux points suggère l'existence d'une relation, du reste historiquement vraisemblable, entre eux.

70. Plinie donne la distance jusqu'à Tios. L'Anonyme de 500 et Marcien d'Héraclée lui préfèrent Amastris. Strabon (XII.3.11) compte 2.000 stades, soit deux jours et deux nuits d'Héraclée à Sinope.

71. Strabon (XII.3.11) donne pour ce tronçon de côte deux mesures seulement d'Héraclée au cap Carambis et de ce dernier à Sinope, soit un total de 1300 + 700 = 2000 stades soit exactement deux jours de navigation, ce qui suggère une navigation de 2 x 24 h. Le chiffre de 2.000 stades est du reste repris tel quel en XII.3.11. L'estimation à 1.300 stades de la distance d'Héraclée au cap Carambis pourrait être le produit de la soustraction entre les valeurs connues (2 jours et 2 nuits) de Sinope à Héraclée et de Sinope au Carambis (une journée diurne). Aucun des auteurs de périples ne donne un chiffre aussi rond que celui de Strabon, mais les estimations ordinaires se situent entre 2100 et 2200 stades. La relation directe semble donc avoir longé également les côtes.

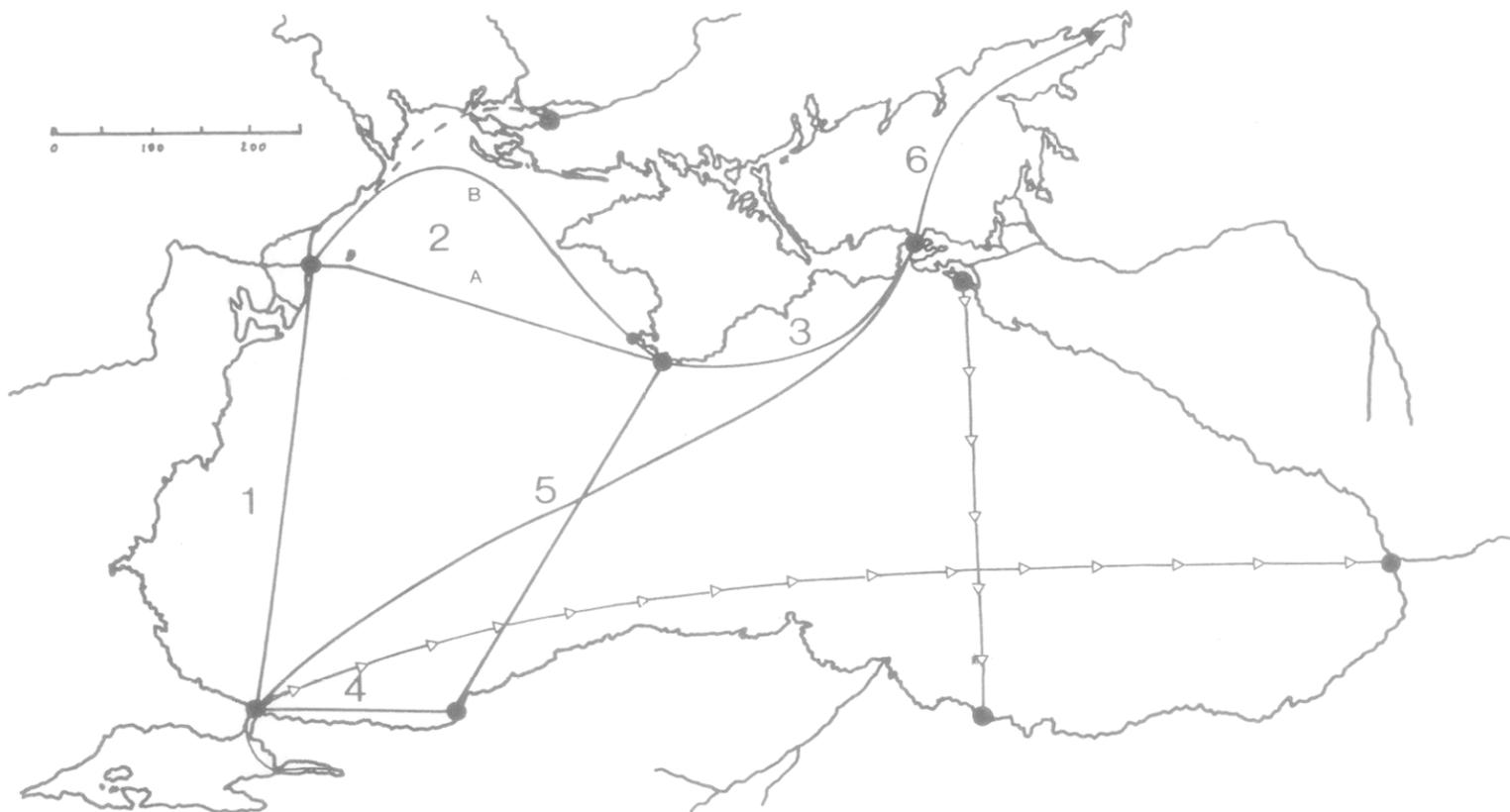
72. Marcien d'Héraclée (§ 8, *GGM*, I, p. 569), distingue bien deux distances entre le temple de Zeus Ourios et Héraclée : alors que la première est de 1530 stades, la seconde s'établit à 1200 stades. C'est que cette dernière s'entend « en ligne directe ».

Si ces grandes places semblent avant tout ouvertes sur un monde commercial qui dépasse largement les limites de la mer Noire, un grand nombre de places en quelque sorte secondaires, ouvertes au grand cabotage et aux transversales, semblent intégrées dans un ensemble de relations plus fermé sur lui-même, et dont l'origine est sans doute ancienne. Il semble que l'on puisse distinguer trois types de relations commerciales :

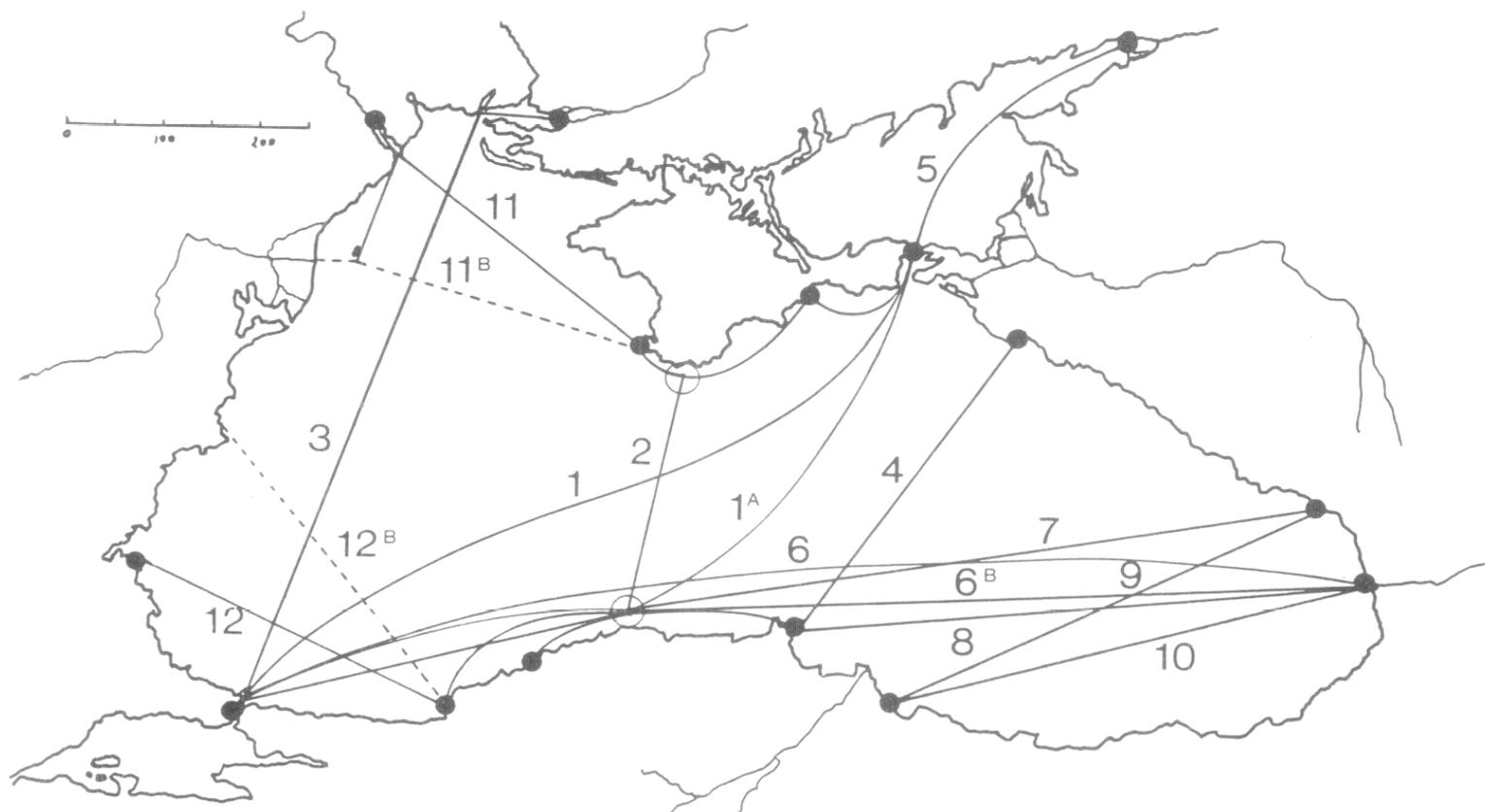
- Un commerce hauturier à très grande distance.
- Un commerce interpontique.
- Un commerce de redistribution à partir des grands ports.

Ces deux derniers étaient sans doute renforcés par la difficulté des communications terrestres le long du littoral dans la majorité du bassin oriental du Pont.

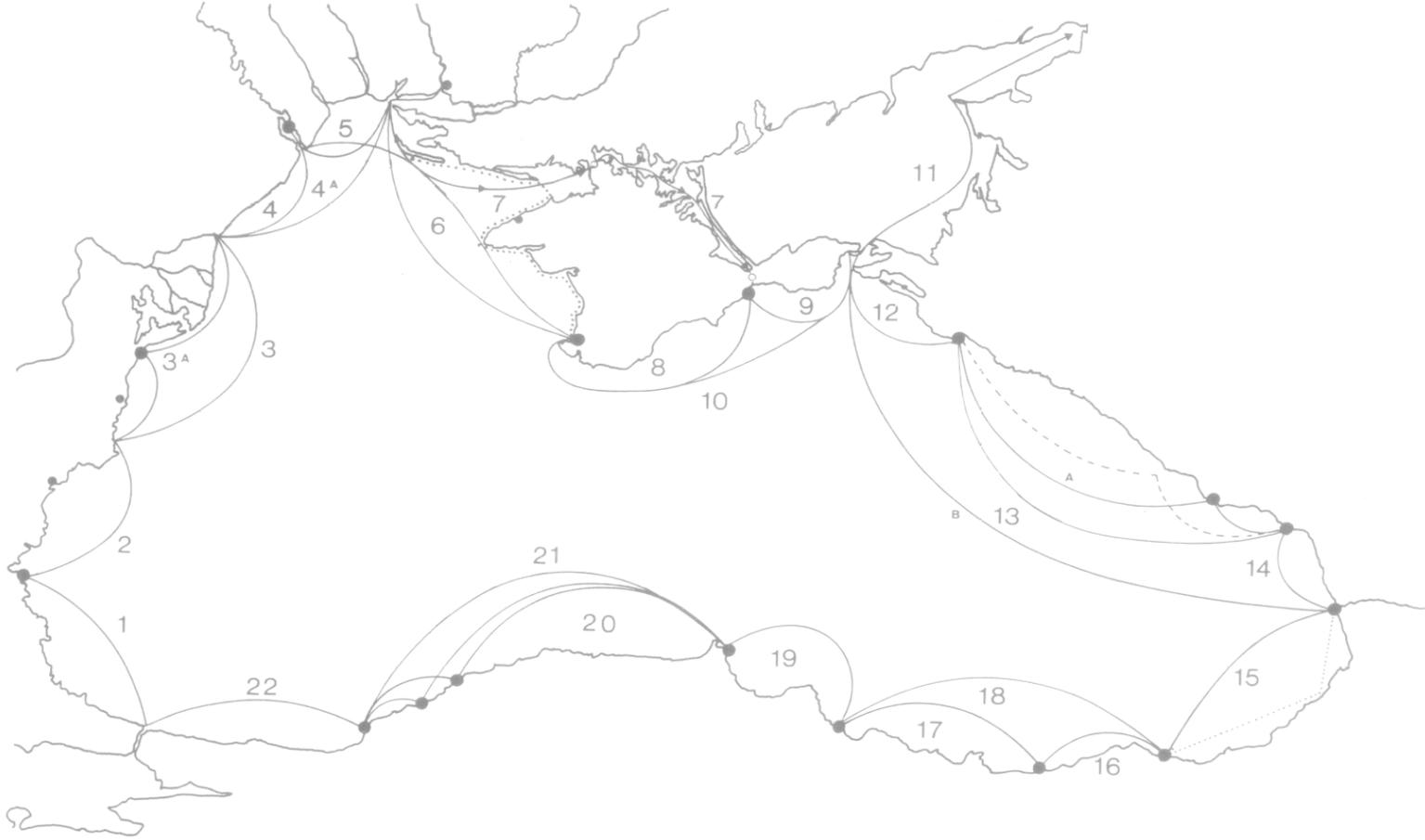
Pour n'être pas entièrement originales, ces informations ont au moins le mérite d'illustrer le type de renseignements que sont susceptibles de nous transmettre les données les plus arides des géographes anciens : je veux dire leurs chiffres. Elles ne sont pas toujours faciles à manier et appellent un certain nombre de précautions, mais elles constituent un témoignage qui, pour être limité, se doit néanmoins d'être pris en considération.



Carte 1. — Le périple dit « de Scylax ».



Carte 2. — Navigation hauturière : les transversales.



Carte 3. — Le grand cabotage.