

# Marseille grecque et les routes du commerce maritime

PASCAL ARNAUD

Définir l'espace maritime d'une cité grecque, fût-il purement commercial, et les infrastructures que cette notion implique n'est jamais chose aisée (Arnaud 2012b). D'un point de vue historique, cette démarche impose de définir le commerce d'une cité. D'un côté les traités. De l'autre, l'historiographie récente (Bresson 2000 ; Bresson 2007-2008), en accord avec les auteurs anciens (*cf.* Xénophon, *Revenus*, 3.1-5), met à juste titre l'accent sur le caractère essentiel pour une cité du commerce qui lui est destiné, à la fois en termes de ravitaillement et en termes de ressources générées par le port (douanes, droits de port), et à un moindre titre seulement sur les exportations, qui ne constituent qu'une partie de l'activité de la plupart des ports de premier rang. L'espace maritime d'une cité se définit ensuite par référence à des routes réelles, c'est-à-dire le chemin effectivement suivi par des navires. Or ces routes, imposées par une synthèse de la saisonnalité des conditions météorologiques, des capacités techniques des navires, de la culture des marins, de l'équipement des côtes, des contextes normatifs et politiques (Arnaud 2011), sont extrêmement difficiles à mettre en évidence (Arnaud 2005). Elles ne peuvent en aucune façon se réduire à une ligne directe entre l'origine géographique d'un produit (lorsqu'elle est bien établie, ce qui est loin d'être toujours le cas) et le lieu de sa consommation. Longtemps a prévalu l'idée que la somme des origines des produits embarqués sur un navire parvenu jusqu'à nous à l'état d'épave donnait la liste de ses étapes dans un contexte nécessairement défini par le cabotage. Nous savons aujourd'hui que le commerce méditerranéen a été tôt segmenté par des ports-entrepôts et caractérisé par la coexistence de circuits complémentaires de distribution/redistribution (Nieto, Prieto 1997). Les grands ports étaient des zones où des denrées étrangères changeaient de mains et étaient réembarquées vers d'autres destinations. Si l'on ne peut exclure formellement le modèle du commerce forain, le commerce en droiture vers des places proposant à la vente des marchandises d'origines diverses semble avoir été le schéma dominant du commerce classique en Méditerranée (Arnaud 2011). La navigation en droiture et le grand cabotage ont été une des bases des routes maritimes. La combinaison des informations complexes tirées des épaves, du témoignage des géographes anciens qui ont largement fondé leur mesure de la terre sur ces routes et des contextes naturels permet de formuler des hypothèses raisonnables, et parfois un peu plus que cela. Enfin, dans l'ensemble des espaces concernés par les routes liées à une cité, cette cité a été susceptible de se livrer à la mise en place d'infrastructures civiles et militaires d'aide ou d'appui à la navigation ou de protection contre les dangers venus de la mer. Leur cartographie définit un espace revendiqué comme un espace maritime propre à cette cité.

C'est à travers ces trois filtres que nous allons tenter une brève esquisse de ce qu'ont pu être les espaces et les lieux du commerce maritime de Marseille grecque et leur probable évolution au sein de la période.

## Le “commerce de Marseille” : définition et aires géographiques

La notion de “commerce de Marseille” pose la question aigüe de la définition de commerce national appliqué à la cité antique. Celle-ci est considérablement plus complexe que l’on ne pourrait le penser de prime abord. Nous avons déjà eu l’occasion de nous étendre par ailleurs sur la polysémie de cette notion très complexe (Arnaud 2012b). Du point de vue des traités, qui fondent la légalité de l’activité commerciale entre ressortissant d’États tiers, c’est la nationalité de l’acteur du commerce qui définit le commerce d’un État. Ils permettent à tout ressortissant d’une cité contractante de commercer dans l’autre cité contractante avec les mêmes droits que l’un de ses membres, y compris en termes de protection juridique de l’échange<sup>1</sup>. Pour comprendre l’activité commerciale de Massalia, on doit donc admettre aussi une acception large de la notion de «commerce de Massalia» en y intégrant le commerce pratiqué par des Massaliotes sans nécessairement impliquer directement Massalia comme lieu de départ ou de destination direct.

À s’en tenir aux termes des traités, c’est la nationalité du commerçant qui fait le commerce national. Le navire est une donnée au moins nominalement secondaire dans un contexte entièrement cosmopolite où tout ou partie des affréteurs d’un navire peuvent être entièrement étrangers à la cité du navire et de son exploitant et tout autant au port de départ et de destination de ce navire. Comme naulères ou comme *emporoi*, les Marseillais pouvaient être engagés sur des itinéraires dans lesquels Marseille n’était ni le port de départ ni le port de destination et pour échanger des marchandises sans rapport avec la cité.

Une étude de la diaspora massaliète a été effectuée il y a une vingtaine d’années (Manganaro 1992 ; 1994), et nous avons nous-même dressé une carte de cette diaspora sur les bases de la collection ainsi recueillie (fig. 1). Elle nous donne une idée au moins approximative de l’aire d’intervention des agents massaliètes du commerce, généralement fondée sur les lieux où ceux-ci mouraient soit à l’occasion d’une escale soit pour y avoir été plus durablement établis. Il faut donc se garder de considérer cette carte comme un instantané des routes de navigation au départ et à destination de Marseille, même si, au moins en Méditerranée occidentale la route décrite (Manganaro 1994), se trouve peu ou prou correspondre à une route dont l’existence peut être démontrée en se fondant sur d’autres sources et qui n’était sans doute pas spécifiquement marseillaise. Elle reflète seulement l’image que les hasards de la conservation des traces écrites, le plus souvent des épitaphes, laissées par des Marseillais de périodes diverses. Elle reproduit (dans les limites documentaires que nous venons d’indiquer) l’attractivité des ports majeurs et des points essentiels de la navigation en Méditerranée et permet de mesurer l’implication des Marseillais dans les grandes places du commerce hellénistique, à des titres qui peuvent avoir été divers. Les découvertes de lamelles de plomb inscrites, effectuées dans le Languedoc et à Emporion, montrent à la fois le rôle de profes-

1. Aristote, *Pol.* 3.5.9, 1280a, 35-40 : μήτε συμμαχίας ἔνεκεν, ὅπως [35] ὑπὸ μηδενὸς ἀδικῶνται, μήτε διὰ τὰς ἀλλαγὰς καὶ τὴν χρῆσιν τὴν πρὸς ἀλλήλους—καὶ γὰρ ἂν Τυρρηνοὶ καὶ Καρχηδόνιοι, καὶ πάντες οἷς ἔστι σύμβολα πρὸς ἀλλήλους, ὡς μιᾶς ἂν πολιταὶ πόλεως ἦσαν: εἰσὶ γοῦν αὐτοῖς συνθηκαὶ περὶ τῶν εἰσαγωγίμων καὶ σύμβολα περὶ τοῦ μὴ ἀδικεῖν καὶ γραφαὶ περὶ συμμαχίας. [40] “(l’association politique) n’a pas non plus pour but l’alliance militaire pour se prémunir contre les violations du droit, ni leurs relations mutuelles, ni les services qu’ils peuvent se rendre, car alors les Tyrrhéniens et les Carthaginois et tous les peuples liés par des traités de commerce, devraient être considérés comme citoyens d’un seul et même État, grâce à leurs conventions sur les importations, à leurs annexes sur le traitement juridique des différends, et sur les traités d’alliance militaire (cf. aussi *Pol.* 3.1. 1275 a 10). Sur les traités, cf. Bengtson 1975 ; Gauthier 1972.



Fig. 1. La Méditerranée occidentale.

sions intermédiaires, telles que celle de courtier, et le cosmopolitisme des acteurs du commerce (Lejeune et al. 1988 ; Bats 2010a ; 2010 b ; Sanmartí-Grego, Santiago 1988 ; Garcia, Sourisseau 2010)

Le plus souvent, le caractère très lapidaire de ces documents ne laisse en effet pas entrevoir la profession de ces personnages, ni les raisons de leur présence là où ils sont attestés. C'est le cas de deux épitaphes découvertes à Tharros, où l'on reconnaît parfois deux frères, sans autre preuve que l'identité de l'idionyme du père, et dont un est certainement marseillais<sup>2</sup>. Seul un des deux textes utilise des formes dialectales typiques de Marseille. On parle régulièrement de "marchands", mais rien dans les inscriptions ne permet de soutenir ces conclusions. Par nature, les marchands grecs (*emporoi*) se déplacent avec leur marchandise, mais dès le

2. *IG XIV 610 = SEG XLII, 1992, n. 889: Εὐξείνε Αναξιλοο μασσαλι[τ]ήτη. Cft. Cavedoni 1857 ; Gras 1985, p. 192 ; Meloni 1975, p. 287 ; Manganaro 1992, p. 198 ; Marginesu 2002, 1811-1813, suivant Manganaro 1992, a rapproché cette inscription de *IG XIV, 609: Ἀριστόδικε | Αναξιλου* (Spano 1860). La parenté formulaire et l'identité du patronyme a conduit à l'hypothèse de deux inscriptions funéraires relatives à deux frères. On s'explique mal alors que les formes dialectales du génitif du patronyme aient été différentes. Si les deux inscriptions ne forment pas une paire, il n'y a aucune raison sérieuse de dater nécessairement la première inscription d'une période postérieure à la conquête romaine de la Sardaigne. Postuler la permanence de mauvaises relations entre Marseille et Carthage est dépourvu de fondement historique. Rome et son alliée traditionnelle avaient toutes raisons d'avoir les mêmes relations à l'égard de Carthage. Le nom du père est assez banal et se rencontre assez fréquemment en Péloponnèse (Pape-Benseler 1863-1870, t. 1 p. 84) ; Aristodikos est plus banal encore (*ibid.* p. 132).*

IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C., ils sont souvent représentés à Athènes, par des agents, comme le montre le discours contre Zénothémis (32) de Démosthène ou encore, à Alexandrie, la correspondance de Zénon, un siècle plus tard. Si les deux épitaphes de Tharros émanent bien de deux frères morts à Tharros, il est plus raisonnable d'y voir une famille marseillaise établie à Tharros, de la même façon qu'il existait des Italiens établis à Carthage<sup>3</sup>.

Même dans un cadre explicitement et strictement lié au commerce maritime, ils sont simplement là où il y a pour eux des affaires à réaliser. Le discours *contre Zénothémis* nous montre ainsi deux Marseillais, un frèteur du nom d'Hégéstrate et le plaignant, Zénothémis, que la partie adverse présente comme simple passager, mais qui déclarait être affréteur du navire et attaque un Athénien dont un agent était présent à bord pour revendiquer la propriété d'une partie du blé transporté, que l'Athénien lui contestait. Démosthène accuse le naoclère, décédé dans l'affaire, et Zénothémis d'avoir été complices dans une affaire de baraterie dont l'enjeu aurait été une escroquerie au prêt à la grosse aventure. Cette diversion, pas toujours très convaincante, de l'orateur a pour le moins le mérite de nous rappeler qu'un navire et des commerçants marseillais étaient engagés dans un aller-retour entre Athènes et Syracuse et qu'il y avait, sur le voyage de retour, à bord de ce navire, deux affréteurs allégués pour un même chargement de blé : le plaignant marseillais, et l'accusé athénien. Nous sommes donc là bien loin de Marseille et de ses routes directes.

De la même façon un papyrus que l'on s'accorde à dater du II<sup>e</sup> siècle av. J.-C. nous apprend qu'un (ou deux ?) Marseillais étai(en)t engagé(s) dans une opération commerciale sur la côte des Aromates (la côte africaine entre le Bab-el-Mandeb et le cap Gardafui), au sud de la mer Rouge, au sein d'un groupe cosmopolite où se côtoient un Carthaginois, deux Latins ou Romains, un Éléate, un Lacédémonien et un Thessalonicien<sup>4</sup>. L'univers commercial des grandes cités maritimes résidait autant dans l'activité de ses diasporas que dans l'activité du port de la cité. Il faut donc bien se garder d'imaginer l'existence systématique de lignes directes permanentes entre les lieux de la diaspora marseillaise et la mère-patrie : l'activité des naoclères et marchands de Marseille était bien loin de se limiter au commerce de et vers Marseille.

Inversement, d'autres acteurs, étrangers, du commerce intervenaient assurément dans les échanges avec Marseille. Les lamelles de plomb nous montrent l'inextricable écheveau international des acteurs du commerce dans la zone entre Emporion et Marseille (Garcia, Sourisseau 2010), comme en Ligurie et en Étrurie (Bourdin 2006). Il nous faut assurément imaginer sur les lignes où Marseille figurait comme étape ou destination commerciale, l'intervention de commerçants de toutes nationalités. À la fin du II<sup>e</sup> siècle av. J.-C., sur la route qui le menait de Cyzique à Gadès, Eudoxe de Cyzique avait, nous dit Strabon (16. 4.14), suivant le témoignage de Posidonius, fait escale à Pouzzoles et à Marseille. Comme d'autres, on sait que non seulement Eudoxe finançait ses voyages par l'*emporion*, mais encore qu'il était animé dans ses entreprises d'exploration par l'espoir d'un profit commercial accru. Il y a donc tout lieu de penser que ces étapes n'ont pas été seulement documentaires, mais également commerciales (Amiotti 2004).

Il faut enfin avoir bien en tête que Marseille peut être une étape (pas nécessairement commerciale) sur des routes, à destination de Narbonne, ou encore de la péninsule ibérique,

3. Bourdin, Crouzet 2009 ; sur les raisons et les formes de la présence d'étrangers dans les *emporion* étrusques et ligures, cf. Bourdin 2006.

4. SB 3. 7169 ; sur ce document, Vélissaropoulos 1980, n°21 p. 356-357 ; Desanges 1978, p. 300, n. 449 ; Wilcken 1925; Heichelheim 1933, p. 191-192.

jusqu'à Gadès. Nous voyons ainsi Sulpice Sévère (*Dial.* I.1) mentionner une escale à Marseille sur la route d'Alexandrie à Narbonne. L'espace dévolu au commerce Marseillais est donc un espace potentiellement pan-Méditerranéen, probablement étendu dans des proportions qui restent à démontrer jusqu'à l'Atlantique<sup>5</sup>. Ses routes se fondent naturellement dans les routes plus générales du commerce maritime.

Au sein de cette aire large, qui n'avait de limite que l'attractivité économique de l'échange avec d'autres zones soit sous la forme de parcours aller-retour qui semblent avoir été la norme statistique soit sous celle d'itinéraires plus complexes, il convient d'identifier une zone réservée, proprement perçue comme marseillaise. Glosant sur le nom de Monaco (*Monoïkos*), où il croit reconnaître la trace d'un nom grec imposé par Marseille, Strabon range implicitement Monaco dans la liste des sites de l'aire marseillaise marqués par les dieux et cultes de Marseille, et définit cette aire comme celle du "cabotage marseillais", opposé au commerce en droiture vers de plus lointaines destinations<sup>6</sup>.

C'est nominalement au moins celle qui distingue l'activité de l'*emporos* et le lieu de son activité, l'emporion de celle du *kapèlos* et de l'*agora* où il exerce. L'*emporos* n'est pas seulement celui qui pratique le commerce maritime, mais aussi celui qui le pratique à une échelle internationale. La logique commerciale des États de l'Antiquité telle qu'elle apparaît dans les traités et institutions consiste à faire converger l'activité commerciale à grande distance vers un nombre limité de lieux (en général un par cité) où elle s'effectue de façon légale, sous la garantie et le contrôle des autorités, moyennant le prélèvement de taxes à l'importation et à l'exportation. Ce n'est qu'une fois passée cette étape que le marché intérieur (*agora*) et ses agents (*kapèloi*) prennent le relais. L'aire du marché intérieur est celle sur laquelle l'autorité de l'État a les moyens de s'exercer dans des conditions telles qu'elle peut se prémunir contre la contravention aux règlements édictés par elle... Concentrer les flux commerciaux vers son emporion plutôt que vers ceux d'une possible cité concurrente autant que rivale était essentiel pour une cité. Cela n'était pas seulement vital en termes de ravitaillement, afin de se procurer le nécessaire. Ce l'était aussi car la capacité d'une cité à devenir l'*emporion* de référence d'une vaste zone et d'attirer à elle assez de produits pour réexporter certains d'entre eux, en d'autres termes sa capacité à devenir un port-entrepôt attractif, tire vers le bas le prix des denrées de première nécessité (notamment les céréales et les matériaux de l'architecture navale) et fonde une partie considérable de ses revenus et donc de sa puissance militaire, navale et terrestre, qui est l'outil de la préservation et de l'extension du monopole d'un emporion<sup>7</sup>.

---

5. Bianchetti 1998 montre que la toponymie atlantique de Pythéas et celle de l'*Ora Maritima* sont les mêmes. Or, de l'avis du compilateur celle de l'*Ora maritima* ne vient pas de Pythéas, mais du périple atlantique d'Himilcon. De deux choses l'une : ou bien l'une des sources s'inspire de l'autre ou elles dérivent d'un même périple. Le même raisonnement conduit aujourd'hui (González-Ponce 2009 ; 2010) à faire dépendre Hannon, dont J. Desanges (1978, 80-85 ; 1999 a et 1999b) pensait avec raison qu'il s'agissait d'un faux du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C., du périple anonyme conservé dans le pseudo-Skylax. La probabilité que le texte prêté à Pythéas soit l'habillage en forme d'historia à la première personne de données atlantiques tirées d'un périple marseillais également à l'origine de l'*Ora maritima* d'Avien doit être considérée avec le plus grand sérieux.

6. Strabon, IV.6.3 : "Le port de *Monoïkos* est un simple mouillage (*hormos*) qui contient des navires peu importants en nombre et en dimension (...). Son nom semble indiquer que le cabotage marseillais (ὁ Μασσαλιωτικὸς παράπλους) devait arriver jusque-là. Ce port est à un peu plus de 200 stades d'Antipolis".

7. Sur ces questions, cf. Bresson 2000 et 2007-2008, qui a abondamment commenté tous ces points et développé l'idée d'un marché plus libre qu'on ne l'a longtemps pensé dans le cadre de ce monopole, politiquement essentiel à l'État, exercé sur la maîtrise de la place légale du commerce international.

Le récit par Hérodote des vicissitudes des Phocéens (*Hist.* 1.164-166), et la réaction des gens de Chio à l'hypothèse de leur installation durable à proximité de leur île montre bien l'inquiétude que pouvait susciter dans les esprits, à l'époque d'Hérodote, l'installation d'un nouvel emporion concurrent à proximité de son emporion naturel. Dès la fin du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C., l'interdiction de fonder des cités dans l'aire d'influence réputée d'une cité fait partie des clauses des traités passés entre Rome et Carthage<sup>8</sup>, qui cadrent avant tout les relations commerciales, au même titre que la régulation des zones où la présence des navires de guerre, susceptible de modifier les équilibres commerciaux, était autorisée. On voit du reste se restreindre avec le temps l'aire fermée au commerce direct (qui en 348 exclut la Sardaigne), accroissant l'aire de monopole de l'emporion de Carthage. On peut supposer qu'une clause analogue concernait Rome. La nature exacte de l'interdiction de naviguer dans certaines zones, sauf cas de force majeure. La lettre du texte de Polybe semble l'étendre à toute embarcation, mais sa paraphrase la limite aux navires de guerre. Cela peut être un effet des intentions de Polybe dans un paragraphe où seuls l'intéressent les motifs potentiels de guerre et la détermination d'une éventuelle violation par Rome du droit international: la violation d'une interdiction de naviguer de la part d'un navire de commerce aboutirait en effet au pire à son arraisonnement ; la même violation de la part d'un navire de guerre définit un *casus belli*. Mais une comparaison avec le traité romano-tarentin et le traité d'Apamée montre que seuls les navires de guerre y sont l'objet d'une interdiction de naviguer. Il y a donc quelque motif de douter de l'existence normale d'interdits frappant les navires de commerce (hors cas particulier de trêves, comme durant la guerre du Péloponnèse). C'est une vaste question encore à trancher que nous ne pouvons malheureusement aborder ici au fond.

En termes de navigation commerciale, il existe donc des espaces de haute mer réputés libres et difficilement contrôlables (les intercepteurs et les navires de commerce n'ont pas les mêmes capacités nautiques) et des espaces côtiers contrôlés par des États, ou revendiqués par eux comme tels : c'est à ces derniers qu'appartient l'espace du "cabotage marseillais" défini par Strabon (4.6.3) par référence aux dieux de la cité, garants de son autorité. L'autorité que les États entendent et prétendent exercer sur ces espaces garanti en théorie – en théorie seulement, dans la limite de son exercice réel – le monopole de l'accès tarifé à leurs places commerciales pour leurs ressortissants et ceux des puissances liées à eux par traité. Pour faire respecter une autorité contestée par des puissances tierces, ils doivent s'appuyer sur la force. Strabon<sup>9</sup> rappelle qu'étaient exhibés à Marseille les éperons conquis sur ceux qui lui contestaient son autorité sur certaines zones maritimes "contre le droit" (*adikòs*), c'est à dire contre l'affirmation marseillaise d'un droit à exercer sur des espaces littoraux définis son autorité en vue de garantir le monopole exclusif de ses places de commerce légales. Ce second espace comporte à son tour deux espaces : l'espace de la cité et de son territoire à proprement parler et celui, plus complexe et contesté, de l'aire d'autorité revendiquée au détriment des populations locales. Instable, disputé autant qu'affirmé, militarisé, il est à la fois contrôlé et assiégé.

8. Le texte (sélectif) des traités est donné par Polybe 3.22-25 ; la datation et le nombre des traités est inféré également de Diod. Sic. 16.69.1 et Liv. 7.27.2 ; cf. Serrati 2006 ; sur le caractère grec de l'inspiration de ces dispositions, cf. Scardigli 1991, 47-87 et surtout 88-102.

9. 4.1.5 : ἀνάκειται δ' ἐν πόλει συχνὰ τῶν ἀκροθινίων, ἃ ἔλαβον καταναυμαχοῦντες αἰεὶ τοὺς ἀμφισβητοῦντας τῆς θαλάττης ἀδικῶς. "Dans la cité, on voit accrochés en hauteur un grand nombre d'éperons qu'ils ont pris lors des combats navals qu'ils ont livrés sans relâche à ceux qui leur disputaient la mer contre le droit"

Au sein de cette aire, bien des espaces interstitiels pouvaient exister, jusqu'à constituer l'essentiel des littoraux, et, bon gré, mal gré, mettre à mal le modèle emporial rêvé par les cités et par l'historiographie moderne : les lettres de Lattes sont là pour nous révéler l'importance de centres interstitiels (plutôt qu'intermédiaires ?) dans des lieux comme Lattes, dont la cartographie des fondations de Marseille à partir de 400 av. J.-C. nous montre qu'ils appartenaient à l'espace sur lequel cette dernière entendait bien asseoir son autorité. Ces deux échelles définissent idéalement les routes et les pratiques d'un commerce extérieur et d'un commerce réputé intérieur. Les routes attachées au premier modèle peuvent avoir largement dépassé les limites du bassin occidental de la Méditerranée. Nous nous limiterons néanmoins ici pour des raisons de commodité à ce seul bassin occidental, renvoyant les routes qui conduisent à ses entrées, à l'ouvrage que nous y avons consacré (Arnaud 2005), et focalisant en priorité notre attention sur les lieux les plus proches de Marseille, à laquelle est consacrée cette étude.

## Naviguer de et vers Marseille

Marseille occupe une position située sensiblement au centre géométrique de l'extrémité septentrionale du bassin occidental de la Méditerranée. Celui-ci est un espace fermé à l'ouest par deux détroits : le détroit de Messine, qui donne accès à la mer Tyrrhénienne, et le canal de Sicile, qui donne accès à la Méditerranée occidentale au sens strict, et à l'est par le détroit de Gibraltar (fig.1 et 5).

Les communications maritimes au sein de cet espace sont déterminées par un petit nombre de passages obligés : le détroit de Messine, le canal de Sicile et le canal de Sardaigne (complété par le canal de la Galite) au sud ; le canal de Corse, entre le cap Corse, Elbe et l'archipel Toscan, constitue l'entrée de la Tyrrhénienne, les Bouches de Bonifacio en constituent l'accès occidental. L'accès méridional, entre la Sardaigne et Lilybée est plus largement ouvert. Enfin, l'alignement de capo de Gate et du capo Tres Forcas détermine la mer d'Alboràn, antichambre du détroit de Gibraltar.

Chacun de ces espaces présente des caractéristiques géomorphologiques et météorologiques spécifiques et se décline parfois à son tour en plusieurs sous-espaces aux traits marqués.

Les caps induisant fréquemment une accélération significative des vents (y compris des brises thermiques) en même temps que des turbulences consécutives à "l'effet Venturi", quelques caps marquent fortement le paysage maritime de ce bassin, et ont pu imposer des haltes aux navires qui entreprenaient de les doubler dans l'attente de conditions favorables. À l'est de Marseille, ce sont le cap Sicié, puis l'ensemble complexe des îles d'Hyères (les Stoechades des Anciens), puis les "trois caps" (Camarat, Taillat, Lardier). À l'ouest, c'est essentiellement le cap Creüs, dont la mauvaise réputation, même plusieurs dizaines de milles au large, a été bien établie par des générations de marins à la voile. Plus au sud, le cabo de Gate, près de Carthagène, s'inscrit dans cette liste. Les extrémités des îles présentent les mêmes caractéristiques : c'est le cas du cap Corse et de la Balagne, ainsi que des Bouches de Bonifacio (le *fretum Gallicum* des Anciens), mais ce l'est aussi de tout le sud de la Sardaigne entre Capo Altano (sans doute *Pacheia Acra* de Ptolémée) et le cap Carbonara, avec une accélération sensible au cap Teulada (*Tegulitia* des Anciens). Les seules brises thermiques peuvent y dépasser très sensiblement les vingt nœuds, et leur combinaison avec des vents même modérés peut conduire à des vitesses de vent rapidement significatives. Ces brises localisées (principalement les brises diurnes de mer qui se lèvent en moyenne deux à trois heures avant midi solaire et tombent très brutalement à la tombée de la nuit) lèvent peu de mer et accélèrent autant les navires qui évoluent dans la direction du vent qu'elles gênent le déplacement des

navires contre le vent. Dans ces zones, naviguer contre la direction de ces brises repose nécessairement sur un nombre limité d'options : naviguer au-delà de la zone des brises (par vent favorable ou la rame), naviguer en dehors des périodes de brises diurnes (en utilisant les brises de nuit, assez anarchiques car tributaires du relief, ou à la rame) ou attendre un vent dominant favorable dans un mouillage protégé.

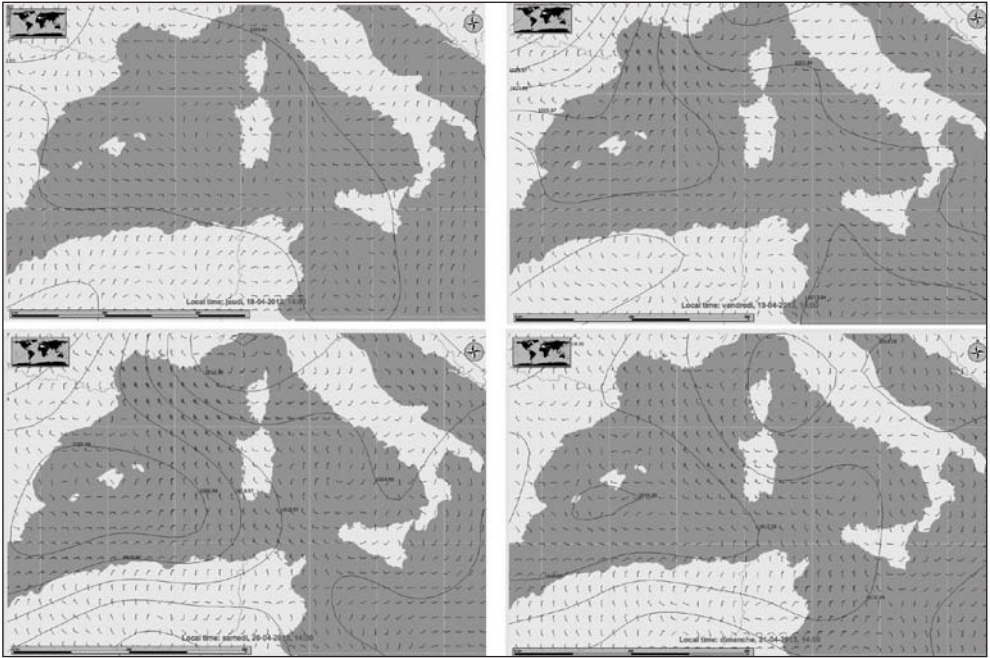
La nature des routes dépend plus des contraintes météorologiques que de la technologie mise en œuvre pour les navires. Que ceux-ci aient été à rame ou à voile ne change guère la contrainte que représentent les vents dominants, dès lors que ceux-ci avoisinent ou dépassent la dizaine de nœuds.

Pour Strabon (4.1.5), “les Massaliotes ont d’abord compté sur la mer plus que sur la terre et tiré parti, de préférence, des avantages naturels qui s’offrent à la navigation” (ὥστε πεποιθότες τῆ θαλάττῃ μᾶλλον ἢ τῆ γῆ τὸ πρὸς ναυτιλίας εὐφυῆς εἴλοντο μᾶλλον). Si l’on fait exception de la qualité intrinsèque du Lacydon, vaste bassin naturel excellemment protégé, aisé à défendre et doté d’aiguades, le système naturel peut apparaître moins avantageux que ne veut bien le dire le géographe d’Amasée. Le régime de brise estival permet certes durant deux mois d’évoluer dans une zone large d’une vingtaine de milles le long de la côte, mais il reste fortement marqué par le mistral, indissociable du paysage maritime de Marseille.

Dans un passage de sa Géographie (4.1.7), Strabon décrit la violence du mistral, mais pas pour en décrire les effets sur la navigation. Ce vent, qu’il nomme mélaborée est une variante “noire” du Borée dont la mauvaise réputation est établie dans toute la Méditerranée. Son aire habituelle est limitée au sud par l’archipel des Baléares et par les latitudes correspondantes de la côte occidentale de la Sardaigne, entre Tharros et Sulci, mais il peut déborder par le sud de la Sardaigne jusqu’au cap Bon. Sa limite orientale est constituée par le cap Corse, les côtes occidentales de l’Île de Beauté. Il est généré par les dépressions souvent très creuses centrées sur le nord de l’espace tyrrhénien et sur le golfe de Gênes, qui tendent à se déplacer vers l’est. Pour cette raison, il est souvent précédé au nord du bassin par un flux d’est à nord-est, au sud du bassin par des flux de sud à sud-ouest. Ces renverses prévisibles ont longtemps été utilisées par les pêcheurs du golfe de Gênes pour venir prélever la ressource sur les territoires de pêches de la Côte d’Azur jusqu’à Fréjus, au nez et à la barbe des pêcheurs locaux retenus au port. L’apparition de nuages lenticulaires d’altitude le précède et la veille au crépuscule, ils flamboient d’une façon tout à fait spécifique. L’arrivée du mistral est donc en général relativement prévisible et permet à un équipage familier du milieu d’anticiper de quelques heures au moins son arrivée. La figure 2 illustre l’évolution d’un bref coup de mistral. Les valeurs moyennes entre vingt et vingt-cinq nœuds que l’on y rencontre sont généralement sensiblement sous-estimées par rapport aux valeurs enregistrées en tête de mât.

À l’abri de la côte, sur des plans d’eau peu agités, il permet aux navires naviguant au portant sous voile carrée d’atteindre rapidement des vitesses significatives. Au large, il lève rapidement une mer très dure et courte, vite déferlante, qui s’accroît au fur et à mesure que l’on s’approche de la Corse. Il tend également à accélérer très fortement sur les rafales, qui sont une caractéristique majeure de ce vent : un mistral ordinaire, établi à trente/trente-cinq nœuds, affiche ainsi ordinairement des rafales à plus de cinquante nœuds. Une des questions en suspens a précisément trait à la capacité des navires antiques à supporter au portant ces conditions de mer et de vent.





L'artemo<sup>10</sup>, qui apparaît au VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. en Étrurie<sup>11</sup>, sur des navires de guerre, et au V<sup>e</sup> siècle av. J.-C., dans la même région sur des navires de commerce, est considéré par les Anciens comme une voile directionnelle et non propulsive. Elle devait permettre au navire naviguant au portant dans une mer très formée de conserver sa direction lors des inévitables départs au surf, tandis que la poupe couvrante des navires d'époque romaine devait à notre sens permettre ce type de navigation. C'est l'état de la mer et la capacité des navires à l'étaler sans dommage structurel et sans embarquer trop d'eau qui ont sans doute constitué la limite, difficile à établir aujourd'hui avec précision, de l'utilisation de ce vent au portant.

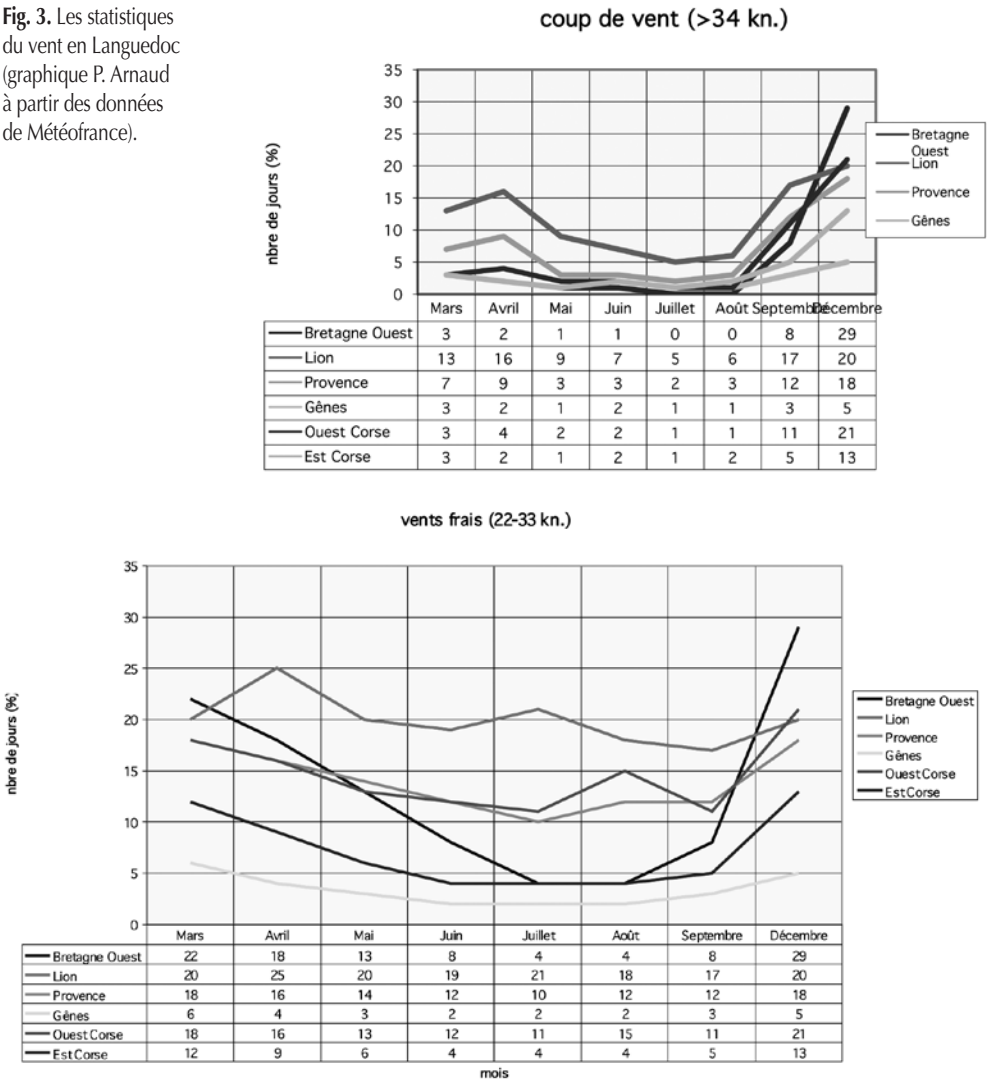
Marseille occupe dans le système météorologique une situation intermédiaire entre le golfe du Lion caractérisé par la Tramontane, qui y est très fréquente avec des valeurs significatives (fig. 3) et le Var où le Mistral se renforce jusqu'aux "Trois caps" en s'orientant de l'ouest avant de décroître régulièrement et de s'éteindre en règle générale entre Cannes et Antibes, ne poussant qu'exceptionnellement jusqu'à Monaco.

Fig. 2. Évolution d'un coup de Mistral (1 empennage plein = 10 nœuds ; 1/2 empennage = 5 nœuds, calculés en vitesses établies, hors rafales).

10. Isid. *Orig.* 19.3.3 ; Iavolenus in *Dig.* 50.16.242 ; Vulgat., *Act. Apost.* 27.40 ; Augustin., *Psalm. 31 enarr.* 2.4.

11. Macintosh Turfa, Steinmayer 1999

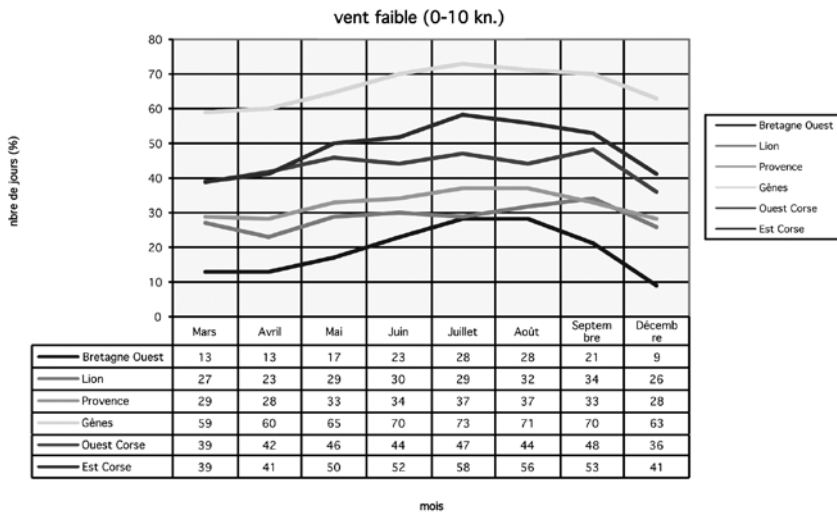
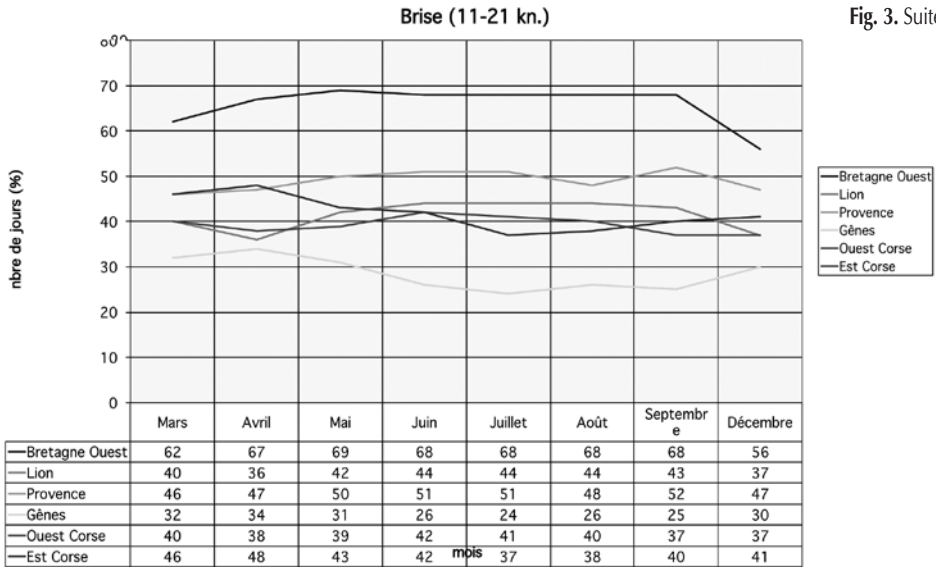
Fig. 3. Les statistiques du vent en Languedoc (graphique P. Arnaud à partir des données de Météofrance).



La Tramontane peut générer sur les côtes occidentales de la Corse des houles considérables avec effet de ressac même lorsque les flux d'est n'arrivent pas jusqu'à l'île.

Les contextes technologiques, en particulier le choix de la voile ou de la rame, n'avaient sans doute pas un poids déterminant face à des vents d'une puissance significative. Ils devenaient en revanche déterminants hors des régimes de brises thermiques côtières propres à la période estivale et ouvraient ou pas la voie à la navigation par calme plat qui caractérise souvent cet espace. Les Phocéens ont été connus pour leur

Fig. 3. Suite.



tendance à rester attachés à la pentécote. Les navires de commerce à propulsion mixte sont considérés comme une référence à Athènes à la fin du V<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (Arnaud 2012b), et la présence d'un *proreus* sur le navire marseillais sur lequel était embarqué Zénothémis, et plusieurs autres indices peuvent suggérer qu'il s'agissait d'un navire à propulsion mixte. De tels navires sont en effet restés la référence des gros navires en méditerranée jusqu'au II<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (Arnaud 2012b). L'iconographie de Narbonne impériale montre qu'ils étaient encore bien présents en Languedoc sous l'empire romain. L'un de leurs mérites était de pouvoir

atteindre sous rame une vitesse et une capacité de manœuvre susceptible de mieux évoluer à proximité des côtes et à se maintenir à distance des poursuivants mal intentionnés.

Les contextes politiques n'ont sans doute pas peu contribué à organiser certaines routes. La maîtrise punique non seulement de l'Afrique, mais encore du sud de la Sardaigne, de Lilybée, et de l'archipel maltais faisait de cet espace un lieu très hasardeux pour les navires et marchands qui n'appartenaient pas au monde punique. Pour passer le canal de Sicile, entre l'île et l'Afrique, les flux d'ouest dominants imposaient de descendre assez loin vers la petite Syrte, jusqu'au moins à la latitude de Mahdia pour trouver des flux favorables et remonter vers le cap Bon. On a vu plus haut que la nature de l'interdiction de navigation dans cette zone, stipulée dans les deux traités romano-carthaginois de 509 et de 348<sup>12</sup> était tout sauf limpide. Il n'en reste pas moins que cette interdiction dessine entre Rome et Carthage une route normale passant plutôt par l'ouest de la Sicile que par le détroit de Messine, et que la route occidentale, cette fois-ci par le sud-ouest de la Sardaigne, plus commode, a toutes les chances d'avoir été privilégiée par les Massaliotes. De la même façon sur la route menant de Méditerranée orientale en Bétique et à Gadès, les Grecs semblent avoir généralement préféré l'itinéraire qui, par Messine et la mer Tyrrhénienne, remonte vers Marseille avant de redescendre vers la Catalogne et les Baléares. Même après la chute de Carthage, autour de 110,<sup>13</sup> Eudoxe de Cyzique<sup>14</sup> choisit pour se rendre à Gadès depuis la Méditerranée orientale, l'itinéraire par Pouzzoles et Marseille, faisant escale dans ces deux cités<sup>15</sup>. Dans le processus de colonisation phocéenne, Marseille s'inscrit comme l'un des jalons de la route de Tartessos.

Au mieux, cette route suivait le tracé que les anciens assignaient depuis Dicéarque au parallèle 36° : Messine – Cagliari-Gibraltar- Cadix. Il est par ailleurs remarquable que, selon Marcien d'Héraclée (*Epit. Per. Menipp.*, 1.3 = GGM 1 p. 566), Carthage ait marqué la limite occidentale de la connaissance qu'avait Timosthène (et à sa suite Eratosthène), des côtes africaines, et qu'un début de familiarité, que Marcien considère du reste comme limitée, ne se retrouve que beaucoup plus à l'ouest, à partir du cap Tres Forcas (Métagonium), en face de Carthagène : jusqu'à la politique des Barcides en Espagne et à la fondation de Carthagène, cette route était accessible. La connaissance qu'ont par ailleurs de la mer Tyrrhénienne les auteurs grecs du III<sup>e</sup> siècle av. J.-C. , qu'il s'agisse du pseudo-Skylax<sup>16</sup> ou encore de Timosthène reste discrète. Dans le même passage, Marcien d'Héraclée reproche également à ce dernier une connaissance très allusive des rivages de la mer Tyrrhénienne. Pseudo-Skylax est plus intéressant à nos yeux. Le fait qu'il mentionne *Antion* (= Antipolis, Antibes) mais pas Nikaïa et en fasse, au même titre qu'Emporion, une des balises de la mesure des côtes depuis les colonnes d'Hercule, où aucun toponyme ni ethnonyme autre que les Ibères et l'Èbre n'est mentionné, suggère qu'il s'est fondé sur une source proche des Marseillais de l'extrême fin du IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Les Baléares ne sont pas nommées. Emporion et Antion

12. Polyb. 3. 22-25 ; Diod. Sic. 16.69.1 ; Liv. 7.27.2 ; cf. Scardigli \*\*\* 47-87 ; 88-102 ; Serratti \*\*\*

13. Le second voyage dans l'Océan indien est daté de 116 ou 115, cf. Laffranque p. 207 ; Desanges p. 152 ; Amioti 2004. Posidonius qui raconte l'aventure d'Eudoxe est arrivé à Gadès en 110.

14. Serena Bianchetti, *Geografia e cartografia dell'estremo occidentale da Eratostene a Tolomeo*, Mainake, XXX / 2008 / pp. 17-58 ;

15. ????

16. Le périple a été compilé au plus tôt en 297 av. J.-C., et sans doute peu après, cf. Counillon 2007.

**semblent borner un microcosme.** En dehors de Marseille et ses fondations, l'auteur ne connaît plus, entre Antibes et les cités grecques de Campanie (§5-9 = GGM 1, p. 18), qu'une cité : Rome, l'alliée traditionnelle de Marseille, et le cap Circeo, tout le reste se bornant à la mention générique des Étrusques, des Latins et des Volsques, de la Corse et de la Sardaigne.... La description des côtes de l'Italie est néanmoins plus détaillée que celle des côtes de l'Espagne. On a le sentiment que l'axe politique Rome-Marseille organise la description des côtes d'occident.

L'archéologie est malheureusement de peu de secours. Les épaves postérieures au début du V<sup>e</sup> siècle av. J.-C. et antérieures à la seconde guerre punique restent très rares et doivent nous inciter à la prudence quant à l'importance des flux, mais tendent à illustrer des périodes de repli des aires commerciales à l'intérieur d'aires politiques contrôlées : le coût du risque est un élément essentiel du commerce maritime ancien, et la prise en charge du risque par le prêt à la grosse aventure a été un moteur essentiel de ce commerce. Que l'insécurité politique (guerre, piraterie) augmente le risque et le coût de sa prise en charge augmente. Au-delà d'un certain seuil, le prêteur renonce. En 215, lorsque l'État romain adjugea le marché public du ravitaillement des troupes d'Espagne, seules trois sociétés se portèrent candidates, et exigèrent au préalable la prise en charge du risque naturel et politique par l'État (Liv.23.49 2 ; 25.2.10-12). Parmi les épaves de Méditerranée occidentale cataloguées par Parker, un maximum absolu de neuf <sup>17</sup>peut être attribué avec une probabilité tout juste acceptable<sup>18</sup> au IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Sept d'entre elles transportaient des chargements assez homogènes originaires de la aire politique où s'est produit le naufrage ou de zones très proches. La plus remarquable exception est l'épave d'El Sec (Arribas 1987). Ce navire fit naufrage après un incendie à bord entre 360 et 340 av. J.-C., avec un chargement majoritairement composé d'amphores de Méditerranée orientale (y compris de mer Noire), complété d'amphores puniques et siciliennes, quelques vases à figures rouges d'origine encore à préciser et une assez grande quantité de vaisselle de bronze supposée d'origine italienne. Un chargement dans un port-entrepôt de Méditerranée occidentale (Syracuse, Carthage ou un port du Latium) est aujourd'hui le plus probable. Pour le III<sup>e</sup> siècle av. J.-C., on ne connaît pas plus de douze épaves (Cibecchini 2008, p. 485), l'épave Sanguinaires A ayant été rajeunie au début du II<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (Cibecchini 2012) entre le nord de la Sicile et la Catalogne: aucune n'est connue sur les côtes sardes. Là encore, le niveau de connaissance de ces épaves est si maigre que les datations restent sujettes à caution. F. Cibecchini (2008) en a proposé la liste et les dates suivantes :

17. Parker 1992 n° 355 : Dattilo, Panarea, Lipari, 400-375 ; n° 146 : Cala del Piccioni, Amphores étrusques 1<sup>ère</sup> moitié IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (Populonia) ; n° 191 : Cap Gros D : amphores de Marseille ; n° 313 : La Ciotat B, Amphores de Marseille ; n° 674 : Marzamemi E (Sicile), amphores Corinthiennes B ; n° 756 Ognina D (près de Syracuse), "amphores grecques" ; n° 1058 El Sec, 360-340 ; n° 224 capo della Frasca en Sardaigne, amphores puniques ??? ; n° 523 : Isola delle femmine Sicile, près de Palerme dont le chargement de gréco-italiques incite à abaisser la date au III<sup>e</sup> siècle av. J.-C.

18. Aucune n'a intégré les acquisitions récentes de la céramologie. Pour ne citer qu'un exemple, parmi les amphores gréco-italiques qui constituent le principal élément datant des cargaisons, seules les productions de Lyding-Will 1982, type A2 appartiennent au IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Leur production débute au milieu du siècle et dure jusqu'au milieu du siècle suivant. Par précaution nous préférons attribuer, à titre conservatoire, au III<sup>e</sup> siècle av. J.-C. les chargements d'amphores gréco-italiques de type non spécifié.

- 300-250 : Roghi A, Capo Graziano F<sup>19</sup>, Secca di Capistello<sup>20</sup>, dans l'aire des Lipari ;
- 250-225 : Montecristo A<sup>21</sup>, Meloria A, toutes deux au large de l'Etrurie et dans l'archipel toscan, Tour Fondue (Giens, Var), Bon Capó (Catalogne) ;
- 225-200 : Cabrera 2 (Majorque), Cala Rossa (Corse du sud-est), Tor d'Agnello (cap Corse), Terrasini B (Palermo)<sup>22</sup>, Saint Hospice<sup>2</sup> (Est de Nice).

Cette liste, qui cartographie autant et plus l'activité archéologique que la réalité des naufrages, doit être maniée avec précaution. Elle tend néanmoins à souligner l'importance du canal de Corse, des Baléares et de la Catalogne ainsi que de la côte d'Azur. Elle tend à confirmer la faible fréquentation de la Sardaigne, objet en 348 d'un interdit commercial absolu dans le traité romano-carthaginois.

Il nous faut donc nous tourner vers les types de sources que nous avons synthétisées dans notre ouvrage de 2005 pour tenter d'avancer, secteur par secteur.

### La partie occidentale du bassin

La partie nord du bassin est dominée à la belle saison par des flux d'ouest nord-ouest forts à violents alternant avec des périodes de calme parfois total, la partie intermédiaire par des vents de secteur ouest modérés et la partie méridionale par des vents de secteur est bien connus de Strabon. Ils déterminent un système de circulation orientée assez organisé. L'archipel des Baléares marque une limite climatique forte qui n'a pu manquer de structurer les routes. L'archipel se situe en effet à la fois à proximité des itinéraires côtiers de l'Espagne, des itinéraires en droiture vers l'Afrique et sur les routes entre Espagne, Sardaigne et Corse. Il fourmille de bons abris et constituait une zone d'attente idéale pour les navires remontant vers le nord dans des conditions pas toujours favorables.

Du nord vers le sud, les routes sont facilement directes, soit en longeant les côtes espagnoles, soit en traversée directe. Le premier itinéraire permet de gagner Carthagène et de là la mer d'Alboran où le continent africain à hauteur du cap Métagonium (**capo Tres Forcas** <sup>23</sup>??). La route de Marseille à ce cap était si ordinaire au début de l'époque hellénistique que Timosthène, amiral de Ptolémée II, qui, nous dit-on, ignorait tout de l'Afrique du Nord à l'est d'Utique, non seulement connaissait ce cap, mais en faisait un cap situé en face de Marseille<sup>24</sup>, ce qui exprimait,

---

19. Parker 1992 n° 236, p. 118-119. C'est un assez grand navire. Sa largeur de 8 m. suggère une embarcation de 24 à 32 m de long avec un creux de 3 m au moins. Le chargement consiste principalement en amphores gréco-italiques. La présence d'une amphore punique a été notée.

20. Parker 1992 n° 1065 p. 396 : 300-280. Chargement principalement constitué d'amphores gréco-italiques et de quelques amphores puniques. Il s'agit encore d'un assez gros navire, d'au moins 20 m. long.

21. Parker 1992 n° 715 p. 281-282, qui date l'épave de 260-250.

22. Parker 1992 n° 1142 p. 1141 : 310-260 (?), près de Palerme. Chargement principalement constitué d'amphores gréco-italiques (une amphore porte le graffiti *LAIMILIO* en latin archaïque) et de quelques amphores puniques.

23. Plutôt que le cabo del Agua ainsi que nous l'avions suggéré (Arnaud 2005, p. 157). Rusaddir, Métagonium et Akros ont toutes chances de désigner une seule et même réalité.

24. Strabon (17.3.6) : « Métagonium est à peu près à l'opposé de la Nouvelle Carthage (Carthagène), sur le continent. Timosthène se trompe lorsqu'il dit qu'il se trouve en face de Marseille. La traversée de la Nouvelle Carthage au cap Métagonium est de 3000 stades et la navigation jusqu'à Marseille en suivant les côtes, de plus de 6000 stades ». Cf. Arnaud 2005, n° 3.

selon les conventions des Anciens une navigation directe entre les deux points, traduite, dans une utilisation géographique, par un alignement sur un même méridien. La mer d'Alboràn, soumise à des flux très versatiles d'est et d'ouest supposent une navigation en saut de puce au gré des vents favorables ou une progression en zigzag. La route du cap Métagonium était sans doute la base des relations maritimes de Marseille avec l'aire de Gadès, bien établies sur des bases numismatiques<sup>25</sup>.

Il était également assez aisé de traverser directement vers le sud. Les routes de Marseille à Igilgili, ou de Narbonne en Afrique (avec une arrivée probable dans la région de Bizerte) sont très bien documentées durant toute l'Antiquité et correspondaient, dans des conditions favorables de parcours, à une durée de 4-5 jours<sup>26</sup>. Dans ces deux cas, il était inutile et dangereux de suivre les côtes du golfe du Lion tout autant que de doubler de près le cap Creùs. Les Baléares pouvaient fournir sinon une escale du moins un amer essentiel dans l'une et l'autre route avec possibilité d'une escale. Les côtes occidentales de Corse et de Sardaigne sont soumises à des flux de brises thermiques diurnes de secteur sud dominant peu propices à la navigation vers le sud au plus près des côtes. Elles deviennent très fortes au sud de la Sardaigne dans l'archipel de S. Antioco, où se trouve l'antique Sulci.

De la même façon, au sud du bassin, les relations entre l'extrême sud de la Sardaigne et la Bétique étaient favorisées par des vents de secteur est<sup>27</sup>, l'itinéraire en sens inverse s'effectuant de préférence des Baléares vers la Sardaigne : la majorité des cités antiques de Sardaigne, qui généralement succèdent à des sites nuragiques se trouvent au débouché de cette route : Bosa, Tharros, Othoca, Néapolis, Sulci.

La remontée du sud au nord ou d'ouest en est à partir de la Bétique impose donc un certain nombre de détours. Il est généralement possible d'utiliser jusqu'au pied des Pyrénées l'itinéraire côtier et ses brises. Il est alors nécessaire d'attendre au plus près du cap Creùs dans un abri protégé les conditions favorables à son franchissement et d'utiliser un flux d'ouest nord-ouest pour gagner Marseille, ou de naviguer d'abri en abri le long de la côte jusqu'à Narbonne avec des vents souvent contraires.

Il était aussi possible d'envisager des remontées par l'est du bassin. Depuis les Baléares, en utilisant les flux d'ouest dominant au large, ou depuis le sud de la Sardaigne en utilisant les brises thermiques diurnes, il était possible de tirer directement vers l'excellent abri du golfe de l'Asinara (Porto Torres / Turris Libisonis), puis de traverser vers Senetosa et de suivre les côtes occidentales de la Corse jusqu'entre Scandola et Revellata ou Calvi en tirant parti des brises côtières de sud avant de traverser à partir de la côte occidentale en direction de Monaco et, plus tard, du Trophée des Alpes. Cet itinéraire est documenté au III<sup>e</sup> siècle av. J.-C. par l'épave Sanguinaires B, qui a récemment été rapportée avec des arguments convaincants, au commerce de Marseille et à cette route de navigation. Il a pu être utilisé pour la remontée à partir des côtes occidentales de la Sardaigne. Le ou les Marseillais présents à Tharros peuvent avoir été liés principalement à une boucle commer-

25. García Bellido 1994. Vers 100 av. J.-C., l'épave de Cavalière (Charlin et al. 1978) présente le même assemblage de monnaies massaliètes, numides et sud-hispaniques (Cartéa). Cet assemblage reflète l'aire commerciale également attribuée aux Ligures par Diodore de Sicile 5.39.8.

26. La brièveté de ce parcours explique sa tarification très basse dans l'édit du Maximum de Dioclétien, cf. Arnaud 2007 ; Arnaud 2009.

27. Mastino, Zucca 1991 p. 193 en contestent l'existence. Ils ont raison s'agissant de la mer des Baléares. Ces vents dominent bien en période estivale au large de l'extrême sud de la Sardaigne et jusqu'à Carthagène.

ciale **Marseille-Baléares-Tharros-Corse-Marseille**, en incluant ou pas Emporion. La concentration d'épaves du III<sup>e</sup> siècle aux Baléares paraît confirmer cet itinéraire.

La traversée de la Bétique vers la Tyrrhénienne pouvait également s'appuyer sur les Baléares. Selon H.T. Wallinga (2000), le récit de Posidonius<sup>28</sup>, qui présente l'itinéraire de son retour, en pas moins de trois mois, de la Bétique en Italie en passant par les Baléares, la Sardaigne et l'Afrique, comme une errance calamiteuse serait en fait un exemple de remontée au vent. La carte des vents dominants lui donne tort (sauf entre le sud de la Sardaigne et la Libye), mais la traduction qu'il a proposée du passage, introduisant la notion de virements de bords par opposition à la navigation directe éclaire le passage d'un jour nouveau. La route décrite par Posidonius était une alternative longue au passage par les bouches de Bonifacio, qui comportait lui aussi son lot de difficultés. La route des Bouches de Bonifacio a sans doute été tôt attractive et a probablement justifié l'installation précoce (mais fut-elle durable ?) des Syracusains (dès 453 et l'expédition d'Apelle ?) à leur débouché, quelque part dans la région de Porto-Vecchio, dans un lieu connu ultérieurement par la tradition géographique sous le nom de "port des Syracusains" (Ptolémée, *géogr.* 3.2.4) ainsi que la fondation d'Olbia, que certains attribuent, sans preuve décisive, mais avec une certaine vraisemblance, à la colonisation phocéenne (Zucca 1997). Quant à la route décrite par Posidonius, qui s'appuie également sur un réseau d'inscriptions massaliotes (Manganaro 1994), elle est jalonnée par assez d'épaves parties de Bétique pour que son existence soit avérée au plus tard dès la fin de la République (Arnaud 2012).

La politique très monopolistique de Carthage a fait de son port un des ports-entrepôts les plus attractifs de Méditerranée occidentale. Tout ce bassin a de ce fait été assez communément fréquenté non seulement par les Grecs, Étrusques, Latins et Puniques, mais aussi par des navires barbares, notamment Ligures. Diodore de Sicile assigne en effet aux Ligures, avant 182, une aire d'activité maritime faite non de piraterie comme on se plaît trop à le dire, mais de commerce maritime qu'il inscrit dans la "mer de Sardaigne"<sup>29</sup>, en Afrique et jusqu'à Gadès<sup>30</sup>. La ligne Marseille-Métagonium décrite par Timosthène n'était donc pas l'apanage des Marseillais. Elle était aussi le fait de leurs

28. Posidonius T22 Edelstein-Kidd, F18 Theiler = *FGH* 87F46 = Strab. 3.2.5 : ἴδιον δὲ τί φησι Ποσειδώνιος τηρῆσαι κατὰ τὸν ἀνάπλου τὸν ἐκ τῆς Ἰβηρίας, ὅτι οἱ εὐροὶ κατ' ἐκεῖνο τὸ πέλαγος ἕως τοῦ Σαρδῶνι κόλπου πνέοιεν ἐτησίου: διὸ καὶ τρισὶ μῆσιν εἰς Ἰταλίαν κατᾶραι μόλις παραδιενεχθεὶς περὶ τε τὰς Γυμνησίας νήσους καὶ περὶ Σαρδῶνα καὶ τὰ ἄλλα ἀπαντικρὺ τούτων μέρη τῆς Λιβύης. "Posidonius dit qu'il a lui-même fait l'expérience de ce phénomène particulier en remontant de l'Ibérie : dans cette mer, jusqu'au golfe de Sardaigne, les vents d'est sont des vents étésiens. Pour cette raison, il passa trois mois pleins à peiner à gagner l'Italie, tirant des bords dans les parages des Baléares, de la Sardaigne, et dans les parties de la Libye qui leur font face".

29. Cette mer n'est plus la mer homonyme où Hérodote place la bataille qui décida du sort d'Alalia. À partir de l'époque hellénistique, elle désigne la mer qui baigne à l'ouest la Sardaigne.

30. 5.39.8 : ἐμπορευόμενοι γὰρ πλέουσι τὸ Σαρδόνιον καὶ τὸ Λιβυκὸν πέλαγος, ἐτοίμως ἑαυτοὺς ῥιπτοῦντες εἰς ἀβοηθήτους κινδύνους: σκάφεσι γὰρ χρώμενοι τῶν σχεδίων εὐτελεστέροις καὶ τοῖς ἄλλοις τοῖς κατὰ ναῦν χρησίμοις ἦκιστα κατεσκευασμένοι ὑπομένουσι τὰς ἐκ τῶν χειμῶνων φοβερωτάτας περιστάσεις καταπληκτικῶς. "Comme marchands au long cours, ils naviguent sur les mers de Sardaigne et de Libye, se jetant tête baissée dans les dangers les plus insurmontables : ils utilisent en effet des carènes plus simples que des radeaux et ne connaissent rien de tout le reste de l'équipement utile sur un navire, mais il n'en affrontent pas moins, de façon surprenante, les plus effroyables conditions que puisse engendrer le gros temps".



encombrants et tumultueux voisins orientaux de Ligurie, dont l'activité commerciale, à la veille de leur sujétion, et sans doute plus tôt, doit assurément être réévaluée.

## La mer Tyrrhénienne

Cet espace d'assez petites dimensions est moins sujet aux coups d'ouest, qui y sont moins violents et lèvent des mers moins cassantes. Les côtes italiennes restent néanmoins très exposées à ces coups d'ouest et ne présentent qu'un petit nombre d'abris naturels. C'est là une de leurs faiblesses majeures. Les côtes orientales de la Sardaigne entre le cap Carbonara et Olbia sont singulièrement dépourvues de cités, à défaut de l'être d'abris. Elles sont sujettes à des brises de nord et assez pénibles à remonter. L'attractivité économique des ports de Campanie et du Latium et la densité des infrastructures portuaires que l'on y trouvait dès une période ancienne a certainement contribué à détourner de nombreux navires des côtes orientales de la Sardaigne au profit des côtes italiennes, jusqu'à hauteur de l'Étrurie méridionale.

L'attractivité des côtes occidentales de la Corse, bien abritées et très aisément accessibles par l'archipel Toscan et Elbe, n'est en revanche plus à démontrer. La succession des fleuves côtiers et des lagunes, ainsi que les profondes rias qui ont de fortes chances d'avoir marqué la côte orientale du cap Corse devaient offrir une longue série d'abris de qualité. Combinés avec le régime de brises dominant dans ce secteur, qui autorise une navigation aisée dans les deux sens, ces avantages n'ont sans doute pas peu contribué à faire du canal de Corse un des itinéraires les plus fréquentés de Méditerranée occidentale. Du cap Corse, il était possible de traverser sans difficulté à vue jusqu'à Piombino, ou au prix de l'attente d'un vent favorable, de traverser au plus court (80 milles), en direction du capo Mele, au centre du territoire littoral des Ligures Ingauni, ou en direction de Monaco et de Nice, à un peu moins de 100 milles nautiques, voire en direction des îles d'Hyères. La distance (140 milles) était alors sensiblement plus importante, mais l'orientation cardinale du parcours, plein ouest (ou plein est vers le cap) était sans doute un atout<sup>31</sup>. Il arrive que les deux premiers puissent être pratiqués à vue. Les côtes opposées sont en tout cas ordinairement visibles des points élevés de la côte. Les directions à suivre étaient dès lors évidentes. Ces trois itinéraires pouvaient être pratiqués en sens inverse.

Dans tous les cas, une partie importante des routes devait suivre les côtes provençales et ligures ; assez bien dotées en abris (y compris des lagunes aujourd'hui disparues, comme à Olbia de Provence) de Marseille à Monaco, elles l'étaient beaucoup moins plus à l'est, comme le notait bien Strabon<sup>32</sup>.

31. Les portulans médiévaux privilégient les relations entre l'Asinara, au nord-ouest de la Sardaigne, ou Ajaccio et les îles d'Hyères, la navigation en droiture représentant une économie de route substantielle. Mais on disposait alors du compas...

32. Strabon, 4.1.10 (à propos de la côte provençale): "s'agissant des ports sont dignes de mention le port voisin du port de guerre et celui des Marseillais ; les autres sont de dimensions modestes" (τῶν δὲ λιμένων ὁ μὲν κατὰ τὸν ναύσταθμον ἀξιόλογος καὶ ὁ τῶν Μασσαλιωτῶν, οἱ δ' ἄλλοι μέτριοι) ; id. 4.6.2, C 202 : "De manière générale toute la côte depuis le port de Monoïkos jusqu'à la Tyrthénie (Etrurie) est exposée aux vents et dépourvue de ports, à l'exception d'abris étroits (βραχέων ὄρμων) et de simples mouillages (ἀγκυροβόλιων)"

## Les deux grands golfes : Lion et Gênes

Au sein de ce bassin, le golfe du Lion et le golfe de Gênes occupent une place à part et présentent une personnalité bien marquée en termes de conditions naturelles autant que de conséquences sur la navigation. Ces deux espaces ont en commun de gagner à être évités par les navires qui n'avaient pas de raison particulière de s'y rendre, en coupant par leur corde. Ils étaient sans doute des destinations spécifiques plutôt que des points de passage nécessaires. Dès Ératosthène, la diagonale par la corde du golfe du Lion paraît avoir été intégrée à la mesure des côtes et se soldait par une économie de distance évaluée à 3.000 stades, soit trois jours et trois nuits de navigation (Arnaud 2005, p. 157 ; 165).

Le golfe du Lion est caractérisé par la présence quasi-permanente de vents frais (fig. 3), principalement de secteur ouest / nord-ouest : la Tramontane. Ce vent sec a des caractéristiques comparables à celles du mistral, mais est beaucoup plus fréquent que ce dernier. Lorsque les deux vents se combinent, ils donnent naissance à des conditions qui peuvent aller du grand frais à la tempête. La puissance de la Tramontane et l'état de la mer s'accroissent de la côte vers le large. La mer devient rapidement forte à très forte au large du cap Creùs et de la Corse. Les vents de mer (le "marin"), moins fréquents, sont néanmoins une caractéristique forte de cet espace. Ils génèrent des mers fortes qui déferlent sur les côtes sableuses peu profondes du littoral languedocien où ils déplacent également les bancs de sable. Le risque d'être drossé à la côte devient vite important.

On manque encore de données paléo-morphologiques publiées suffisantes pour se faire une idée précise de l'aspect des côtes du golfe du Lion dans l'Antiquité et de leur évolution. C'est une côte basse peu visible de la mer, où les parties rocheuses et amers naturels sont peu nombreux, mais paraissent avoir déterminé l'implantation des sites antiques littoraux. Les lagunes, comme à Lattara, et les embouchures ont certainement constitué la trame du système portuaire languedocien, dont les programmes en cours commencent seulement à livrer les secrets. Strabon ne mentionne de fait aucun *limèn* dans tout le golfe du Lion, pas même à propos de Narbonne. C'est que *limèn* n'est pas un port au sens où nous l'entendons, mais avant tout un bassin protégé, naturel ou artificiel, de dimensions significatives, distinct du port d'embouchure, du port-canal ou du port lagunaire (Arnaud 2010).

Le Golfe de Gênes, peu doté, en abris jusqu'à Gênes et Savone, se caractérise au contraire par l'ampleur des calmes plats. C'est typiquement un espace où l'on est en droit de supposer la présence prédominante de la navigation mixte. L'absence de toute implantation marseillaise connue à l'est de Nice suggère là aussi que les routes normales du commerce ne pénétraient dans le golfe que s'il était la destination du voyage. Les cités d'Albintimilium et Albingaunum, fondées après la défaite des Ingaunes en 181 av. J.-C. occupent des embouchures qui ici encore ont dû tenir lieu de port à ces cités. Ces deux lieux ont été commercialement actifs dès le VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. et en relations suivies avec Marseille.

L'ensemble des routes que nous avons décrites forme aussi celles qui unissaient Rome à ses Alliés de Marseille, de Gênes et de Sagonte, et Carthage à tout ou partie de ses possessions et de ses points d'appui. Elles ne sont des routes universelles qu'en temps de paix entre partenaires économiques liés par des traités ou des relations d'amitié coutumières incluant des clauses commerciales. Elles supposent une série de points d'appui.

## Du mouillage à la forteresse : enjeux d'appropriation et infrastructures maritimes.

### L'aménagement des côtes : mouillages et escales

Les routes sont fondées sur un réseau hiérarchisé de mouillages et d'escales, du simple abri au port dévolu à l'échange, en passant par les mouillages aménagés et les espaces dévolus à l'approvisionnement des ports de premier rang ou à la redistribution. C'est en fait toute une nébuleuse de petites et moyennes haltes, habitées ou non, contrôlées ou non, qui est constitutive d'un système portuaire qui n'est pas le même selon que l'on navigue en droiture, que l'on pratique le grand cabotage, le commerce forain ou le ravitaillement d'un marché local ou d'une ferme, que les navires ont un tirant d'eau plus ou moins grand, une maniabilité plus ou moins grande et que leur aptitude structurelle à talonner sur une plage est plus ou moins marquée. Caboteurs et navires hauturiers ne fréquentent pas seulement des routes différentes avec une structuration des haltes différente. Ils obéissent aussi à des conceptions différentes.

Trois types d'abris naturels, susceptibles d'améliorations humaines, fournissent les bases de ces haltes : les ports naturels, de la simple crique à la rade, le port d'embouchure ou fluvio-maritime, la lagune. Les grands bassins aménagés, que ce soit dans un contexte naturel ou artificiel, définissent le premier niveau d'une hiérarchie. Ils permettent l'optimisation des opérations de chargement et de déchargement. L'emporion est à la fois un lieu où l'accueil des navires et de leurs usagers est optimisé, où les dieux protègent le marin, un lieu où la logistique des opérations commerciales est favorisée, où le contrôle des opérations commerciales est organisé. À la fin de l'époque classique et au début de l'époque hellénistique, les ports de premier rang sont peu nombreux en Méditerranée occidentale : Marseille, Rome, déjà, les ports de Campanie, Syracuse, Carthage, Gadès, et à un moindre degré Emporion et peut-être Antion (Antipolis). En marge de ceux-ci, chaque confédération possède ses propres places légales de commerce, définissant des places de commerce intermédiaires. Toute une série de sites de nature juridique inférieure permet d'offrir en route une protection, au besoin militaire, aux navires qui naviguent le long du littoral à défaut d'offrir toujours.

On a sans doute sous-estimé l'importance des fleuves et des lagunes dans ce dispositif. Dans toute la Méditerranée, l'utilisation de ces abris simples à aménager était habituelle chez les anciens, même pour des ports importants. Le port d'Emporion (Empuriès) a ainsi été cherché en vain par les archéologues, la géo-archéologie (Bony et al. 2011) n'ayant révélé à son emplacement supposé qu'un littoral peu accessible. Sans doute aurait-on gagné à écouter Strabon (3.4.9) lorsqu'il nous dit que "la bouche du fleuve sert de *limèn* aux Emporitains"... C'est bien le fleuve qui y faisait office de port. Aménager les rives d'un fleuve ou d'une lagune avec des structures en bois est assez simple et permet de réaliser des infrastructures commodes et peu coûteuses.

Ces lieux n'en posent pas moins des problèmes spécifiques. L'un d'entre eux est la lisibilité des côtes. Strabon évoque à cet égard la construction de tours-amers dans la zone de l'embouchure du

Rhône, destinées à accroître la visibilité de cette côte basse<sup>33</sup>. Dans le même passage, Strabon insiste sur le rôle complémentaire de la construction de sanctuaires à la fois pour fixer la lisibilité du paysage et pour marquer son empreinte politique sur celui-ci, en particulier lorsqu'ils étaient dédiés à l'Artémis de Marseille, dont Strabon souligne régulièrement le rôle de marqueur politique, notamment dans les passages relatifs à Emporion et Rhodè.

Les sites fluvio-lagunaires se caractérisent également par leurs difficultés d'accès : barres, bancs de sables, passes confuses, qui supposent encore une fois un minimum de balisage, y compris végétal, et des embarcations à la fois de petit tonnage, de faible tirant d'eau et de bonne maniabilité. Là encore, l'avantage est clairement aux petites et moyennes embarcations à propulsion mixte. L'ampleur de ces types de ports et la fréquence des établissements fluvio-maritimes situés en amont sur un fleuve, qui mettaient les hommes à l'abri des périls inhérents au littoral, expliquent sans doute l'ampleur du recours aux galères de commerce jusqu'à la période de la paix romaine.

### Les passages obligés, zones d'appropriation et de friction

L'étude des routes fait apparaître des zones inévitables et, à ce titre, stratégiques. Il n'est pas très surprenant de voir qu'elles concentrent des enjeux politiques majeurs et un certain nombre de péripéties militaires. L'idée de "contrôle" des détroits ou autres passages obligés a longtemps sous-tendu l'historiographie de la géopolitique et de la thalassocratie antique. La réalité montre que filtrer l'utilisation d'un de ces passages était extrêmement difficile : à l'automne (8.35) 412, six navires lacédémoniens à Cnide allèrent tendre une embuscade au convoi de blé parti d'Égypte à destination d'Athènes à hauteur du cap Triopion, où le chenal navigable n'excède pas dix milles entre Rhodes et la côte... Ce fut un échec total : l'escadre manqua purement et simplement le convoi... Le contrôle du détroit de Messine et même celui des Dardanelles ou du Bosphore ont le plus souvent été illusoire.

On a vu plus haut que la paraphrase de Polybe aux traités romano-carthaginois suggère que les clauses d'interdiction de navigation ne concernait que les navires de guerre et que les navires de commerce étaient seulement interdits de commerce ailleurs que dans les ports désignés (en l'occurrence Carthage, et sans doute Tyr et Utique). Les mêmes traités autorisaient en revanche tout navire de la cité partenaire à aborder dans un port pour s'abriter du mauvais temps, se protéger de la poursuite d'un ennemi, réparer des avaries, avitailler ou sacrifier aux dieux.

Les quelques tentatives de blocus organisées à partir de sites éloignés de la mère patrie se heurtaient généralement à des réactions musclées de la part des États lésés. C'est le cas de l'intervention étrusco-punique qui devait conduire à la perte d'Alalia. Elle est une réponse à la

33. 4.1.8 : ὁμος οὖν ἔτι μένει δυσεῖσπλοα διὰ τε τὴν λαβρότητα καὶ τὴν πρόσχωσιν καὶ τὴν ταπεινότητα τῆς χώρας, ὥστε μὴ καθορᾶσθαι μηδ' ἐγγὺς ἐν ταῖς δυσαερίαις. διόπερ οἱ Μασσαλιῶται πύργους ἀνέστησαν σημεῖα, ἐξοικειούμενοι πάντα τρόπον τὴν χώραν, "L'accès par mer (au Rhône) reste difficile (malgré la *fossa Mariana*) du fait de l'impétuosité du courant, des bancs de sable et de la platitude de la région, qui empêche de distinguer (la côte), même de près quand l'air n'est pas limpide. Pour cette raison les Massaliotes ont érigé des tours-amers, s'adaptant par tous les moyens à la région" (ou "s'appropriant par tous les moyens la région" : le sens de ἐξοικειούμενοι est disputé. Après vérification des occurrences, l'une et l'autre traduction est fondée). La tour reconnue à Lattes (Garcia, Vallet 2002 ; Garcia 2008) a peu de chances d'être un "phare" stricto sensu, mais a indubitablement été un amer et un lieu d'où une communication diurne et nocturne avec les navires était possible. Le terme de "sémaphore" serait sans doute plus approprié.

“piraterie” pratiquée par les Phocéens à partir de ce site (Hérodote 1.164-166). Comprenons par là sans doute le mélange habituel d’interception de navires et de raids à terre qui préludent parfois à l’installation de points d’appui. Dès le VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C., cette activité est réglée par les traités qui règlent le commerce comme le montre le traité romano-carthaginois de 509.

La cartographie de la “piraterie” et des actes de guerre qui en résultent, tous malheureusement documentés pour le seul II<sup>e</sup> siècle av. J.-C., montre quelques points sensibles qui correspondent aux nœuds du commerce maritime : ce sont les Baléares qui constituent un des nœuds des routes du bassin, haut-lieu de la piraterie au II<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (Forus 1.43), le territoire des Ingaunes, au débouché de la traversée la plus courte depuis la Corse – ce sont les accusations de piraterie portées à leur encontre par les Marseillais (Strab. 4.6.3) qui justifient l’intervention de Paul-Émile en 182 et la sujétion de leur confédération en 181 –, Nikaïa et Antipolis, devant lesquelles les Uxsubii et Dékiates mettent le siège en 154.

La militarisation des littoraux illustre la localisation de ces frictions. L’installation de garnisons (*phrouria*) par Marseille dans les Stoechades “pour se prémunir contre les pirates” s’inscrit dans ces territoires sensibles.

### **Thalassokratiēn : les bases militaires littorales de la puissance maritime**

Être puissant sur mer, c’est d’abord se donner les moyens de ne pas voir sa présence contestée. La non-fondation de “cités” est une prescription fondamentale des deux traités romano-carthaginois. Les établissements fondés sont de nature variables et ont eu des fonctions diverses. Dans tous les cas, ils permettent de conserver la maîtrise du littoral, et à travers elle, l’usage de la mer à proximité du littoral. La mer est *res nullius*. Les rivages ne le sont pas, et leur maîtrise permet de définir au-delà de quel point (en règle générale un cap) la navigation d’un navire de guerre étranger définit, sauf cas de force majeure, tempête ou pression d’un ou de plusieurs navires ennemis, une violation de l’espace maritime, et fonde un *casus belli*. Ainsi que le note Strabon (4.1.5), des trophées maritimes étaient exposés à Marseille pour commémorer les victoires remportées «sur ceux qui contestaient contre les règles du droit» leur maîtrise d’un espace maritime que les Marseillais considéraient comme de leur autorité, et dont les limites étaient sans doute fixées par des traités. Cet espace ne pouvait être défini, y compris pour des raisons techniques, que par référence.

C’est sur le littoral que se trouvent les places dévolues au commerce légitime (*emporion*), sur des littoraux amis que les navires doivent trouver les commodités nécessaires aux escales techniques, notamment pour attendre les conditions nécessaires à la traversée d’un passage difficile ; c’est dans des places alliées que les navires de guerre peuvent relâcher en trouvant les conditions de sécurité et de maintenance propres à la marine de combat, leur réseau définissant un espace de maîtrise politique (Gomme 1933).

C’est sur ces bases que doit se penser l’organisation de la territorialisation des littoraux. La colonisation phocéenne consiste, au même titre que celle de Samos, par exemple, en la fondation d’établissements situés de loin en loin à des points importants du parcours. Les côtes orientales de la Corse ont été l’objet d’une convoitise certaine : Marius et Sylla y fondent chacun leur colonie : Mariana, ici, Aléria là. Avant eux les Phocéens avaient fondé Aléria, L. Cornelius Scipion la prend en 259 et, dans son épitaphe, en commémore la prise comme celle

de la Corse tout entière<sup>34</sup>, les Syracusains avaient établi, sans doute au V<sup>e</sup> siècle av. J.-C., le “port des Syracusains”, et Rome avait tenté en vain au IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. d’y fonder une cité (Théophraste, *Hist. Plant.* 5.8.2). Olbia de Sardaigne, ainsi qu’on l’a vu, a de fortes chances de s’installer dans ce dispositif. Au risque d’une simplification abusive, on pourrait dire que fonder des cités liées par un rapport de suzeraineté à la puissance fondatrice, scellé par des cultes communs, permet à une cité d’éviter que d’autres, aux intérêts potentiellement concurrents, sinon ouvertement conflictuels, n’y prennent pied.

La militarisation des littoraux est un élément plus tardif et plus original de leur territorialisation. Ce phénomène, distinct de la fondation de cités, caractérise de façon très visible toute la Méditerranée à partir du IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Dans le domaine marseillais, il s’est d’abord fondé sur des *phrouria* (Strab.4.1.10), c’est-à-dire sur l’installation de garnisons, puis sur un réseau de forteresses que Strabon désigne comme des épitéichismata<sup>35</sup>. Alors que les *phrouria* sont réputés avoir constitué une défense contre l’installation de pirates dans ces îles, aussi longtemps qu’elle n’étaient pas cultivées et habitées de façon permanente, si l’on suit le raisonnement de Strabon, les épitéichismata étaient explicitement tournés contre les barbares et s’inscrivent dans un dessein de maîtrise du littoral à leurs dépens. Strabon (4.1.9) en résume de façon lapidaire : ces citadelles étaient tournées contre les barbares et “avaient vocation de maintenir libre la mer, alors même que (les barbares) étaient maîtres de la terre (τὴν γε θάλατταν ἐλευθέραν ἔχειν βουλόμενοι, τῆς χώρας ὑπ’ ἐκείνων κρατουμένης).

Quel qu’ait été le devenir des épitéichismata marseillais, leur nature militaire, leur fonction originale et leurs antécédents ont désormais été bien analysés (Bats 2004). Les colonies maritimes de Rome n’ont fait que prolonger le phénomène. Les structures décrites dans les Syrtes par le *Stadiasme de la Grande Mery* montrent l’existence d’une forme analogue de maîtrise du littoral, au plus tard à l’époque de la domination numide. La carte de ces implantations illustre un dessein évident de maîtrise de mouillages ou de zones-clés : Tauroëis au pied de Sicié, Olbia, en vue de Sicié et à l’entrée d’un autre point-clé nécessitant une attente potentielle (les îles d’Hyères). On sait peu de choses d’Herakle caccabaria (Cavalaire) et d’Athénopolis (St Tropez), mais elles représentent les deux abris essentiels pour le franchissement des trois caps. Antipolis, l’abri d’est et d’ouest, est l’un des débouchés naturels de la traversée pour la Corse. Strabon (4.6.3) ajoutait à la liste Monaco (Monoïkos), à titre de pure hypothèse, en ajoutant qu’il s’agissait d’une pure extrapolation de sa part, sans preuve, à partir du nom du lieu. Les découvertes monétaires monégasques, qui montrent l’existence de relations précoces avec le monde grec, sont malheureusement singulièrement pauvres en monnayage massaliète.

34. *CIL* VI, 1287 (p 3134, 3799, 4669, 4671) = *CIL* VI, 37039c = *CIL* I, 9 (p 718, 739, 831, 859) = *ILLRP* 310b (p 325) = *CLE* 6 = *D* 3 = *CSE* 3b = *Epigraphica*-2008-31 = *ZPE*-122-273 (Rome) : *L(ucius) Cornelio(s) L(uci) filius) Scipio / a<e>I>diles co(n)sol ce(n)sor bonc oino ploirume cosentiont R[omane] / duonoro opt<i>U>mo fuise viro / Luciom Scipione filios Barbatu / consol censor a<e>I>dilis hic fuet a[pud vos] / hec cepit Corsica Aleriaque urbe / dedet Tempestatebus a<e>I>de mereto[d]*

35. 4.1.5 : ὕστερον μέντοι ταῖς ἀνδραγαθίας ἴσχυσαν προσλαβεῖν τινα τῶν περὶ ἐδίων ἀπὸ τῆς αὐτῆς δυνάμεως ἀφ’ ἧς καὶ τὰς πόλεις ἔκτισαν, ἐπιτειχίσματα τὰς μὲν κατὰ τὴν Ἰβηρίαν τοῖς Ἰβηρσιν, οἷς καὶ τὰ ἱερὰ τῆς Ἐφεσίας Ἀρτέμιδος παρέδοσαν τὰ πάτρια ὥστε ἑλληνιστὶ θύειν, τὴν δὲ Ῥόην Ἀγάθην τοῖς περὶ τὸν ποταμὸν οἰκοῦσι τὸν Ῥοδανὸν [C 245] βαρβάρους, τὸ δὲ Ταυροέντιον καὶ τὴν Ὀλβίαν καὶ Ἀντίπολιν καὶ Νίκαιαν τῶ τῶν Σαυλίων ἔθνεϊ καὶ τοῖς Λίγυσι τοῖς τὰς Ἄλπεις οἰκοῦσι. Le terme Terme repris en 4.1.9 avec la même insistance sur leur destination à prémunir Marseille contre les Barbares.

Dans la direction opposée, Port-Vendres et la baie de Rhodé fournissaient deux abris essentiels pour le franchissement du cap Creùs. Rhodanoussia, aux bouches du Rhône (si elle n'est pas un autre nom de Théliné/Arles?) et Agathè au pied du cap d'Agde, marquaient deux points-clé, l'un en termes d'accès, l'autre parce qu'il est un des seuls amers sur une côte basse.

Leur mission était sans doute double : héberger de petites escadres pour croiser le long des côtes et lutter contre la "piraterie" des barbares et veiller au respect du monopole commercial. La présence majoritaire parmi les épaves littorales de témoins d'un commerce de redistribution suggère que le dispositif a joui d'une certaine efficacité.

Ces sites militarisés avaient une valeur dissuasive plus importante que l'on ne pourrait le penser. Pendant la seconde guerre punique, c'est au défaut de l'articulation du système romano-massaliète que les Puniques ont installé une flotte : à la Spezia. Autant qu'on le sache, ils n'ont pas pris pied dans un seul des épitéichismata. On trouve des traces de leur présence à Monaco, mais pas à Nikaïa. Les fortifications littorales avaient la vie dure. L'exemple du raid syracusain de 384 sur Pyrgi montre qu'il n'a pas plus mis un terme à l'activité du site, qu'il n'a permis aux Syracusains d'y prendre pied. Il est au mieux rapporté par l'historiographie comme une juteuse opération de razzia : le pillage du temple aurait rapporté selon les estimations les plus optimistes des auteurs anciens mille talents d'or, cinq cents d'argent monnayé et mille d'argent non monnayé<sup>36</sup>. L'implantation de forteresses dont certaines sont ensuite devenues des cités installait donc durablement la puissance militaire maritime de Marseille dans ces lieux stratégiques dont le choix n'avait pas été laissé au hasard.

Ainsi que l'on a pu le souligner, Marseille ne faisait pas figure d'exception. Ératosthène faisait état à Ibiza (ou à Tarragone, le texte est très confus) de la base navale d'une escadre de guerre, mais l'affaire était discutée et Artémidore, vers 100 av. J.-C. n'en avait plus vu la moindre trace<sup>37</sup>. Là encore, le choix de l'implantation de cette escadre n'avait pas été laissé au hasard et permettait sinon le contrôle d'un passage obligé, entre Ibiza et la côte ibérique et d'un carrefour maritime (les Baléares), du moins l'assurance de pouvoir continuer à les fréquenter dans des conditions acceptables de sécurité.

Ainsi que nous avons eu déjà plusieurs occasions de le signaler, **les contextes naturels fournissent assurément un cadre contraignant des routes anciennes, mais ce sont les contextes humains, économiques, mais aussi politiques qui par-dessus tout structurent et organisent les routes du commerce maritime.** Par nature, leur utilisation fluctue dans l'espace, au gré de l'expansion et de la rétraction des espaces du commerce. Comme les grandes cités maritimes, Marseille a défini trois niveaux d'activité, trois espaces de son commerce maritime, qui ne se confondent pas entièrement avec les taxinomies légales du commerce définies par l'*emporion* et l'*agora* :

– un commerce de proximité centré sur la redistribution à partir de son port et sur l'approvisionnement de son port. Il fonde une zone régionale sur laquelle la cite entend asseoir son autorité maritime : c'est l'espace du "cabotage marseillais" qui est à la fois celui d'un commerce de proximité et celui de la militarisation des littoraux ;

– un commerce à grande distance de et vers le Lacydon, promu au rang de port-entrepôt, et qui s'inscrit dans un réseau de ports-entrepôts de premier rang. Il est pour la cité la source de revenus

36. Strab. 5.2.8 ; Diod. Sic., 15.14.3 ; Ps. Arist., Éc. 2, P. 1349b. Cf. Enei 2008, 30-31

37. Strab. 3.4.7 : 'Ερατοσθένης δὲ καὶ ναύσταθμον ἔχειν φησὶν αὐτήν, οὐδὲ ἀγκυροβολίοις σφόδρα εὐτυχοῦσαν, ὡς ἀντιλέγων εἶρηκεν Ἀρτεμίδωρος.

considérables et s'exerce le long de routes qui ne lui appartiennent pas en propre, mais qui supposent des appuis et des alliances garanties par des traités...

– un commerce pratiqué par ses ressortissants sans autre limite que celles du monde connu et sans autre fonction que d'enrichir ses acteurs.

Le cas de Marseille est exemplaire du fait que les routes maritimes sont d'abord la résultante des contextes économiques et politiques. Elles évoluent au gré de ces transformations. Rome a su rendre acceptable le développement de la place concurrente de Narbonne en échange de l'autorité qui lui était concédée sur un vaste territoire terrestre et du surcroît d'activité qui découlait du développement de la Gaule intérieure. La fondation d'Arles et de *Forum Iulii* faisaient sans doute partie du dispositif répressif mis en place par César et Auguste après que la cité eut fait le mauvais choix politique en épousant le parti de Pompée. *Forum Iulii* n'a jamais atteint semble-t-il le niveau international que l'on eût pu en attendre, ce qui permit sans doute à Marseille de se maintenir. Le barycentre maritime de l'ancien territoire de Marseille s'était néanmoins durablement déplacé en Arles, où il devait rester durablement établi jusqu'à la fin de l'Antiquité.

## Bibliographie

- Arribas et al. 1987** : ARRIBAS (A.), TRIAS (M.), CERDA (D.) et DE HOZ (J.) – *El barco de El Sec (Costa de Calvià, Mallorca). Estudio de los materiales*. Pallau Mallorca, Ajuntament de Calvià/Universitat de les Illes Balears, 1987, 655 p.
- Arnaud 2005** : ARNAUD (P.) – *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*. Paris, Errance, 2005, Paris, Errance, 248 p.
- Arnaud 2006** : ARNAUD (P.) – *Les conditions naturelles de la navigation entre Elbe et la Catalogne*. In : *Gli Etruschi da Genova ad Ampurias. Atti del XXIV convegno di Studi Etruschi ed Italici, Marseille-Lattes, 26 sett. – 1 ott. 2002*. Pise-Rome, 2006, pp. 61-78.
- Arnaud 2007** : ARNAUD (P.) – Diocletian's Prices Edict: the prices of seaborne transport and the average duration of maritime travel. *Journal of Roman Archaeology*, 20, 2007, pp. 321-335.
- Arnaud 2009** : ARNAUD (P.) – L'Afrique dans les routes de navigation d'après l'Edit du Maximum de Dioclétien. In : CANDAU MORÓN (J.M.), GONZÁLEZ PONCE (F.J.) et CHÁVEZ REINO (A.L.), dir., *Libyae lustrare extrema. Realidad y literatura en la visión grecoromana de África. Estudios en honor del professor Jehan Desanges*, Séville, Universidad de Sevilla, 2009, pp. 127-144.
- Arnaud 2010** : ARNAUD (P.) – Systèmes et hiérarchies portuaires en Narbonnaise. In : DELESTRE (X.) et MARCHESI (H.), dir., *Archéologie des rivages méditerranéens. 50 ans de recherche. Actes du colloque d'Arles, 28-29-30 octobre 2009*. Paris, Errance, 2010, pp. 107-113.
- Arnaud 2011a** : ARNAUD (P.) – Ancient Sailing-Routes and Trade-Patterns: the Impact of Human Factors. In : ROBINSON (D.) et WILSON (A.) dir., *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean. The proceedings of the third OCMA symposium held in Madrid in 2008*. Oxford, Oxbow, 2011, p. 59-78.
- Arnaud 2011b** : ARNAUD (P.) – Sailing 90° from the wind : norm or exception ? In : W. HARRIS (W.) et K. IARA (K.), dir., *Maritime Technology in the Ancient Economy, Portsmouth/Rhode Island*. *Journal of Roman Archaeology Supplements*, 2011, pp. 147-160.
- Arnaud 2012a** : ARNAUD (P.) – L'homme, le temps et la mer : continuité et changement des routes maritimes de et vers Portus. In : KEAY (S.J.) dir., *Rome, Portus and the Mediterranean*. Londres, British School at Rome, 2012, pp. 127-146.
- Arnaud 2012b** : ARNAUD (P.) – La mer, vecteur des mobilités grecques. In : Capdetrey (L.) and Zurbach (J.), dir., *Mobilités grecques*. Bordeaux, Ausonius, 2012, pp. 89-135.
- Amiotti 2004** : Amiotti (G.) – La via dell'India: Eudosso di Cizico, percursore di Cristoforo Colombo?. *Geographia Antiqua*, 13, 2004, pp. 112-116.
- Bats 1988** : BATS (M.) – Marseille archaïque. Étrusques et Phocéens en Méditerranée nord-occidentale. *MEFR(A)*, 110.2, 1998, pp. 609-633.



- Bats 2004** : BATS (M.) – Les colonies massaliètes de Gaule méridionale : sources et modèles d'un urbanisme militaire aux IV<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> s. av. J.-C. In : AGUSTA-BOULAROT (S.) et LAFON (X.) dir., *Des Ibères aux Vénètes*, Rome, 476 p. (Coll. EFR, 328), pp. 51-64.
- Bats 2010a** : BATS (M.) – L'écriture à Lattes. In : PERNET (L.) et PY (M.) dir., *Les objets racontent Lattara*. Paris, Errance, 2010, pp. 26-29.
- Bats 2010b** : BATS (M.) – Une lettre sur plomb à Lattes. *Lattara* 21, 2010, pp. 749-756.
- Bengtson 1962** : BENGTSON (H.) – *Die Staatsverträge des Altertums : Die Verträge der griechisch-römischen Welt von 700 bis 338 v. Chr.* Munich, Beck, 2 vol.
- Bianchetti 1998** : BIANCHETTI (S.) – *Pitea di Massalia*. L'Oceano. *Introduzione, testo, traduzione e commento*. Rome, Istituti Editoriali e Poligrafici internazionali, 1998, XII-218 p.
- Bianchetti 2008** : BIANCHETTI (S.) – Geografia e cartografia dell'estremo occidente da Eratostene a Tolomeo. *Mainake*, 30, 2008, pp. 17-58.
- Bony et al. 2011** : NONY (G.), MORHANGE (C.), MARRINER (N.), NIETO (X.) – Géoarchéologie du port grec d'Empuriès. Un port ouvert ou fermé ? *Méditerranée*, 117, 2011, pp. 91-87.
- Bourdin 2006** : BOURDIN (S.) – Fréquentation ou intégration : les présences allogènes dans les *emporia* étrusques et ligures (VI<sup>e</sup>-IV<sup>e</sup> s. av. J.-C.). In : CLÉMENT (F.), TOLAN (J.) et WILGAUX (J.), dir., *Espaces d'échanges en Méditerranée. Antiquité et Moyen-Âge*. Rennes, PUR, 2006, pp. 28-35.
- Bourdin, Crouzet 2009** : BOURDIN (S.) et CROUZET (S.) – Des Italiens à Carthage ? Réflexions à propos de quelques inscriptions du tophet de Carthage. In : POCCHETTI (P.), dir., *Onomastica dell'Italia antica. Aspetti linguistici, storici, culturali, tipologici e classificatori*. Rome, École Française de Rome, 2009, pp. 443-494.
- Bresson 2000** : BRESSON (A.) – *La cité marchande*. Paris, Ausonius, 2000, 343 p.
- Bresson 2007-2008** : BRESSON (A.) – *L'économie de la Grèce des cités*. Paris, Armand Colin, 2007-2008, 2 vol.
- Cavedoni 1857** : CAVEDONI (C.) – Cippo Greco di Tharros. *BAS*, 3, 1857, pp. 179-81.
- Charlin et al. 1978** : CHARLIN (G.), GASSEND (J.-M.), LEQUÉMENT (R.) – L'épave antique de la Baie de Cavalière. *Archaeonautica*, 2, 1978, pp. 9-93.
- Cibecchini 2008** : CIBECCHINI (F.) – Tonnellaggi e rotte in età repubblicana: il contributo dei relitti del mediterraneo occidentale. In : PÉREZ BALLESTER (J.) et PASCUAL (G.), dirs., *Comercio, redistribución y fundeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo. Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática (Gandia, 9 a 10 noviembre de 2006)*. Valencia, Generalitat de Catalunya, 2008, pp. 483-499.
- Cibecchini et al. 2012** : CIBECCHINI (F.), CAPELLI (C.), FONTAINE (S.) et ALFONSI (H.) – Nouvelles considérations sur la cargaison de l'épave Sanguinaires A (Ajaccio, Corse du Sud). *Archaeonautica*, 17, 2012, pp. 31-50.
- Counillon 2007** : COUNILLON (P.) – Pseudo-Skylax et la Carie. In : BRUN (P.), dir., *Scripta Anatolica. Hommages à Pierre Debord*, Bordeaux, Ausonius, 2007, pp. 33-42.
- Desanges 1978** : DESANGES (J.) – *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique, VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C. – IV<sup>e</sup> siècle après J.-C.* Rome, EFR, 1978, XVIII-486 p.
- Desanges 1999a** : DESANGES (J.) – Le point sur le "périple d'Hannon" : controverses et publications récentes. In : DESANGES (J.), *Toujours Afrique apporte fait nouveau. Scripta minora*. Paris, De Boccard, pp. 15-28
- Desanges 1999b** : DESANGES (J.) – Des interprètes chez les "Gorilles". Réflexions sur un artifice dans le "Périple d'Hannon". In : DESANGES (J.), *Toujours Afrique apporte fait nouveau. Scripta minora*. Paris, De Boccard, pp. 29-32.
- Enei 2008** : ENEI (F.) – *Pyrgi sommersa. Riconsezioni archeologiche subacquee nel porto dell'antica Caere*. Pyrgi Santa Severa, regione Lazio, 2008, IX-115 p.
- García 2008** : GARCIA (D.) – Le port de Lattara (Lattes, Hérault) : premiers acquis sur les phases préromaines et romaines. *Gallia*, 65, 2008, p. 1-17.
- García Bellido 1994** : GARCÍA BELLIDO (M<sup>e</sup>. P.) – Las relaciones económicas entre Massalia, Emporion y Gades a través de la moneda. In : *Iberos y Griegos : lecturas desde la diversidad*, II. Huelva, 1994, pp. 115-149 (*Huelva arqueológica*, XIII).
- García, Sourisseau 2010** : GARCIA (D.) et SOURISSEAU (J.-C.), Les échanges sur le littoral de la Gaule méridionale au premier âge du Fer. Du concept d'hellénisation à celui de méditerranéisation. In : DELESTRE (X.) et MARCHESI (H.), dir., *Archéologie des rivages méditerranéens. 50 ans de recherche. Actes du colloque d'Arles, 28-29-30 octobre 2009*, Paris, Errance, 2010, pp. 237-245.
- García, Vallet 2002** : GARCIA (D.) et VALLET (L.) – *L'espace portuaire de Lattes antique*. Lattara 15, 2002, 223 p.

- Gauthier 1972** : GAUTHIER (P.) – *Symbola. Les étrangers et la justice dans les cités grecques*. Nancy, Université Nancy 2, 1972, 402 p.
- Gomme 1933** : GOMME (W.) – A Forgotten Factor of Greek Naval Strategy. *JHS*, 53.1, 1933, pp. 16-24.
- González-Ponce 2010** : GONZÁLEZ-PONCE (E.J.) – Veracidad documental y deuda literaria en el Periplo de Hanón, 1-8. *Mainake*, 32.2, 2010, pp. 761-780.
- González-Ponce 2009** : GONZÁLEZ-PONCE (E.J.) – El Periplo de Hanón y la literatura. In : FERRER ALBELDA (E.) dir., *Preactas del VI Coloquio Internacional del Centro de Estudios Fenicios y Púnicos: Los púnicos en Iberia: proyectos, revisiones y síntesis*. Séville, Université de Séville, pp. 81-82.
- Gras 1985** : GRAS (M.) – *Trafics tyrrhéniens archaïques*. Rome, EFR, 1985, 773 p.
- Heichelheim 1933** : HEICHELHEIM (E.) – Zu Pap. Berol. 5883+5853, *Aegyptus* 13, 1933, pp. 191-192.
- Lejeune et al. 1988** : LEJEUNE (M.), POUILLOUX (J.), SOLIER (Y.) – Étrusque et ionien archaïques sur un plomb de Pech Maho (Aude), *RAN*, 21, 1988, pp. 19-59.
- Macintosh Turfa, Steinmayer 1999** : MACINTOSH TURFA (J.) et STEINMAYER (A.G.J.) – The earliest foresail, on another Etruscan vase, *IJNA*, 28.3, 1999, pp. 292-296.
- Manganaro 1992** : MANGANARO (G.) – Massalioti per il Mediterraneo : tra Spagna, Sardegna e Sicilia. In : BONELLO LAI (M.), dir., *Sardinia antiqua, Studi in onore di Piero Meloni*. Cagliari, Edizioni della Torre, 1992, pp. 195-206.
- Manganaro 1994** : MANGANARO (G.) – Massalia-Sardegna-Sicilia : la rotta commerciale in epoca ellenistica. In : *Le navitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la République jusqu'au Haut Empire, Actes du colloque international organisé par le Centre Jean Bérard et l'URA 994 du CNRS, Naples 1991*, Naples/Rome, Centre Jean Bérard/École française de Rome (Collection du centre Jean Bérard, 11, Collection de l'École française de Rome, 196), pp. 261-265.
- Meyer 1998** : MEYER (D.) – Hellenistische Geographie zwischen Wissenschaft und Literatur: Timosthenes von Rhodos und der griechische Periplus. In : KULLMANN (W.), ALTHOFF (J.), ASPER (M.), dir., *Gattungen wissenschaftlicher Literatur in der Antike*, Tübingen, G. Narr, 1998, pp. 193-215.
- Marginesu 2002** : MARGINESU (G.) – *Le iscrizioni greche della Sardegna: iscrizioni lapidarie e bronze*. In : KHANOUSSI (M.), RUGGERI (P.) et VISMARA (C.), dir., *L'Africa Romana XIV – Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale: geografia storica ed economia Atti del XIV convegno di studio, Sassari, 7-10 dicembre 2000*. Rome, Carocci editore, 2002, vol. 3, pp. 1807-1826.
- Mastino et al. 2005** : MASTINO (A.), SPANU (P.G.) et ZUCCA (R.) – *Mare Sardum. Mercè e scambi marittimi della Sardegna antica*. Rome, Carocci editore (Tharros Felix), 2005, 254 p.
- Mastino, Zucca 1991** : MASTINO (A.) et ZUCCA (R.) – La Sardegna nelle rotte mediterranee in età romana. In : CAMASSA (G.) et FASCE (S.), dir., *Idea e realtà del viaggio: il viaggio nel mondo antico*, Gênes, ECIG (Nuova Atlantide), 1991, pp. 191-259.
- Meloni 1975** : MELONI (P.) – *La Sardegna romana*. Sassari, Chiarella, 1975, 487 p.
- Moret 2002** : MORET (P.) – Mastia Tarseion y el problema geográfico del segundo tratado entre Cartago y Roma, *Mainake*, 24, 2002, pp. 257-276.
- Nieto-Prieto 1997** : NIETO-PRIETO (J.) – Le commerce de cabotage et de redistribution. In : Pomey (P.), dir., *La navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence, Edisud, 1997, pp. 146-159.
- Pape, Benseler 1863-1870** : PAPE (W.) et BENSELER (G.E.) – *Wörterbuch der griechischen Eigennamen*, Braunschweig, F. Vieweg, 1863-1870 (réimprimé 1959), 3 vol.
- Parker 1992** : PARKER (A.J.) – *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. Oxford, Tempus Reparatum (BAR Int. n° 580), 1992, III-547p.
- Prontera 2013** : PRONTERA (E.) – Timosthenes and Eratosthenes: sea routes and Hellenistic geography. In: BURASELIS (K.), STEFANO (M.), et THOMPSON (D.J.), dir., *The tolemies, the Sea and the Nile. Studies in Waterborne Power*. Cambridge, CUP, 2013, pp. 207-217.
- Sanmartí-Grego, Santiago 1988** : SANMARTÍ-GREGO (E.), SANTIAGO (R. A.) – La lettre grecque d'Emporion et son contexte archéologique. *RAN*, 21, 1988, pp. 3-17.
- Scardigli 1991** : SCARDIGLI (B.) – *I trattati Romano-Cartaginesi*. Pisa, Scuola Normale Superiore, 1991, 373 p.
- Serrati 2006** : SERRATI (J.) – Neptune's altars : the treaties between Rome and Carthage (509–226 B.C.). *Classical Quarterly* 56.1, 2006, pp. 113–134
- Spano 1860** : SPANO (G.) – Lapida greca di Tharros, *BAS*, 6, 1860, p. 124-5

**Véllissaropoulos 1980** : VÉLISSAROPOULOS (J.) – *Les Naucières grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*. Genève, Droz, 1980, VIII-384 p.

**Wallinga 2000** : WALLINGA (H.T.) – Poseidonios on beating to windward (FGH 87F46 and related passages). *Mnemosyne*, 53.4, 2000, pp. 431-447.

**Wilcken 1925** : WILCKEN (U.) – Punt-Fahrten in der Ptolemäerzeit, *ZÄS*, 60, 1925, pp. 86-102.

**Zucca 2001** : ZUCCA (R.) – Greci ed Etruschi lungo la costa orientale della Sardegna. In: MELONI (M.G.) et NOCCA(S.), dir., *Ogliastra: identità storica di una Provincia: atti del Convegno di studi, 23-25 gennaio 1997, Jerzu-Lanusei-Arzana-Törtoli*. Ogliastra, Comunità montana n. 11, 2001, pp. 311-315.





Figure 5-manque légende