

Le catalogue des sites côtiers antiques

par [Arthur de Graauw](#) · 11 février 2022

Contexte

Les archéologues parlent souvent de sites connus d'eux seuls (ou presque) ... Le profane que j'étais en 2010 débarquait avec des questions du type « où se trouve Muziris ? » ou pire, « où se trouve Apollonia ? », « quels auteurs en parlent ? ». Le projet consistait donc à identifier et positionner les sites côtiers, les abris et les ports antiques à partir de la documentation existante. Le résultat est une liste de plus de 5500 sites antiques basée sur les textes de près de cent auteurs antiques et un grand nombre d'auteurs modernes. La zone couverte concerne l'ensemble du monde antique de l'Islande au Sri Lanka.

Ma motivation de départ était liée à ma propre déformation professionnelle d'ingénieur qui m'a sans cesse poussé à poser la question « comment ont-ils construit ces ouvrages portuaires et comment s'en sont-ils servis ? ». Je connaissais évidemment le texte de [Vitruve](#) (De Architectura, 5, 12) et je m'étais naïvement mis en tête d'en trouver d'autres qui m'expliqueraient les méthodes de construction. En réalité, ces textes sont très rares (une vingtaine à ma connaissance). De plus, s'il y a eu des croquis et des plans, aucun ne nous est parvenu et il est souvent difficile d'interpréter les textes seuls. Historiens, archéologues, architectes et ingénieurs en sont donc réduits à tenter d'imaginer comment les anciens construisaient, à partir des ruines qui sont encore à notre disposition, sachant que leur nombre va en diminuant du fait de la montée du niveau de la mer et de l'érosion associée.

Mais revenons au catalogue des sites côtiers antiques.

Approche

On ne va pas développer ici une méthodologie sophistiquée. La base du travail effectué a été de lire, lire et encore lire. J'ai bien sûr visité un nombre de sites portuaires, j'ai navigué vers certains, j'ai même nagé vers quelques-uns, mais la plupart de mes connaissances ont été acquises dans les livres.

Dans un premier temps j'ai passé en revue la traduction française de textes anciens en cherchant les mots « port », « abri », « mouillage ». Ensuite, j'ai lu les périples de marins souvent anonymes qui ont laissé des traces telles que le [Stadiasmus](#), le [Périple de la mer Erythrée](#), [l'Itinéraire d'Antonin](#), et le [retour de Néarque](#) rapporté par Arrien. Ne pas maîtriser le grec et le latin était évidemment un de mes handicaps, mais les traductions permettent tout de même d'identifier les sites antiques. Puis, j'ai tout simplement repris tous les sites côtiers du [Barrington Atlas](#) (2000) car il est évident que tous les établissements côtiers devaient avoir des installations plus ou moins développées pour accueillir des bateaux. De plus, quelques abris considérés comme excellents d'un point de vue purement nautique par les plaisanciers modernes, mais non (encore) répertoriés en tant que ports antiques, ont été ajoutés à cette liste s'ils pouvaient avoir eu un intérêt nautique dans l'Antiquité.

Bref, un travail de collecte qui a abouti à un catalogue dont la taille atteint presque vingt fois celle du tout premier inventaire fait par [Karl Lehmann-Hartleben](#) (1923). Il est bien évident qu'un tel catalogue ne sera jamais complet, ne serait-ce que du fait que l'archéologie découvre régulièrement de nouveaux sites et de nouvelles zones portuaires dans des sites déjà identifiés.

J'ai assez vite éprouvé le besoin de partager sur internet ce que je découvrais, pas forcément avec des professionnels qui en savent déjà beaucoup sur un site donné, mais avec des personnes qui pouvaient apprécier une vision d'ensemble des ports antiques, ou une vision synthétique pour un site, avant de poursuivre des études plus détaillées. C'est dans cet esprit que j'ai mis en place mon propre site internet en 2011.

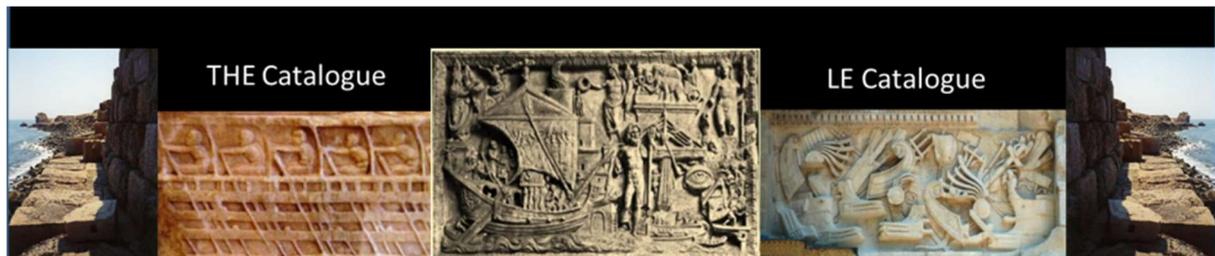


Fig. 1. Bannière du site internet.

De quoi s'agit-il ?

Dans le concept d'abri (havre, angl. *harbour*) il faut inclure i) les *mouillages* à l'aide d'ancres, ii) les *échouages* sur la plage et iii) les *ports* avec des structures telles que chenaux d'accès, brise-lames et jetées (môles), débarcadères, quais, entrepôts de stockage de matériels et de marchandises, cales de halage et loges à bateaux ; les ports ne représentant que 12% de l'ensemble des abris recensés.

Les abris recensés dans le catalogue comprennent donc les sites qui ont été utilisés par les marins navigants sur de longues distances, c'est-à-dire que les *villae maritimae* ont bien été prises en compte mais pas les abris utilisés par exemple par les pêcheurs qui échouaient leur bateau sur la plage devant leur maison. Une autre limite est le caractère maritime des abris et parmi les ports fluviaux, seuls ceux qui pouvaient être atteints par des navires maritimes ont été pris en compte. Notons aussi que les sites recensés datent en gros de 1500 av. J.-C. à 500 ap. J.-C., soit 2000 ans. Les auteurs antiques qui en parlent n'ont pas tous vu les mêmes choses ... et certains n'ont fait que répéter ce que d'autres avaient dit avant eux.

Traverser la mer au début de l'Âge du Bronze était une aventure dangereuse qu'on pourrait peut-être comparer à un voyage vers la station spatiale de nos jours, mais des dirigeants autoritaires imposaient des expéditions lointaines pour rapporter par exemple le cuivre et l'étain nécessaires à la confection des outils requis pour construire leur pyramide. Plus tard, des Phéniciens, des Phocéens et d'autres ont pris la mer pour s'expatrier et on imagine leur joie de trouver un havre accueillant comme la calanque de Marseille ou la colline de Byrsa à Carthage. C'est que les bons sites pour fonder une ville portuaire sont soumis à nombre d'exigences, pas seulement un bon abri nautique visible de loin en mer grâce à un élément topographique saillant comme une montagne, mais aussi de l'eau potable, de bonnes terres cultivables, des voisins pacifiés, etc.

Après que les marins aient commencé à sillonner les mers à l'Âge du Fer, il leur a fallu des pilotes capables de s'orienter afin d'accoster à l'endroit voulu en utilisant les repères à terre (on parle « d'amers à terre »).



Fig. 2. Phare antique de Leptis Magna (photo A. de Graauw, 2000).

Même si un navire pouvait naviguer sur 50 ou 100 milles nautiques en une journée (un mille vaut 1852 m) en longeant plus ou moins la côte de cap en cap (d'où le mot de « cabotage »), le pilote devait avoir en tête un abri en cas de mauvais temps et il lui en fallait toujours un situé à moins de deux ou trois heures de navigation, soit autour de dix milles nautiques. Si on prend le périmètre de la Méditerranée, on trouve plusieurs milliers d'abris indispensables à une navigation sûre et c'est bien ce que reflète la taille du catalogue actuel.

Ces abris étaient utilisés aussi bien par les navires de commerce que par les navires de guerre, car on n' imagine pas un capitaine de trirème embarquer des tonnes de vivres pour nourrir son équipage (près de 200 personnes tout de même) pendant plusieurs jours. Il lui fallait bivouaquer quasiment tous les soirs dans un abri et récupérer de l'eau et des vivres auprès des (gentils) habitants locaux.

Résultat

Concrètement, le résultat est un tableau Excel regroupant les informations collectées sur chacun des sites, ainsi que des fichiers kml permettant de visualiser des ensembles de sites sur Google Earth.

En prenant un peu de recul, on aboutit à la conclusion évidente que la Méditerranée connaissait cinq ports principaux à l'époque romaine : Rome, Athènes, Alexandrie, Carthage et Gadès. Ceci n'est évidemment qu'un instantané de l'époque romaine et on assiste au déclin de certains ports, comme par exemple Athènes, et à la montée en puissance d'autres ports, comme par exemple Constantinople.

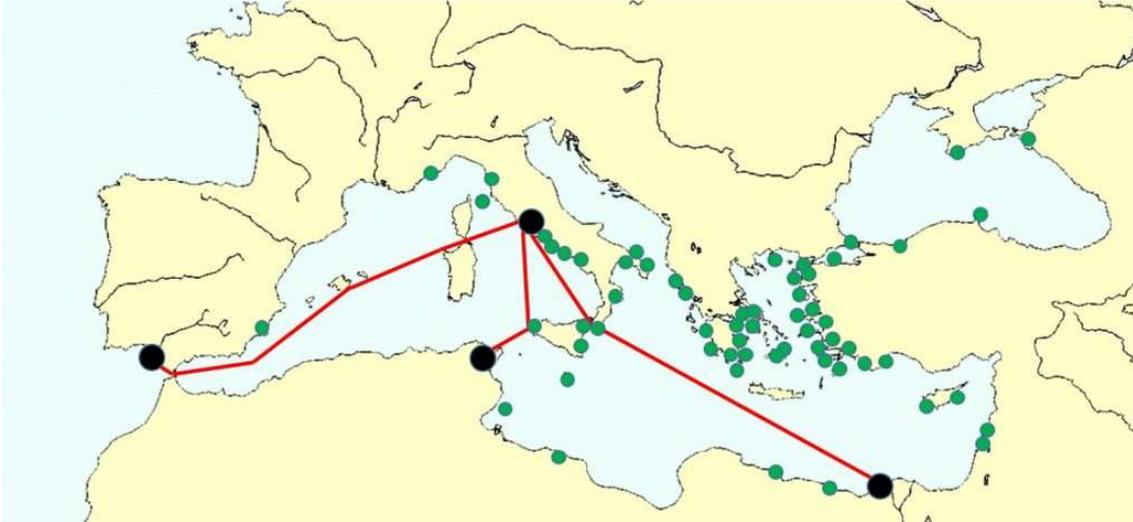


Fig. 3. Réseau de commerce méditerranéen à l'époque romaine (les points noirs sont les hubs principaux, les points verts sont mentionnés en tant que ports par au moins cinq auteurs antiques).

Au-delà de cette évidence, des milliers d'autres abris peuvent encore être retrouvés aujourd'hui, mais de gros changements ont souvent eu lieu :

- Les mouvements de la croûte terrestre, pour ne pas dire « la tectonique », expliquent pourquoi certains ports antiques sont aujourd'hui submergés (Alexandrie) ;
- La montée du niveau de la mer (« eustatique ») est d'environ 0.50 m sur les 2000 dernières années, ce qui a parfois changé radicalement le paysage (grands deltas) ;
- Des événements sismiques et des tsunamis ont parfois dévasté les côtes (Crète) ;
- Les estuaires ont souvent tendance à s'ensabler puisque les rivières apportent la majeure partie du sable qui forme les plages, ce qui a fait disparaître entièrement certains ports (Portus est sous l'aéroport de Fiumicino) ou les ont simplement comblés (Leptis Magna) ;
- Certaines villes modernes ont tout simplement remblayé leur « vieux port » pour créer un nouveau front de mer (Marseille, Beyrouth) ;
- Certaines installations ont disparu suite à l'érosion côtière (Tunisie).

On compte 15% de ports antiques aujourd'hui ensablés et abandonnés pour la plupart. On trouve cependant des ports modernes sur 50% des ports antiques (à moins de 1500 m).

Evolution du projet initial

Depuis son lancement en 2010, le projet s'est inévitablement élargi et le contenu du site internet s'est considérablement étoffé.

Le projet n'a pas manqué d'évoluer vers l'analyse plus détaillée de quelques sites tels qu'Actium, Alexandrie, Apollonia, le Bosphore, Caesarea Maritima, Carthage, Delos, El Hanieh, Leptis Magna, le canal de Marius, Narbonne, le delta du Nil, Nirou Khani, Portus, Pise, Puteoli & Nesis, Charmuthas, Thapsus. Ces analyses sont accessibles par l'onglet « [A few Ancient Ports](#) » du site internet.

Le projet a évolué également vers des aspects connexes tels que les structures portuaires proprement dites, les navires et la navigation, les cartes et les unités de mesure, et même le climat, y compris la montée du niveau de la mer, les houles, les séismes et les tsunamis. Ces aspects sont développés dans les différentes pages du [site internet](#).

Ces recherches sont également regroupées en quatre volumes librement disponibles en version pdf sur le [site internet](#) (en anglais et régulièrement actualisés) :

- Volume I : liste des abris et ports avec bibliographie des auteurs antiques et modernes ;
- Volume II : traductions françaises des textes antiques (trouvées sur internet) ;
- Volume III : notes sur les navires antiques, les unités de mesure et l'astronomie antiques, les longitudes de Ptolémée, les méthodes de Vitruve et quelques structures portuaires antiques ;
- Volume IV : une vingtaine d'histoires de marins de l'antiquité.

Il reste du pain sur la planche et la « **Paléoportologie** » a encore de beaux jours devant elle ...

L'auteur

[Arthur de Graauw](#) est ingénieur maritime retraité, chercheur associé spécialisé dans les ports antiques. Il est membre de l'UMR 5133-Archéorient, Maison de l'Orient et de la Méditerranée, Lyon 2. Il publie sur son site <https://www.ancientportsantiques.com> .

Pour citer ce billet : Arthur de Graauw. Le catalogue des sites côtiers antiques, *ArchéOrient - Le Blog*, 11 février 2022, [En ligne] <https://archeorient.hypotheses.org/17265>