

Les hangars du port chypro-phénicien de Kition. Campagnes 1996-1998 (Mission française de Kition-Bamboula)

Marguerite Yon

Citer ce document / Cite this document :

Yon Marguerite. Les hangars du port chypro-phénicien de Kition. Campagnes 1996-1998 (Mission française de Kition-Bamboula). In: Syria. Tome 77, 2000. pp. 95-116;

doi : <https://doi.org/10.3406/syria.2000.7694>

https://www.persee.fr/doc/syria_0039-7946_2000_num_77_1_7694

Fichier pdf généré le 30/11/2019

Résumé

La mission française de Kition (Larnaca, Chypre) fouille près du sanctuaire d'Astarté et Melqart (site de Bamboula) le port antique où se trouvent des hangars d'époque classique; le bâtiment, constitué de loges parallèles couvertes de tuiles, abritait les navires de la flotte de guerre des rois de Kition au IV^e siècle. En 1998, la découverte de la limite nord du bâtiment a montré que les loges étaient longues de près de 40 m, ce qui confirme que ces hangars ont été construits pour abriter des trières de type athénien.

Les recherches géomorphologiques et le matériel archéologique ont montré aussi que le site était déjà au Bronze récent (XIII^e siècle av. J.-C.) un abri portuaire, transformé en port de guerre à l'époque classique; puis après la fin de l'indépendance des royaumes chypriotes à la fin du IV^e, il accueille des activités commerciales, particulièrement à l'époque romaine.

Abstract

The French mission at Kition (Larnaca, Cyprus) is excavating the ancient harbour near the sanctuary of Astarte and Melqart (site of Bamboula) with ship-sheds of classical period, for the war-ships of the royal fleet of Kition. The building consisted of parallel boxes covered by a tile-roof. The discovery of the northern limit of the building in 1998 indicated a length of 40 m. confirming that the hangars were built to shelter Athenian type triremes.

Geomorphological and archaeological evidence testify that the site was a harbour in the Late Bronze Age (13th B.C.), then a military port in classical times until the end of independence from the Cypriot kingdoms (end of 4th c. B.C.). A commercial port enjoyed some importance in the Roman period.

LES HANGARS DU PORT CHYPRO-PHÉNICIEN DE KITION. CAMPAGNES 1996-1998 (MISSION FRANÇAISE DE KITION-BAMBOULA)

Marguerite YON

Maison de l'Orient méditerranéen
7, rue Raulin 69007 Lyon

Résumé — La mission française de Kition (Larnaca, Chypre) fouille près du sanctuaire d'Astarté et Melqart (site de Bamboula) le port antique où se trouvent des hangars d'époque classique; le bâtiment, constitué de loges parallèles couvertes de tuiles, abritait les navires de la flotte de guerre des rois de Kition au IV^e siècle. En 1998, la découverte de la limite nord du bâtiment a montré que les loges étaient longues de près de 40 m, ce qui confirme que ces hangars ont été construits pour abriter des trières de type athénien.

Les recherches géomorphologiques et le matériel archéologique ont montré aussi que le site était déjà au Bronze récent (XIII^e siècle av. J.-C.) un abri portuaire, transformé en port de guerre à l'époque classique; puis après la fin de l'indépendance des royaumes chypriotes à la fin du IV^e, il accueille des activités commerciales, particulièrement à l'époque romaine.

Abstract — *The Cypro-Phoenician port hangars of Kition. 1996-98 campains (French Mission of Kition-Bamboula)*

The French mission at Kition (Larnaca, Cyprus) is excavating the ancient harbour near the sanctuary of Astarte and Melqart (site of Bamboula) with ship-sheds of classical period, for the war-ships of the royal fleet of Kition. The building consisted of parallel boxes covered by a tile-roof. The discovery of the northern limit of the building in 1998 indicated a length of 40 m. confirming that the hangars were built to shelter Athenian type triremes.

Geomorphological and archaeological evidence testify that the site was a harbour in the Late Bronze Age (13th B.C.), then a military port in classical times until the end of independence from the Cypriot kingdoms (end of 4th c. B.C.). A commercial port enjoyed some importance in the Roman period.

خلاصة — مرغريت يون : مخازن المرفأ القبرصي الفينيقي في كيتيون، المواسم بين ١٩٩٦ و ١٩٩٨ (البعثة الأثرية الفرنسية في كيتيون بامبولاً) تقوم البعثة الأثرية الفرنسية العاملة في موقع كيتيون (لارنكا-قبرص) بالكشف بالقرب من معبد عشتار وملكات عن المرفأ القديم حيث توجد المخازن العائدة الى العصر الكلاسيكي. يتألف هذا المبنى من مجموعة من العنابر المغطاة بالقرميد والتي كانت تحتمي بداخلها السفن بالإضافة الى الأسطول الحربي لملوك كيتيون في القرن الرابع قبل الميلاد. ادت الكشوفات التي تمت في عام ١٩٩٨ عند الحدود الشمالية للمبنى الى إظهار الطول الحقيقي لهذه العنابر والذي يصل الى ٤٠ متراً. مما يؤكد على انها كانت معدة لحماية السفن التي يطلق عليها اسم التريير (trière) ذات النمط الأثيني.

وقد اثبتت الأبحاث الجيومورفولوجية والمواد الأثرية المستخرجة أن الموقع كان منذ فترة البرونز الحديث (القرن الثالث عشر قبل الميلاد) ملجأً بحرياً وتحول الى مرفأ حربي خلال العصر الكلاسيكي، في حين أصبح بعد سقوط الممالك القبرصية في نهاية القرن الرابع قبل الميلاد يحمل وظيفة تجارية والتي استمرت وبشكل مميز خلال الفترة الرومانية.

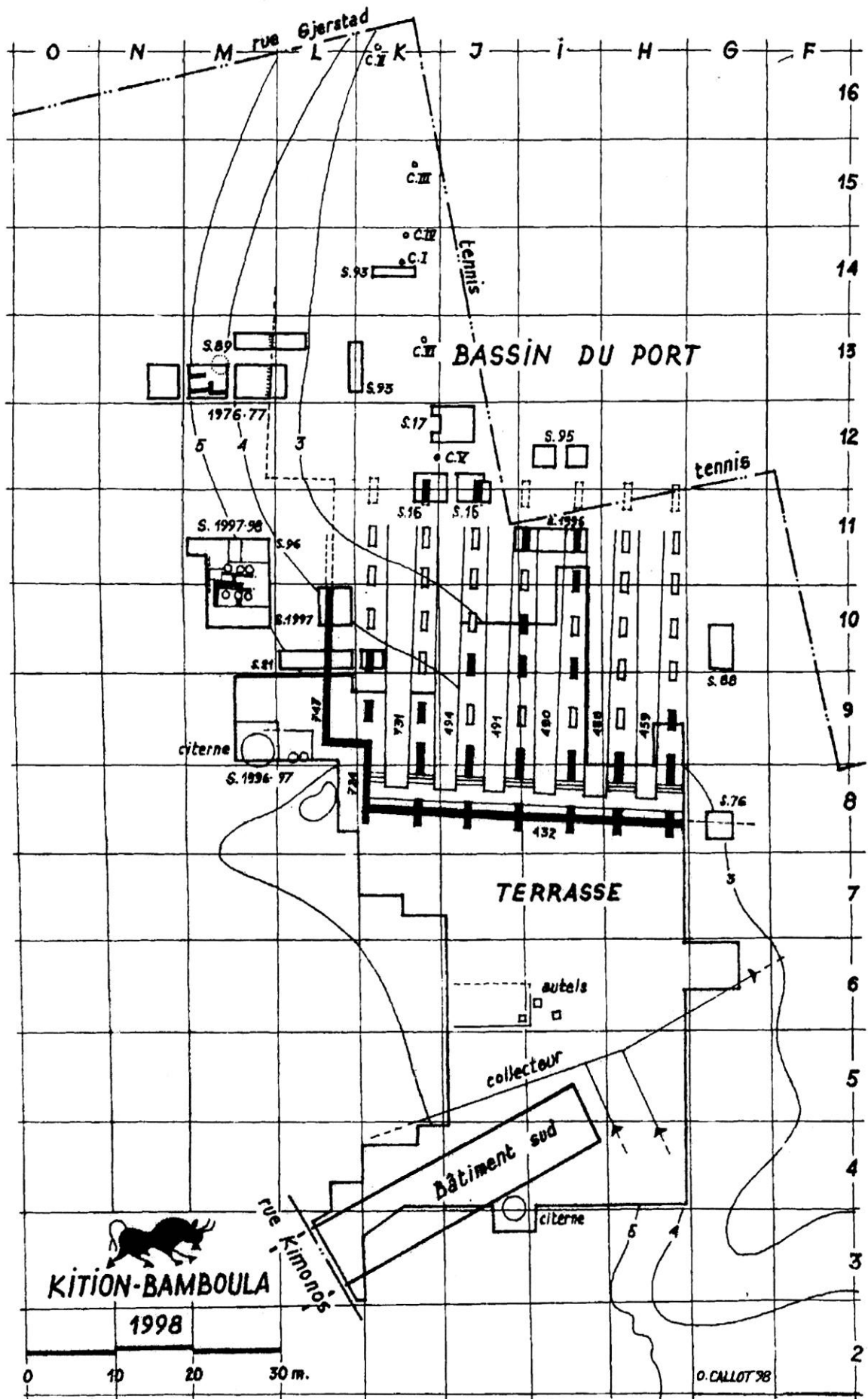


Fig. 1. — Plan schématique de la zone fouillée, avec quadrillage de 10 m. État 1998.
 Au sud : le sanctuaire à l'époque classique; au nord : schéma des *néoria* (en noir, les bases réellement vues et fouillées),
 emplacement des sondages (S), des carottages (C).



Kition-Bamboula, 6 slipways, top is north (<https://chypre.mom.fr/KitionSalamine/area>).



Kition-Bamboula, two best preserved slipways, top is south (Bony, et al., 2016).

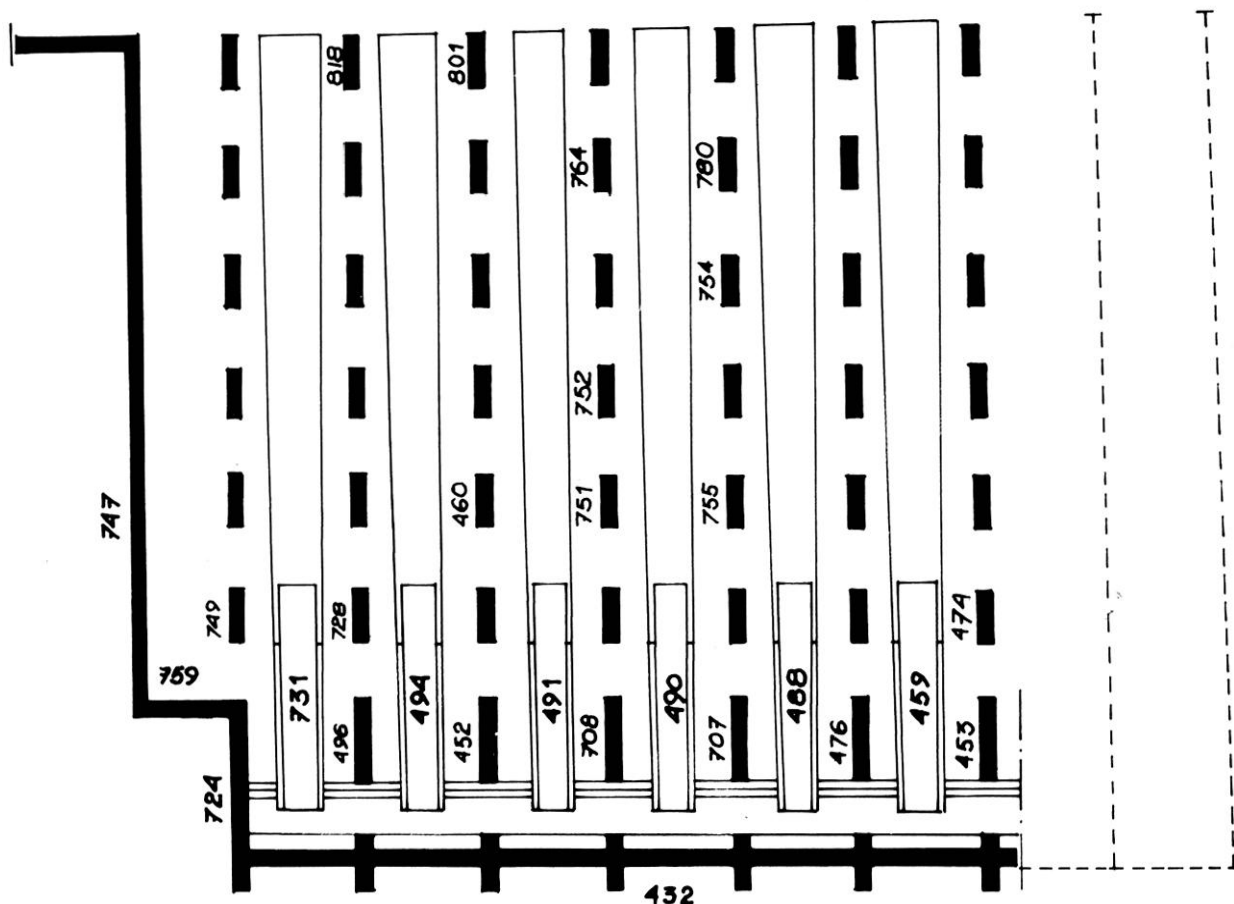


Fig. 2. — Partie orientale des néoria de Kition. Plan schématique restitué du bâtiment classique. État 1998.

Les campagnes 1996, 1997 et 1998 de la mission française qui explore le site de Bamboula dans la ville antique de Kition (Larnaca) à Chypre¹, ont mené à son terme une phase importante de l'exploration du port antique, entreprise depuis une dizaine d'années.

En effet, au nord du sanctuaire d'Astarté et Melqart que fouillait la mission depuis 1976², ont été découverts à partir de 1987 des restes architecturaux inhabituels en contrebas du grand mur de terrasse qui soutenait la cour du sanctuaire classique (fig. 1 et 3). Nous avons proposé, l'année suivante, d'interpréter ces restes comme la partie

sud-ouest (angle en K-L/8-9) d'un bâtiment d'époque classique, destiné à abriter des navires. Depuis cette date, plusieurs campagnes (en 1990, 1993, 1995 à 1998) ont permis d'en préciser peu à peu le plan et l'organisation, en particulier grâce à la comparaison très profitable avec les hangars à trières (néoria) retrouvés au Pirée. C'est en 1998 qu'a été enfin reconnue à Kition la limite nord du bâtiment des hangars abritant les loges à trières de l'époque classique (fig. 2) : on connaît maintenant de façon définitive la longueur des loges — donc celle des navires — ce qui donne la dimension N/S du hangar et l'aspect général du bâtiment des néoria qui borde le bassin du port.

1. Mission française de l'Institut Courby (université Lyon-2). Je remercie mes collègues de la mission pour la part qu'ils ont prise depuis 1988 à la fouille et à l'interprétation de ces hangars, en particulier O. Callot 1988-98, J.-F. Salles 1988-93, et J.-C. Sourisseau 1995-98, ainsi que S. Fourrier, S. Marquié, et les responsables des travaux de géomorphologie R. Dalongeville et C. Morhange. Pour l'ensemble de nos recherches, nous sommes

redevables à A. Hesnard, dont l'expérience de Marseille nous a été très profitable, ainsi qu'à H. Frost et L. Basch qui ont bien voulu nous donner leur avis et leurs suggestions pour interpréter les installations de Kition. Illustration Mission française : photos A. Caubet, V. Matoïan, M. Yon; plans et restitutions O. Callot; dessins de céramique A. South-Todd.

2. YON 1985; CALVET 1993.



Fig. 3. — Vue générale du site depuis le nord en 1996.

Au fond : les restes du sanctuaire archaïque (qui étaient cachés sous la terrasse du sanctuaire classique soutenue par le mur 432); au premier plan : les restes des rampes classiques.

LA FOUILLE

Nous avons déjà eu l'occasion de présenter, au fur et à mesure des progrès de la découverte, le bâtiment en cours de fouille³. Les plans et dessins — que nous avons proposés à titre indicatif avant d'avoir déterminé sa complète dimension sud/nord, et alors que l'angle sud-ouest du bâtiment n'avait pas encore été exploré et délimité — étaient donc provisoires, mais ils donnaient déjà l'idée de la structure du bâtiment réel :

- ainsi la première restitution que nous avons proposée en 1993 à partir des trois premières rangées de bases identifiées⁴;
- puis celle qui a été présentée en 1994 au *symposium* de Nicosie, plan schématique avec cinq rangées de bases qui donnaient une longueur minimale de 25 m de long⁵.

Ils sont désormais périmés et dépassés. Ce n'est qu'aujourd'hui, à partir de la découverte en 1998 de la 7^e et dernière rangée de bases à l'extrémité nord du bâtiment (voir plus loin), que nous connaissons la longueur réelle et que nous pouvons envisager une restitution définitive de la structure du bâtiment dans sa partie ouest.

Conditions de la fouille

La progression de la fouille s'est heurtée à des difficultés de plusieurs sortes. Tout d'abord les restes architecturaux sont très mal conservés, et de plus en plus détruits à mesure qu'on va vers l'est. Outre les dommages subis dès l'Antiquité pour récupérer les pierres de construction, les travaux d'intérêt public menés par l'administration britannique en 1880 — pour assécher les marécages qui

3. Cf. YON 1995; YON, CALLOT et SALLES 1997. Voir nos rapports annuels dans « Chronique » 1988; 1989; 1990; 1991; 1994; 1996; 1997; 1998; 1999.

4. YON 1993, p. 40.

5. CALLOT 1997, p. 72, fig. 1.



Fig. 4. — La nappe phréatique à son niveau haut de 1993. Vue vers le nord.
Partie nord noyée des rampes 491 et 490, à gauche, base 452 ;
au 2^e plan, les terrains de sport qui recouvrent le nord des rampes.

occupaient le nord de Larnaca, on a transporté des tonnes de pierres et de terre prises dans la colline de Bamboula⁶ — ont en effet réduit en bien des endroits les murs à quelques blocs de pierre, voire une simple trace dans le sol.

Les modifications naturelles de la côte depuis l'Antiquité, et récemment les travaux d'amélioration urbaine, ont tout à fait modifié le site, qui se trouve aujourd'hui dans une zone entièrement coupée de la mer (à environ 400 m à l'intérieur des terres). Le site du port et le tracé du chenal qui devait y conduire depuis la mer, aujourd'hui en pleine zone urbaine, sont comblés et impossibles à repérer sur le terrain. Une nappe phréatique d'eau saumâtre occupe le sous-sol de ce quartier de Larnaca, à une altitude variable, mais supérieure au niveau de la mer; cette situation a été, pendant des siècles, responsable d'une malaria endémique, et dans l'Antiquité elle avait probablement contribué à rendre nécessaire la construction des égouts à

l'époque classique, pour drainer les eaux souterraines stagnantes aux effets nocifs pour la santé publique⁷.

Dès que la fouille progresse en profondeur, les restes antiques sont noyés dans cette eau (fig. 4), et il a fallu procéder à des pompages quotidiens pour avancer vers la partie nord des *néoria*. Plusieurs années de sécheresse ont, du reste, ces dernières années, progressivement abaissé le niveau de l'eau : d'environ 1,50 m d'altitude absolue en 1989, puis 1,70 m en 1993 et même 1,80 m en 1995, il est descendu à 1,50 m en 1996 et jusqu'à 0,94 m en 1998 (toutes ces mesures prises en automne avant les pluies d'hiver), en sorte que certains éléments qui étaient noyés les années précédentes étaient bien visibles en 1998; ainsi ont été mises à découvert les bases 752 et 754 (fig. 10b), aperçues à la suite des pompages lors de la fouille de 1993, mais que l'on n'avait pas pu voir dans leur totalité; des nettoyages complémentaires ont permis d'en compléter les descriptions et les relevés.

6. Sur ces travaux d'assainissement de 1880 aux dépens des restes archéologiques, voir KARAGEORGHIS 1976, p. 17-19; NICOLAOU 1976, p. 35-36, 89; YON 1985 et références antérieures.

7. CALLOT et SALLES 1982; SALLES 1983 (cf. YON 1985; CALVET 1993).

La stratégie de fouille est liée à cette situation. D'une part, nous avons choisi de fouiller en automne, à la période où la nappe phréatique qui baigne les parties basses du chantier est à son point le plus bas. D'autre part, on a dû renoncer à dégager en extension les restes architecturaux, car il aurait été impossible de pomper chaque jour l'énorme cubage d'eau qui reviendrait par infiltration pendant la nuit dans un sondage trop étendu. La solution a été de procéder par sondages de dimensions limitées, plus faciles à vider chaque jour (fig. 5).

Interprétation du bâtiment

L'interprétation qui nous avait alors paru la plus plausible était fondée en particulier sur la comparaison avec Le Pirée, où l'on pense que se trouvaient plusieurs centaines de ces loges à trières dans la 2^e moitié du IV^e siècle. À vrai dire, on en connaît dans d'autres sites : par ex. des restes importants à Æniades en Grèce de l'ouest, dans l'île de Rhodes, ou à Apollonia en Cyrénaïque, sans parler du port circulaire à îlot central (*cothon*) de Carthage⁸, dont l'état que l'on connaît (époque hellénistique) est nettement plus récent que celui de Kition. Mais c'est au Pirée que se trouvent les vestiges les plus significatifs pour nous puisque leur construction se place au V^e siècle, et qu'ils ont probablement servi de modèle aux autres constructions de ce type en Méditerranée.

Une fouille de sauvetage menée en 1885 par I. Dragatses et W. Dörpfeld⁹ avait révélé un groupe d'une dizaine de loges sur la partie est du bassin de Zea (au Pirée); on peut voir aujourd'hui (protégés dans la cave d'un immeuble construit sur le quai) un solide mur de fond, et les restes de rampes en pente vers l'eau du port, séparés par des lignes de bases carrées qui supportaient des colonnes. La longueur conservée est de 37 m, mais il semble qu'elle ait été un peu supérieure dans l'Antiquité, compte tenu d'une légère remontée du niveau de la mer : on parle d'une longueur évaluée à environ 40 m. La largeur utile entre les rangées de colonnes est un peu inférieure à 6 m, la pente des rampes de 10%. Au petit musée de la Marina de Zea, une maquette très pédagogique reconstitue un bâtiment fait de loges parallèles munies de rampes en pente vers l'eau : huit rampes sont représentées, dont six sont couvertes de toitures à double pente (dans

cette interprétation, chaque toiture recouvre deux loges à la fois), portées par des alignements de colonnes alternant avec les rampes.

Question encore ouverte en 1998

En commençant la campagne de 1998 à Kition, on ne connaissait toujours pas la dimension des loges qui constituent le bâtiment.

À vrai dire, la dimension est/ouest du bâtiment est liée au nombre de loges parallèles que le roi de Kition avait fait construire, ce qu'on ne connaît peut-être jamais; mais les six loges déjà repérées — qui occupent environ une quarantaine de mètres (il faut ajouter aux six loges de 6 m de large l'espace le long du mur ouest, et l'espace vide qui apparaît à l'est) —, permettent déjà une analyse et une interprétation suffisantes du bâtiment.

En revanche la question essentielle qui restait ouverte était celle de la dimension nord/sud du bâtiment, c'est-à-dire celle des loges, puisque c'est celle qui devait confirmer ou infirmer notre hypothèse d'un hangar pour des trières de type grec. L'objectif des dernières campagnes était donc de déterminer la limite nord des loges.

Sondages 15-17

La fouille « inondée » a été poursuivie en 1997 et 1998, vers le nord, menée comme les années précédentes à l'aide de pompes. On pouvait espérer que d'éventuelles bases de piliers de la partie nord du hangar se trouvaient en I, J, K/10, 11, 12, or les restes archéologiques situés au nord de la ligne I-J-K/10 se trouvent aujourd'hui au-dessous du niveau de la nappe phréatique. Il était donc impossible de les dégager en extension en agrandissant la fouille, et on ne pouvait les reconnaître (si elles étaient conservées) qu'au fond de petits sondages qui, seuls, pouvaient être pompés chaque jour (cf. fig. 5). Mais le quadrillage régulier des *lignes* NS (le rythme nord/sud est de 5 m : voir plus loin) et des *rangées* EO des bases-murets des piliers qui soutenaient la toiture (distances de 6 m d'axe en axe) permettait de localiser à leur intersection leur emplacement présumé. Rappelons que nous distinguons ici par commodité les lignes NS des bases qui séparent les loges, et les rangées EO qui partent du mur de fond des *néoria*.

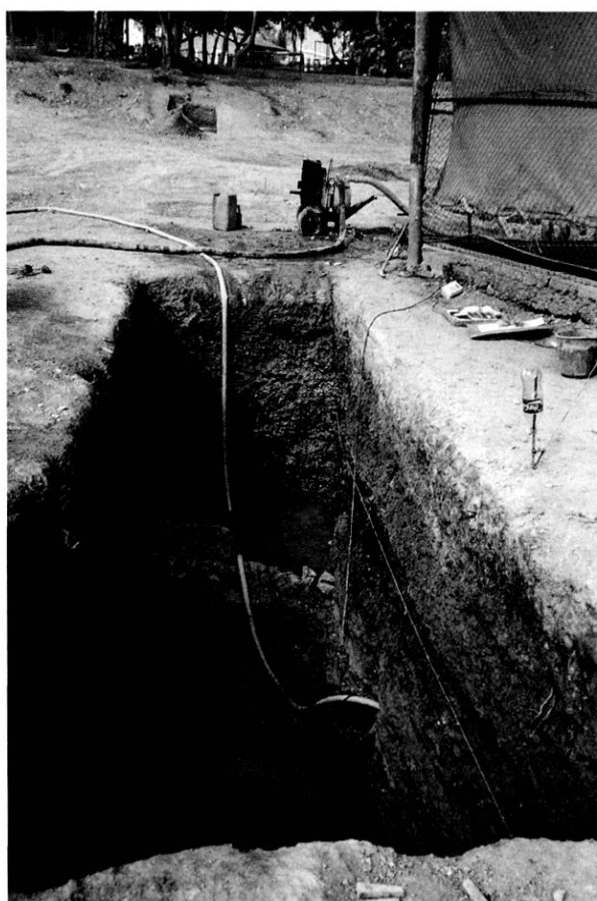
8. Voir HURST 1993, avec bibliographie antérieure.

9. DRAGATSES et DOERPFELD 1885; cf. BLACKMAN 1993

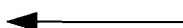
(la maquette du musée de Zea y est reproduite p. 32), avec bibliographie antérieure.



a. Au centre, sondage en I 11 ; à gauche, sondages 15, 16, 17.
Vers l'est, 1997.



b. Fondations de la base 764 visibles après pompage,
en I 11 ; au centre (avec panier de filtrage) le point bas
qui a révélé du matériel du Bronze récent.
Vers l'ouest, 1996.



— — —

c. Tuile classique (K88.150) recouverte de peinture
rouge, trouvée dans la fouille du bâtiment des *néoria*.

Fig. 5. — Sondages à la recherche des bases noyées et du bassin du port.

Pour délimiter l'extrémité nord du bâtiment, et en définitive essayer de connaître la longueur des loges à trières au-delà de la 5^e rangée déjà assurée, le meilleur endroit nous paraissait être en I 11-12, dans le prolongement des bases les mieux conservées : c'est-à-dire les lignes des bases 708, 751, 752, et 707, 755, 754, qui bordent la rampe 490 (fig. 8). En 1996, avait été ouvert en I 11 un sondage de 10 x 2,50 m, recoupant les deux lignes. Dans la partie ouest de ce sondage noyé, le pompage quotidien avait fait repérer à l'endroit attendu, à 0,16 m d'altitude absolue, des fondations de petites pierres (fig. 5b), que nous avons proposé d'interpréter comme le reste d'un pilier (764) qui appartiendrait à une 6^e rangée. La suite de la fouille de ce sondage en 1997 a confirmé dans sa partie est la présence de fondations d'une deuxième base (780) de la même 6^e rangée (sur la même ligne que 707, 755, 754).

Mais la présence des terrains de tennis qui les recouvrent (cf. fig. 1, 4, 5) nous interdisait d'ouvrir plus au nord sur ces deux lignes les sondages nécessaires pour une éventuelle 7^e rangée¹⁰. Il fallait contourner l'obstacle, et nous avons été obligés d'ouvrir en 1997 des sondages sur d'autres lignes plus à l'ouest, en J-K/11-12, pour fouiller des rampes plus proches du bord occidental du bassin, même si ce n'était pas l'endroit le plus favorable à cause de la remontée du niveau du fond vers l'ouest; de plus, les perturbations dues aux remblayages d'époque romaine risquaient d'avoir fait disparaître les restes classiques. Pour ces sondages (cf. fig. 5a, à gauche), une dimension de 3 x 4 m environ a été jugée suffisante pour que la base de pilier (si elle était conservée) y apparaisse sur toute sa longueur. La profondeur des sondages (plus de 3 m sous le sol moderne) ainsi que la difficulté des travaux avec pompage quotidien expliquent la lenteur de la progression.

À l'emplacement attendu au fond du sondage 15, sous des remplissages de céramique romaine, des traces de soubassement très mal conservé (*locus* 801) apparaissaient dès 1997 à une altitude de 0,30 m (le substrat est à 0,15 m d'altitude absolue). Mais ces restes, pourtant très prometteurs,

étaient trop mal conservés pour assurer à eux seuls l'existence de cette 7^e rangée; et il fallait la confirmation d'au moins une autre base de la même rangée sur une autre ligne.

Le sondage 16 a été ouvert dès 1997 à l'ouest de 15, dans l'alignement de la ligne de bases qui sépare les rampes 494 et 731. C'est en 1998 que plusieurs blocs de pierre ont été trouvés, à 3 m de profondeur, posés sur le substrat naturel (fig. 10c) : ils occupent très exactement l'emplacement prévu, et sont clairement les restes des fondations d'un pilier (818) de la 7^e rangée, dont l'existence est ainsi confirmée. On atteignait donc une dimension sud/nord du hangar d'environ 38 m, en tenant compte de la longueur de la première base au sud (supérieure d'1 m à celle des autres), et de la largeur du passage le long du mur de terrasse (voir plus loin : description du bâtiment).

Il restait alors à savoir si l'on avait atteint la dimension totale. On a pu prélever des échantillons de sol contre ces blocs du côté ouest¹¹. Leur analyse a montré que là se trouve le contact de la construction avec le niveau marin antique, le pilier étant construit à un niveau de plage, donc au ras de l'eau. Il est donc sûr désormais que ce 7^e pilier est le dernier, et que l'on a atteint la limite nord du hangar. C'est la réponse que l'on attendait depuis plusieurs campagnes.

Un sondage géomorphologique mené en 1993 un peu plus loin au nord (en K-L 13) avait montré qu'on se trouvait dans le bassin du port¹². En 1998, un nouveau sondage (sondage 17) a été ouvert au nord des sondages 15 et 16, à environ 3 m, ce qui correspond à la distance nord/sud ordinaire entre les bases. Il plonge lui aussi dans l'ancien bassin du port antique, à l'extérieur du hangar; l'un des carottages pratiqués en 1996 entre 16 et 17 (carotte n° v, voir *infra*, p. 111) a confirmé cette interprétation¹³. Le fond du sondage 17 était encombré de plusieurs gros blocs de pierre, dont certains sont taillés; leur module et leur emplacement les font interpréter comme provenant des piliers 801 et 818 de la dernière rangée. On peut penser que, après l'abandon du port militaire et l'utilisation du bassin

10. Malgré l'appui et les efforts du département des Antiquités de Chypre et de la municipalité de Larnaca; il n'a pas encore été possible d'obtenir en 1998 du Tennis-Club de la ville l'agrandissement du chantier pour dégager la partie nord des hangars.

11. Analyses sous la responsabilité de C. Morhange, Institut

de Géographie de l'université de Provence (Aix-en-Provence).

12. Sondage 1993 par R. Dalongeville (GREMMO, Maison de l'Orient, Lyon) : notre rapport dans « Chronique » 1994.

13. Carottages de 1996 par C. Morhange : notre rapport dans « Chronique » 1997.

comme port de commerce ou de pêche à l'époque hellénistique et romaine (cf. *infra*, p. 111-113), les restes de bases encore debout devaient gêner l'accostage, en sorte qu'on s'est débarrassé des pierres en les basculant dans l'eau.

DESCRIPTION DES RESTES ARCHITECTURAUX

Tels qu'on peut restituer aujourd'hui les *néoria* dont on a fouillé la partie ouest (fig. 3), il s'agit d'un vaste bâtiment dont l'espace intérieur est divisé en loges parallèles orientées vers le nord, chacune abritant une rampe en pente vers le bassin du port. On a donc deux niveaux d'analyse : structure de l'ensemble du bâtiment, et structure de chaque loge.

La stratigraphie a mis en évidence au moins deux phases d'utilisation (états 1 et 2), et une troisième phase (état 3) est attestée au moins dans la partie sud-ouest.

Le bâtiment

La partie occidentale maintenant reconnue du bâtiment s'étend sur plus de 1500 m² : la dimension nord/sud peut être évaluée de 38 à 40 m, et d'ouest en est, une longueur d'une quarantaine de mètres est dégagée, ou du moins localisée¹⁴.

La limite sud des hangars est constituée par un puissant mur de terrasse est/ouest (432), qui soutient la cour du sanctuaire classique et sert de mur de fond aux *néoria* (fig. 3, 6). Conservé en élévation dans sa partie ouest (en J-K/8) jusqu'à une hauteur de plus de 3 m, il est de plus en plus détruit à mesure qu'on progresse vers l'est; mais on a pu suivre son tracé sur environ 40 m.

Épais de 0,80 m, il est construit en pierres et mortier de plâtre, avec des plaques horizontales de gypse (désigné à Chypre comme *marmaro*) qui servent d'assises de réglage; la surface n'est pas ravalée du côté nord (intérieur du terrassement), mais sur sa face sud, visible, elle était enduite jusqu'à la base d'un plâtre assez grossièrement appliqué.

De gros contreforts de section presque carrée (environ 0,70 sur 0,90 m) le renforcent sur ses deux faces. Sur la face sud ils sont noyés dans le remblai du terrassement de la cour. Du côté nord, où le sol

d'utilisation des hangars se trouve à près de 3 m en contrebas, ils sont apparents, dans l'alignement des bases de piliers qui délimitent les loges. Leur utilisation dans le fonctionnement est attestée par divers aménagements, en particulier des encastresments rectangulaires pour des pièces de bois horizontales (fig. 6c). Ces contreforts déterminent entre eux le long du mur des sortes de longs bacs rectangulaires étroits, profonds de 0,50 m environ; les parois sont recouvertes de plaques de gypse formant parapet, mais il n'y a ni enduit d'étanchéité, ni possibilité d'une évacuation d'eau. Leur fonction n'est donc pas encore pleinement déterminée.

Dans l'état de sa construction (état 1), ce mur est longé du côté nord par un passage de circulation (fig. 6), large d'1,30 m (mesure prise entre les contreforts et l'alignement des têtes de rampes) : il passait à l'arrière des têtes des rampes, à 2,70 m d'altitude absolue, en contrebas de la cour sacrée. Trois marches basses (hauteur des marches 0,15/0,20 m) permettaient de rejoindre un peu plus haut le sol des loges elles-mêmes, à 3,10/3,20 m d'altitude (fig. 7b).

À son extrémité ouest, le mur 432 fait un retour à angle droit, avec un décrochement à quelques mètres (724, 759) qui provoque un angle rentrant pour mieux résister au poids des terrassements à l'angle du bâtiment. Le mur (747) qui limitait les *néoria* à l'ouest n'est pas conservé sinon quelques fondations, mais une partie de son tracé (sur environ 18 ou 20 m, en L 9-10) peut être restituée en pointillé, grâce aux ruptures stratigraphiques et aux arrachements de blocs reconnus dans des sondages sur une ligne sud-nord. Mais la piste se perd ensuite.

Du côté est, les restes architecturaux paraissent avoir entièrement disparu au-delà de H 8-9. Les sondages que nous avons menés en 1976 (au temps où les *néoria* n'avaient pas encore été identifiés), puis au moment de la découverte en 1988, n'ont pas apporté de réponse sinon des traces informes de construction et quelques fragments de blocs déplacés.

Mais le bâtiment est d'une structure architecturale répétitive, faite d'unités parallèles (les loges) que l'on peut juxtaposer autant qu'on le souhaite : la

14. Les dimensions indiquées dans cette description sont le plus souvent des dimensions moyennes, car les éléments semblables de ce système répétitif (rampes, contreforts, piliers [...]) ne sont pas exactement identiques les uns aux autres à quelques

centimètres près; du reste, le mauvais état de conservation des maçonneries interdit souvent les mesures très précises : nous nous efforçons au moins de donner un ordre de grandeur.



a. Têtes de rampes alternant avec les bases ; voir au centre la petite console de pierre à l'extrémité de la rampe 491. Vers l'est, 1989.



b. Alignement des têtes de rampes et bases (à droite) ; à gauche mur 432. Vers l'ouest, 1989.



c. Détail d'un contrefort du mur de terrasse 432 (face nord), avec encastrement rectangulaire pour pièce de bois horizontale ; à sa base cuve rectangulaire.

Fig. 6. — Le passage le long du mur 432. 1988.



a. Rampe 491 : reste de l'état 2 (remplissage de terre avec surface bombée), avant dégagement de l'état 1 (dont on voit déjà la partie sud). Vers le sud, 1990.



b. Depuis le passage sud, les trois marches d'accès au sol du hangar, et base 707 entre les têtes des rampes 490 et 488. Vers le nord, 1988.



c. Depuis le sud, rampe 490. La rampe de l'état 1 (au centre) se trouve entre les restes des murets latéraux en moellons ; dans la berme nord, section du remplissage de terre de l'état 2 avec surface bombée. Vers le nord, 1988.

Fig. 7. — Début du dégagement des rampes.

seule limite est la place disponible sur le terrain (et aussi les possibilités financières du constructeur!). Il est sûr que la sixième loge dont on a pu repérer l'extrémité en H 8 (rampe 459) n'est pas la dernière : en effet, elle n'est pas délimitée à l'est par un mur qui délimiterait aussi le bâtiment à cet endroit, mais par une nouvelle ligne de piliers (453, 474) semblable aux autres lignes intérieures au bâtiment (cf. fig. 2). Nous avons renoncé à chercher la suite de la construction de ce côté.

En revanche, la détermination de la limite nord du bâtiment était une question essentielle : en effet, trouver la dimension sud/nord du bâtiment revient à déterminer la longueur totale de chaque loge, qui est limitée au nord par l'eau du bassin du port. Et on pouvait espérer une réponse à cette question : c'était l'objectif de la fouille en 1997 et 1998.

Les loges

Le bâtiment est divisé intérieurement en loges parallèles, matérialisées par des lignes de bases de piliers dans le sens sud/nord; la distance entre ces lignes est de 6 m d'axe en axe, ce qui donne aux loges une largeur intérieure d'environ 5,20 m, les bases ayant une largeur de 0,80 m. La fouille s'est déjà étendue sur près de 40 m d'est en ouest : au moins six loges de 6 m de large ont été identifiées à partir du mur ouest du bâtiment (on a vu qu'on ne peut rien dire sur d'éventuelles loges à l'est en raison de l'état de destruction de cette zone), et il faut y ajouter à l'ouest l'espace qui se trouve entre le mur du bâtiment (747) et la première ligne de bases.

Rampes

Dans l'axe central de chaque loge a été construite une rampe, dont la tête était séparée du mur de terrasse 432 par le passage qui le longe (fig. 6a-b).

État 1

Dans leur phase initiale ces rampes, larges de 1,80/1,90 m, ne sont construites que sur une longueur de 10,50/10,70 m¹⁵, avec une pente de 13% ; le reste de la longueur de rampe, de pente moins accentuée, était fait d'une terre compacte, posée directement sur la plage. Dans cette phase (cf. fig. 7c), la partie construite des rampes est faite d'un remplissage de moellons et de plâtre entre

deux petits murs de moellons maçonnés au mortier; le tout est recouvert d'un enduit de plâtre, qui portait encore quelques traces de peinture rouge (provenant des tuiles du toit? ou des quilles de bateaux?). De chaque côté sont ménagées des feuillures d'environ 30 cm de large, où devaient se placer des poutres longitudinales supportant l'appareillage de bois servant à hisser les quilles. À l'extrémité, sur la petite face sud, est maçonnée une petite console en pierre, probablement pour caler les étais de bois.

État 2

Puis, de grands travaux apportent des modifications considérables; les restes de cette phase, qui est attestée sur plusieurs des rampes, sont très mal conservés, mais la fouille des rampes 490 et 491 a



Fig. 8. — Rampe 490.

Vers le nord (et l'obstacle du tennis).
Murets latéraux de l'état 2, entre les bases de piliers 752 (à gauche) et 754 et 755 (à droite).
1998.

15. Cf. mesure de la rampe 491 en 1993 (notre rapport dans « Chronique », 1994, 674), qui corrige la première estimation de

15 m que nous avons d'abord cru pouvoir proposer à partir de restes visibles en 1990.

bien montré leur nouvelle structure (fig. 7a). La partie construite est alors beaucoup plus longue (sans que l'on ait pu déterminer cette longueur, mais elle est au moins du double de l'état 1 : environ 20 m); les rampes ont été fortement élargies, jusqu'à 3 m à l'extrémité sud, pour s'évaser nettement vers le nord. On a commencé par construire des petits murets (fig. 8) en petites pierres maçonnées (pour les rampes est) ou en briques crues (les rampes ouest), et un remplissage de terre et de pierre dont la surface d'argile bien tassée était bombée, comme on le voyait bien dans la berme transversale au moment de la fouille (fig. 7c). Cette surface pourrait paraître trop fragile pour la fonction qu'on lui attribue, mais en réalité, elle était consolidée par un remblai entre les rampes; du reste, elle n'était pas en contact avec les navires eux-mêmes puisqu'elle supportait l'appareillage de bois sur lequel glissait la quille. La pente est aussi plus forte, puisque ces rampes sont hautes de 3 m à leur partie sud. Si on a continué à y tirer des navires, elles devaient être d'un type différent de celles de l'état 1. Le sol des hangars et celui du passage le long du mur 432 ont été surélevés (3,80 m d'altitude près de la rampe

452) par un remplissage de terre, qui recouvre les petites marches de l'état 1. Le sol de cet état 2 est un peu en pente vers l'est (de 4,20 à 3,34 m d'altitude). Sur le sol de terre battue, des dalles de gypse ont été placées de chaque côté des bases de piliers (fig. 7b), qui paraissent être restées les mêmes dans cette deuxième phase.

État 3

Une troisième et dernière phase est attestée au moins pour la loge située à l'ouest (rampe 731) du bâtiment. La fouille de cette rampe avait été interrompue assez haut¹⁶, sur un sol en forte pente vers le nord (de 6,20 m à 5,40 m). Ce sol avait été laissé en place volontairement, pour protéger les niveaux plus anciens, mais il cachait totalement l'angle du bâtiment. Le moment était donc venu de le dégager, ce que nous avons commencé à faire en 1998. En effet, dans la perspective d'une future présentation du site, on a repris dans les parties hautes (hors d'eau) le nettoyage de la rampe 731 (en K/8), à l'angle sud-ouest du hangar.

La fouille a fait apparaître que le sommet de la rampe de l'état 2 a été coupé par le soutènement de l'état 3 (fig. 9). Ce soutènement est constitué de



Fig. 9. — Partie sud de la rampe 731.

Le haut de la rampe de l'état 2 est coupé pour accueillir l'aménagement de briques de l'état 3, bordé aussi de murets en briques.

Vers le sud, 1998.

16. Voir notre rapport de 1989.

plusieurs assises de grandes briques crues presque carrées (de 46/47 cm x 43/40 cm, pour une épaisseur de 14 cm), soutenues de chaque côté par des murs également en briques; une assise en léger retrait pourrait faire penser à la présence de bois dans l'armature du mur; mais l'ensemble est trop réduit pour mener à des conclusions sûres. La pente a été fortement accentuée; à sa partie sud, elle est à environ 4,70 m au-dessus du sol du premier état. Cette rampe atteignait ainsi à peu près le niveau de la cour sacrée, qui est sans doute aussi à cet endroit le niveau de l'espace public extérieur au hangar. Mais on ne peut pas savoir si la même modification a été apportée aux autres rampes, puisque la proximité du sol moderne interdit de savoir s'il y a eu des briques comme sur la rampe 731. La présence de céramique attique, et d'assez nombreux « bols perses », permet d'ancrer la datation de l'état 3 vers la fin de l'époque classique.

Pour préciser la chronologie et l'interprétation, il faudra poursuivre ce dégagement (campagne prévue en septembre/octobre 1999) pour faire apparaître ce qui peut rester de la rampe de l'état 2, puis de l'état 1 (sur les phases de construction : cf. *infra*, p. 111).

Lignes de bases

Entre les rampes parallèles apparaissaient des lignes sud/nord de petits murs, placés dans l'axe des contreforts du mur de terrasse 432 : ils sont donc, comme les contreforts, distants de 6 m d'axe en axe. Il est vraisemblable que ce n'étaient pas des piliers de pierre montant jusqu'à la toiture, mais seulement des bases sur lesquelles s'appuyaient des piliers de bois. Aucune des bases n'est conservée complètement (cf. fig. 10), et il est impossible de connaître leur hauteur : la plus grande hauteur conservée (base 496) est de 2,20 m.

La première base de chaque ligne au sud, placée en haut des trois petites marches, est de 3,50 m x 0,80 m, soit un peu plus que les autres qui mesurent en moyenne 2,50 m x 0,80 m. Une distance de 2,50 m les sépare : on a donc à partir du deuxième pilier un rythme de 5 m. La largeur est-ouest intérieure utile entre les bases qui délimitent la loge (6 m d'axe en axe) est de 5,20 m.

Les conditions diverses de conservation dans lesquelles ont été trouvées les quelque 18 bases fouillées (ou au moins identifiées) à ce jour, laissent analyser leur mode de construction (fig. 10a-d, 5b). Les bases découvertes au nord, au fond de sondages noyés (764, 780, 801, 818), sont réduites aux fondations, encastrées dans le roc naturel, et il n'en

reste que des remplissages de petites pierres ou quelques blocs plats. La superstructure est construite en appareil de blocs taillés irréguliers et de moellons, liés au plâtre (base 754), coupé d'assises horizontales de réglage faites de grandes plaques de *marmaro*, épaisses de 10 à 15 cm, selon le même appareil que le grand mur de terrasse 432; certaines de ces plaques sont monolithes et occupent toute la dimension de la base (2,50 x 0,80 m), comme on le voit sur la base 728 dont une grande assise de gypse est dégagée (fig. 10c), les assises de moellons qu'elle portait ayant disparu. En revanche, la base 452 est conservée plus haut (fig. 10d), et l'assise de réglage faite de 3 morceaux de plaques de gypse porte encore une partie des blocs de sa partie supérieure.

Dans la phase de construction, sur les faces latérales de la base 452 — une des mieux conservées —, trois trous circulaires d'environ 10 cm de diamètre sont ménagés dans la face est, et enduits de mortier (fig. 10d). Ils étaient probablement destinés à caler des étais de bois pour soutenir l'appareillage d'appui des quilles posées sur les rampes (cf. fig. 11).

Dans la deuxième phase (état 2) les bases semblent rester les mêmes. Le surélévement des rampes s'est accompagné, comme on l'a vu, d'un fort surhaussement du sol qui atteint en certains endroits près d'1 m, cachant les trous qui calaient l'appareillage de bois contre les bases. Mais le sol de chaque côté des bases est alors protégé par un dallage de plaques de *marmaro* qui consolident le sol de chaque côté des bases (cf. *supra*, et fig. 7b); peut-être ces dalles permettaient-elles de caler les pièces de bois de l'appareillage, sur un sol plus résistant que de la terre battue, en remplacement du système précédent.

Toiture

Sur les bases de pierre s'appuyaient des piliers, qui étaient certainement en bois; on ne sait pas s'il y avait un pilier par base, ou si chaque base supportait deux piliers l'un à côté de l'autre (ce que permettrait la forme allongée des bases). Ils portaient une toiture de tuiles (comme celle qu'on restitue au Pirée). La fouille a fourni de nombreux fragments de grandes tuiles plates d'époque classique (fig. 5c), qui portent encore la peinture rouge dont elles étaient recouvertes (la peinture dont on a aussi trouvé des traces sur les enduits des rampes?).



a. Fondations de la base 818, visibles au fond du sondage 16 après pompage. 1998.



b. Base 754 dégagée en 1998 par la baisse de la nappe phréatique. 1998.



c. Base 728 (la partie supérieure a disparu au-dessus de l'assise de gypse). 1997.



d. Base 452, avec une plaque de gypse entre les assises de moellons, et trois trous pour des étais de bois. 1993.

Fig. 10. — Bases de piliers des *néoria*.

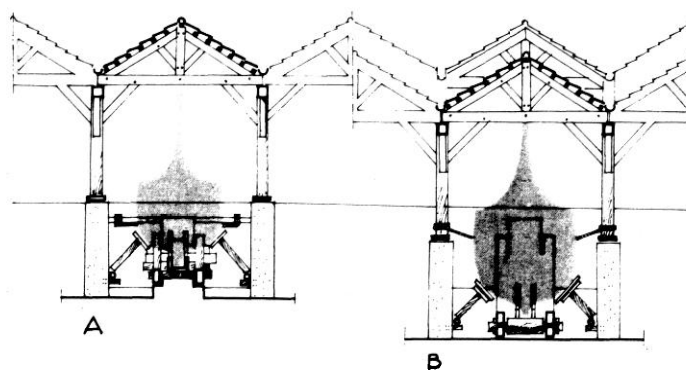
La structure de la charpente que nous proposons ne peut être qu'hypothétique. Sur les *néoria* du Pirée¹⁷ ont été restituées des couvertures en bâtière, chaque bâtière couvrant deux rampes; ces toits sont représentés avec une pente longitudinale de 10% qui est celle des rampes qu'ils protègent.

Cette proposition du Pirée présente des inconvénients qu'a montrés O. Callot¹⁸. Il suggère pour Kition (fig. 11) une solution à la fois plus

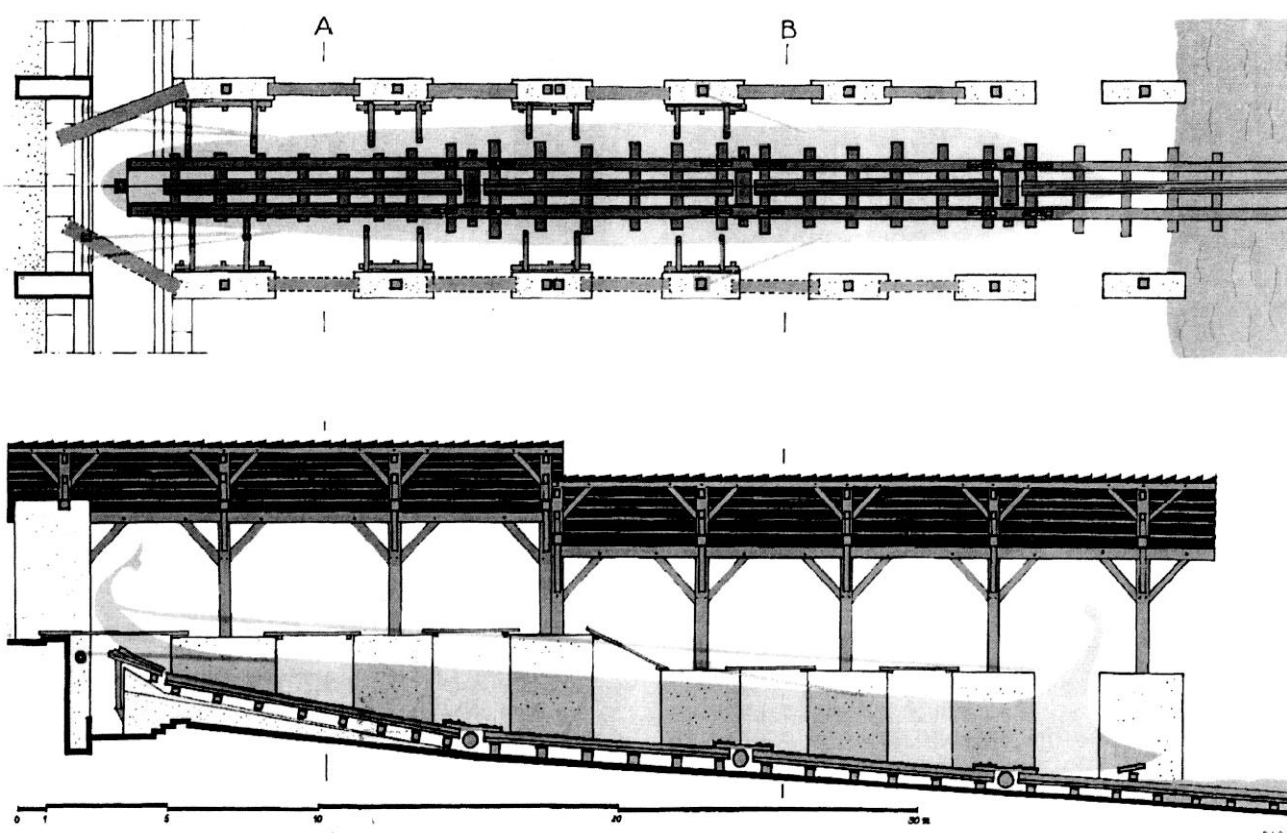
économique (les pièces de bois pour faire les piliers et les poutres transversales sont plus courtes), et plus stable et résistante (il n'y a pas de forces obliques, mais des poussées verticales) : au lieu d'une bâtière pour deux loges, avec une portée de 12 m (ce qui est considérable), il propose de restituer une double pente sur chaque loge, réduisant la portée à 6 m. D'autre part, au lieu d'une toiture en pente d'un seul tenant du sud au

17. Cf. maquette du musée de la Marina de Zea (Pirée), reproduite dans BLACKMAN 1993, p. 32.

18. Cf. CALLOT 1997, p. 74.



a. Vues transversales E/O d'une loge à toiture en bâtière, avec trière sur son appareillage de bois.



b. Vues longitudinales N/S (avec toiture à deux niveaux) : plan et profil d'une loge avec une trière.

Fig. 11. — Restitution proposée des hangars pour des trières de 38 m, état 1. 1998.

nord (qui donnerait à la partie nord une hauteur de près de 11 m), il divise la toiture en (probablement deux) parties horizontales, avec un décrochement en escalier dans la hauteur.

Nous ne nous attarderons pas sur la fonction de ces éléments qui est claire : les rampes étaient faites pour accueillir des navires que l'on tirait au sec, et il faut y replacer tout un appareillage de bois permettant de hisser et de fixer les embarcations. Quant au fonctionnement et à l'organisation des

bâtis de bois qui supportaient les navires, l'analyse proposée en 1996¹⁹ reste valable, indépendamment de la longueur de la rampe que l'on connaît aujourd'hui; le système des rails et des rouleaux de bois s'est appuyé en particulier sur des systèmes encore utilisés en Méditerranée, tels ceux de Callelongue près de Marseille étudiés par A. Hesnard.

19. CALLOT 1997, p. 76-79.

L'HISTOIRE DU PORT DANS L'ANTIQUITÉ

L'histoire du bâtiment

Les trois phases de construction et de réaménagement des hangars paraissent se situer dans l'époque classique, et s'étalent sur environ un siècle.

État 1

Cette phase de la construction se place au plus tôt à la fin du v^e siècle, comme semblent l'indiquer les tuiles de type classique (fig. 5c) et la présence de céramique attique. C'est la phase qui correspond le mieux à l'interprétation que nous avons proposée, c'est-à-dire des hangars destinés à mettre au sec des trières de type athénien. Le bâtiment est resté en usage sous cette forme probablement tout le premier quart du iv^e siècle; c'était une partie du port qui abritait la flotte victorieuse avec laquelle le roi phénicien de Kition, Milkyaton, a remporté en 392 une victoire navale sur le parti salaminien, et pour laquelle il avait dressé un trophée de victoire dans le port²⁰.

État 2

La réfection de l'état 2 se place probablement vers 375 (encore sous le règne de Milkyaton). La transformation des rampes pourrait être liée à des modifications éventuelles du niveau de la mer; mais elle suppose peut-être plutôt un changement technique, dont on ne sait pas encore s'il s'agit du type ou de la longueur des bateaux, ou seulement des techniques de halage.

État 3

L'état 3 que l'on a observé sur la rampe 731 (mais la fouille n'en est pas terminée) semble, d'après le mobilier céramique qui l'accompagne, se placer à l'extrême fin du iv^e siècle. Sur cette très forte pente, il semble qu'il n'était pas possible de hisser une trière de 38 ou 40 m; et dans ce cas, la rampe correspondait-elle encore à sa fonction militaire première? Faut-il penser que seule la rampe 731 a été ainsi réaménagée? et dans quelle intention? à quoi servait-elle? La date de cette transformation de l'état 3 n'est pas encore déterminée avec précision, et on ne sait pas encore si elle est antérieure ou postérieure à l'arrivée du pouvoir ptolémaïque. La suite de la fouille en 1999, espérons-le, apportera une réponse à ces questions.

20. Cf. la base inscrite (en phénicien) de ce trophée, trouvée en 1991 à Larnaca : YON et SZNYCER 1991; *idem* 1992.

21. Sur ce roi, voir YON 1996 avec références antérieures (cf. aussi la notice YON 1992).

Mais il est clair que l'abandon du bâtiment comme installation militaire doit être mis en relation avec la conquête de Chypre par Ptolémée à la fin du iv^e siècle. À Kition, elle se traduit par la mort du vieux roi Pumiathon en 310 (après un demi-siècle de règne)²¹, et par le démantèlement des constructions symbolisant son pouvoir : le sanctuaire du dieu Melqart protecteur de la dynastie royale, et la fortification navale avec les hangars qui avaient abrité la flotte royale. Dépouillé de sa fonction militaire, le bassin redevient un simple accostage pour des navires de commerce, qui à l'époque hellénistique, et surtout à l'époque romaine, a vu une forte activité de négoce.

Le site du port

Les carottages faits en 1996 et 1997 par C. Morhange ont été déjà en partie analysés, et la suite des analyses en cours précisera encore l'histoire du site²². Mais on sait déjà que le bassin naturel était utilisé comme port d'accostage dès la fin du ii^e millénaire par les Kitiens de la fin du Bronze récent, comme l'attestent les fragments de céramique mycénienne ou minoenne importée, jetés dans l'eau du bassin (fig. 12) et trouvés sous le remblai de construction des bases de hangars classique; les dépôts marins qui les accompagnent correspondent à une eau libre, et non à un bassin confiné. Le port mycénien devait donc être largement ouvert sur la mer.

En se refermant, le bassin aurait permis l'installation d'un « port fermé » à l'époque historique (fin v^e siècle?) : c'est alors que se situe l'épisode du port militaire que nous fouillons actuellement, et que la présence de céramique attique aide à placer dans le temps (fig. 13).

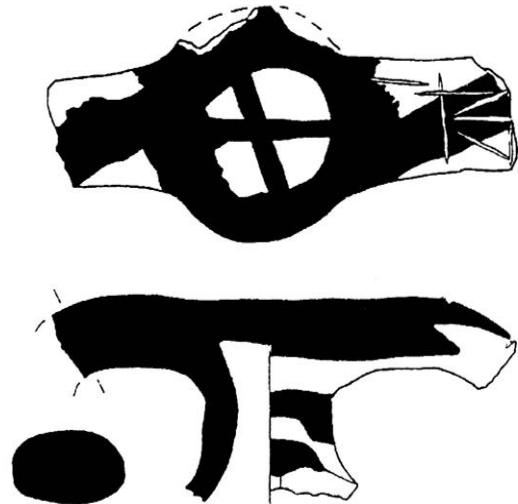
Puis l'abandon des *néoria* à la fin de l'époque classique (fin iv^e siècle), inaugure une phase d'utilisation du bassin protégé comme port ordinaire (commerce, pêche). À partir de l'époque hellénistique en effet, le bassin a perdu sa fonction d'arsenal et de port de guerre, et semble être devenu un simple bassin d'accostage; l'abondance de la céramique et la variété des timbres amphoriques recueillis dans les différents sites de la ville témoignent de l'activité du négoce de la Kition hellénistique²³. Le bassin portuaire existait encore à l'époque romaine, pendant laquelle il semble

22. Voir notre rapport de la campagne 1997 dans « Chronique » 1998. Cf. MORHANGE *et al.* 1999.

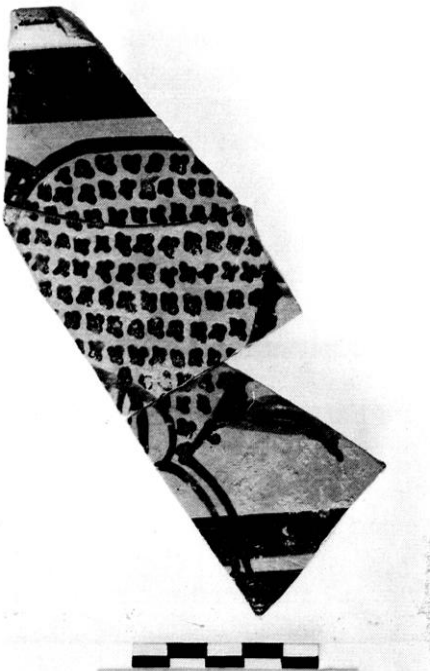
23. Pour Bamboula, voir CALVET 1982; SALLES *et al.* 1993.



a. Pied de coupe mycénienne (K96.1508).
H. cons. 7,6 cm.



b. Anse de grande jarre à étrier commerciale minoenne
(K96.1473). Larg. cons. 16 cm.



c. Fragment de cratère en cloche mycénien décoré d'un
taureau (K96.1357+1509). H. cons. 10 cm.

Fig. 12. — Mobilier importé du Bronze récent (fin XIII^e siècle), dans le sondage noyé.

avoir été particulièrement actif (surtout I^{er}-III^e siècle apr. J.-C.) : il accueillait des activités commerciales, à en juger par l'abondante céramique romaine amoncelée comme remblai pour aménager la plage après la destruction des *néoria*, et qui ne peut venir de très loin. Le fond du bassin a également livré une grande quantité de céramique romaine qui avait été jetée dans l'eau du port.

Le matériel recueilli est varié (fig. 14)²⁴ ; il comporte notamment de la céramique sigillée ; on y trouve, à côté des productions chypriotes dont on

essaie de déterminer les ateliers, des importations de céramique sigillée provenant aussi bien d'Occident (Gaule, Italie), que d'Orient (côte de Syrie par ex.).

Les débris d'amphores constituent un volume considérable. La céramique qui s'est accumulée dans l'eau au bord du bassin, surtout à partir de l'époque romaine, consiste en un énorme amoncellement de débris où dominent les amphores commerciales, probablement jetés là comme remblai pour aménager la plage. Dans le matériel découvert en

24. Les céramiques sigillées sont étudiées par S. Marquié, les amphores commerciales par J.-C. Sourisseau (travaux en cours);

je leur dois les identifications et les provenances (par ex. fig. 14).

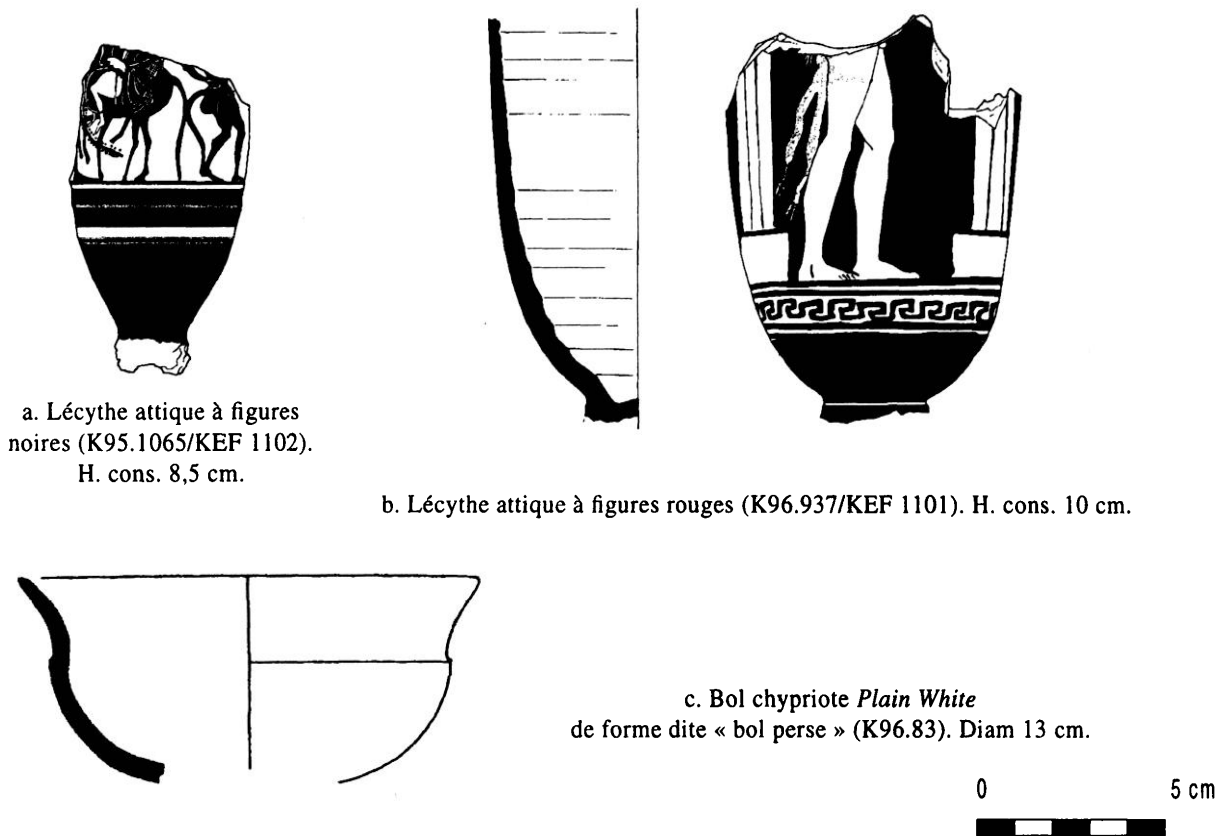


Fig. 13. — Céramique classique.

1996, 1997 et 1998 (dans des sondages inondés de dimensions relativement réduites), plus de 850 amphores commerciales appartenant à 69 types différents ont déjà été reconnues (mais aucune n'est entière).

On voit déjà se dessiner pour les I^{er} et II^e siècles apr. J.-C. une incroyable variété de formes spécifiques et de provenances (fig. 13-14), qui vont de l'Espagne (amphores à saumure de Bétique) à Lipari (amphores à sels d'alun), de Carthage à la Tripolitaine et l'Égypte (jarres à vin du lac Mariout), sans parler de la Grèce de l'Est, de la côte cilicienne ou de Chypre même. Cette diversité, que l'on ne percevait pas bien jusqu'ici, redonnera à Kition une place de choix dans l'ensemble du commerce de la Méditerranée orientale et occidentale.

CONCLUSION

Le bâtiment ainsi dégagé est donc destiné à abriter des navires identiques à ceux qui étaient abrités dans le port militaire du Pirée à l'époque classique. Les proportions sont à peu près identiques : une longueur de 35 à 37 m pour une largeur de 5,50 m maximum, ce qui désigne le

bateau très fin et long qu'est la trière de type grec classique. Si l'on garde en mémoire le fait que le port de Kition était, au IV^e siècle, une base du Grand Roi, et que la flotte du roi de Kition faisait alors partie de la flotte des Perses, c'est bien le témoignage que les progrès de la technique militaire navale, accomplis par Athènes au V^e siècle, avaient été rapidement assimilés par les autres puissances de Méditerranée.

Les flottes phéniciennes et chypriotes du début du IV^e siècle utilisaient les mêmes types de navires légers et rapides que les Athéniens. Et pour obtenir les meilleures conditions d'utilisation, et conserver aux trières leurs qualités et entretenir leurs performances, il a été nécessaire de réaliser des infrastructures portuaires selon le modèle dont les Athéniens ont créé au V^e siècle le prototype. À vrai dire, les restes découverts à Bamboula, avec une capacité d'accueil de seulement six places identifiées jusqu'ici, ne correspondent pas aux quantités de navires qui devaient constituer une flotte antique : mais ils permettent au moins d'en imaginer le fonctionnement.



a. Amphore commerciale de Samos (K98.1418).
H. cons. 13 cm.



b. Amphore à alun de Lipari (K98.1493).
H. cons. 19 cm.



c. Pied de chaudron à tête barbue (K98.1655).
H. cons. 13 cm.



d. Plat de céramique sigillée
de la côte nord-syrienne (K98.1104).
Diam. 18,5 cm.

Fig. 14. — Céramique d'époque romaine, 1^{er} et 11^e siècles apr. J.-C.

ABRÉVIATIONS

ERC = Éditions Recherche sur les Civilisations, Diff. ADPF, Paris.

TMO = Travaux de la Maison de l'Orient, Lyon.

« Chronique » 1988; 1989; 1990; 1991; 1994; 1996; 1997; 1998; 1999 = M. YON, « Kition-Bamboula, fouilles françaises ». In : « Chronique des fouilles et découvertes archéologiques à Chypre », *Bulletin de Correspondance Hellénique* 112 (1988), p. 827-832; 113 (1989), p. 825-826; 114 (1990), p. 962-967; 115 (1991), p. 812-813; 118 (1994), p. 672-677; 120 (1996), p. 1084-1086; 121 (1997), p. 911-916; 122 (1998), p. 680-684; 123 (1999, à paraître).

BIBLIOGRAPHIE

- BASCH (L.)
1987 *Le musée imaginaire de la marine antique*, Institut hellénique pour la préservation de la tradition nautique, Athènes.
- BLACKMAN (D.)
1968 « The shipsheds ». In : J. MORRISON et R.T. WILLIAMS, *Greek Oared Ships, 900-322 B.C.*, University Press, Cambridge, p. 181-186.
1993 « Les cales à bateaux ». In : *Dossiers d'Archéologie « Marine antique »*, n° 183, p. 32-39.
- CALLOT (O.)
1997 « Les hangars du port de Kition (V^e-IV^e s. av. J.-C.) », *Res Maritimae (Symposium Nicosia 1994)*, CAARI, American School of Oriental Research, Atlanta, p. 71-81.
- CALLOT (O.) et SALLES (J.-F.)
1982 « Un collecteur à Kition », *L'homme et l'eau en Méditerranée et au Proche-Orient*, TMO, p. 49-68.
- CALVET (Y.)
1982 *Les Timbres amphoriques, Kition-Bamboula I*, ERC.
1993 « Kition, Travaux de la mission française / French mission », *L'archéologie française à Chypre / French Archaeology in Cyprus, Kinyras*, [bilingue] TMO, p. 107-138.
- CASSON (L.)
1971 *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, Princeton.
- DRAGATSES (I. Ch.) et DÖRPFELD (W.)
1885 « *Ekthesis peri ton en Peiraiei anaskaphon* », *Praktika*, p. 64-68.
- HURST (H.)
1993 « Le port militaire de Carthage ». In : *Dossiers d'Archéologie « Marine antique »*, n° 183, p. 42-51.
- KARAGEORGHIS (V.)
1976 *Kition, Mycenaean and Phoenician Discoveries*, Thames & Hudson, Londres.
- KARAGEORGHIS (V.) et alii
1981 *Excavations at Kition, IV, The Non-Cypriote Pottery*, Department of Antiquities, Nicosie.
- MORHANGE (C.), GOIRAN (J.-P.), SOURISSEAU (J.-C.), YON (M.) et al.
1999 « 3000 ans de modifications des environnements littoraux à Kition-Bamboula », *Quaternaire* 10, p. 133-149.
- MORRISON (J.) et COATES (J.F.)
1986 *The Athenian trireme*, Cambridge.
- NICOLAOU (K.)
1976 *The historical topography of Kition*, Studies in Mediterranean Archaeology n° XLIII, Göteborg.
- SALLES (J.-F.)
1983 *Les égouts de la ville classique, Kition-Bamboula II*, ERC.
SALLES (J.-F.) et al.
1993 *Les niveaux hellénistiques, Kition-Bamboula IV*, ERC.
- YON (M.)
1985 « Mission archéologique française de Kition-Bamboula 1976-1984 », *Archaeology in Cyprus 1960-1985*, Fondation A.G. Leventis, Nicosie, p. 219-226.
1992 Notice « Pumayyaton (3 : Kition) ». In : E. LIPÍŃSKI (éd.), *Dictionnaire de la civilisation phénicienne et punique, s.v.*, Brepols.
1993 « Le port de guerre de Kition » In : *Dossiers d'Archéologie « Marine antique »*, n° 183, p. 40-41.
1995 « Kition et la mer à l'époque classique et hellénistique », *Cyprus and the Sea (Symposium Nicosia 1993)*, University of Cyprus, Nicosie, p. 119-130.
1996 « Les derniers rois phéniciens de Kition ». In : E. ACQUARO (éd.), *Alle soglie della classicità. Il Mediterraneo tra tradizione et innovazione, Studi in onore di S. Moscati*, vol. I, Istituti Editoriali e Poligrafici Internazionali, Pisa-Roma, p. 441-450.
- YON (M.), CALLOT (O.) et SALLES (J.-F.)
1996 « *Neosoikoi* in Kition, Cyprus », *Tropis, IV (Symposium « Ship Construction in Antiquity », Athens 1991)*, p. 597-607.
- YON (M.) et SZNYCER (M.)
1991 « Une inscription royale phénicienne à Chypre, I. Présentation et cadre historique (M.Y.), II. Déchiffrement, traduction, commentaire (M.S.) », *Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, décembre 1991, p. 791-823.

- 1992 « A trophy of victory at Kition », *Report of the Department of Antiquities, Cyprus*, Nicosie, p. 156-165.