

MARINE ET NAVIGATION PHÉNICIENNES

Caroline Sauvage

À la recherche de matières premières, les Phéniciens organisèrent des expéditions maritimes à partir de la fin du XII^e siècle av. J.-C. Cadix (ancienne Gadès) fut ainsi fondée par des Tyriens qui avaient franchi le détroit de Gibraltar¹, puis l'itinéraire vers l'Atlantique fut jalonné d'étapes comme Utique ou Carthage, fondées respectivement en 1101 et 814 av. J.-C.

1. V. Paterculus, I, 2, 3.

LA MARINE

Jusqu'au V^e siècle av. J.-C., la marine phénicienne est principalement connue par des sources non phéniciennes. C'est en Assyrie que se trouvent la plupart des représentations navales car, après leurs conquêtes des cités côtières du Levant, les rois assyriens ont fait représenter victoires et scènes de tribut sur les murs de leurs palais.

La Fuite du Luli.

Fig. 1
Fragment de relief, Ninive,
palais de Sennachérib, VII^e siècle av. J.-C.,
albâtre gypseux, Londres, The British Museum.

Fig. 2
Relevé par A.H. Layard.

2. Strabon, III, 3, 4.
3. Basch 1987, p. 306.
4. Outres de vin, lingots de métal, pierres précieuses, laines et textiles.
5. Le motif en écaille, utilisé en Mésopotamie pour représenter des montagnes, fait ici penser à un socle rocheux.
6. Cf. présence de la faune marine, *contra cf.* S. Parpola, « The construction of Dur-Sarrulin in the Assyrian royal correspondence », in A. Caubet (éd.), *Khorsabad, le palais de Sargon II, roi d'Assyrie*, actes du colloque organisé au musée du Louvre par le service culturel les 21 et 22 janvier 1994, Paris, 1995, p. 47-68.
7. Le motif de dôme rempli d'écaille se distingue de la plate-forme rocheuse (l'autre ville est « posée » sur l'eau) et serait une zone montagneuse.
8. Basch 1987, p. 307 ; Aubet 2001, p. 37 ; Fontan 2004, p. 456-463.
9. D'ailleurs, sur les reliefs de Khorsabad, la ville de Tyr est fortifiée, mais n'est pas sur une « butte à écaille ». Pour l'identification à Chypre, voir P. Albenda, « A Mediterranean seascape from Khorsabad », *Assur* 3/3, 1983, p. 19, qui suggère que le bois venait de l'île. Cependant, il est difficile d'identifier ce paysage, qui correspond peut-être à la vision assyrienne de l'espace côtier levantin [Chypre et les côtes levantines ?].
10. Vorderasiatisches Museum, Berlin, VA 968.
11. Basch 1987, p. 309.

Fig. 3
Blindage de porte Balawat, 848 av. J.-C., bronze, Londres, The British Museum.

Page de droite :

Fig. 4
Planche de la publication P. É. Botta, monument de Ninive, Paris, Bibliothèque centrale des Musées nationaux.

Les navires de commerce

Les plus anciennes représentations datent du règne de Salmanasar III (858-824 av. J.-C.) qui a illustré ses campagnes sur les plaques de bronze ornant les portes monumentales de Balawat. Deux plaques montrent le transport des tributs de Tyr et de Sidon par des navires parfaitement symétriques, à l'étrave et l'étambot ornés d'une tête de cheval (cat. 57). La forme et la symétrie de ces navires, utilisés dans toute la Méditerranée et appelés *hippoi* par les sources grecques², rappellent les navires des peuples de la Mer³. Une plaque conservée au British Museum (fig. 3) montre le transport du tribut⁴ de l'île de Tyr jusqu'à la côte : manœuvrés par deux personnages de taille démesurée, les navires, une fois arrivés à proximité du rivage, sont halés ou amarrés par deux hommes, puis déchargés par des porteurs dont les premiers ont les pieds dans l'eau. Sur l'île plate et rocheuse⁵, devant la cité fortifiée, deux personnages assistent au départ de la flotte.

Plus tard, dans sa nouvelle capitale à Khorsabad, Sargon II (721-705 av. J.-C.) fit ériger un palais décoré de reliefs illustrant les hauts faits de son règne ainsi que des scènes de tribut comme le transport du bois en Méditerranée⁶ (ill. p. 22-23). Cette scène d'un convoi de grumes est semblable à une vue aérienne et ne représente plus de ligne d'horizon ou différents registres comme les plaques de Balawat. Le chargement du bois a lieu à droite alors que son déchargement a lieu à l'autre extrémité de la frise. Entre ces points, deux villes fortifiées sont représentées dans la partie supérieure du relief. L'une est proche du rivage, si ce dernier correspond au bord supérieur, et l'autre est représentée comme une île montagneuse⁷. L'identification de ces villes à Tyr et à Arwad a été proposée⁸. Si ces identifications sont possibles pour la première ville, on pourrait voir en l'île montagneuse celle de Chypre⁹, parfois visible des côtes levantines. Sargon II se vante d'avoir perçu un tribut d'un roi de cette île et y fit ériger une stèle¹⁰ qui fut retrouvée au milieu du XIX^e siècle à Kition.

Les bateaux seraient du même type que les *hippoi* des plaques de Balawat mais, ici, seule la figure de proue a la forme d'une tête de cheval. Lorsqu'ils sont chargés, ces navires sont démâtés et manœuvrés par des hommes pagayant face à l'avant du navire, ce qui est possible en eaux calmes, alors que, en pleine mer, ces hommes devaient ramer face à l'arrière¹¹. Au contraire, lorsque ces navires sont vides, ils sont mâtés, et ont une hune et un nid-de-pie. Le mât était probablement démonté pour faciliter le stockage du bois sur le pont, à moins que le sculpteur n'ait pu représenter le mât en même temps que les grumes embarquées. Cette représentation, sculptée par des Assyriens à Khorsabad, au nord de l'actuelle Mossoul, près du Tigre (fig. 4), doit être interprétée avec précaution. En effet, les artistes n'ont probablement pas vu ce transport, et ils se seraient alors fondés sur des scènes familières et des descriptions. Ainsi, si certaines techniques de transport (flottage des grumes) ou de propulsion (pagaie) sont tout à fait adaptées aux eaux calmes d'un port ou d'une rivière, elles ne conviennent pas en milieu marin. Par exemple, les grumes à la traîne d'un bateau fracasseraient sa coque à la moindre houle.

12. Basch 1987, p.306.
13. Basch 1987, p.311.
14. À la différence des dières grecques contemporaines, montrant ainsi une tradition navale et des évolutions propres.
15. Basch 1987, p.312-313.
16. Basch 1987, p.315.
17. Les navires ronds à rames phéniciens pourraient être les descendants de bateaux de 15 à 16 mètres de long et à neuf paires de rames attestés à Ougarit dans le texte RS 20.08.
18. Basch 1987, p. 320.
19. La proue était un espace sacré, tout comme la poupe où des prières étaient dites pendant que de l'encens était brûlé. Cf. A. Brody, « Further evidence of the specialized religion of Phœnician seafarers », in J. Pollini (éd.), *Terra Marique*, Oxford, p. 177-182.

Les navires de guerre

La première représentation de navire à éperon en Orient provient du palais du gouverneur à Tell Ahmar (ancienne Til Barsib, Syrie), capitale administrative assyrienne sur l'Euphrate sous le nom de Kar Salmanasar. Ce palais, daté de Teglat Phalasar III (744-727 av. J.-C.), était décoré de peintures murales dont les thèmes iconographiques reprenaient ceux des reliefs des palais des capitales assyriennes. Seule la partie antérieure d'un navire de guerre phénicien, appartenant vraisemblablement à une campagne en Phénicie, est conservée. Cependant, ce fragment montre les principales caractéristiques du navire : un éperon jaune, probablement métallique, fixé par trois rivets sur une coque en bois rouge ; une rangée de rames ; et, au-dessus des rames, un bouclier circulaire qui appartient à une série ceinturant la galère pour protéger ses rameurs¹².

Dans le décor de son palais de Ninive, Sennachérib (705-681 av. J.-C.) a fait représenter Luli fuyant Tyr devant les armées assyriennes en 701 av. J.-C. Le roi de Tyr et de Sidon est accompagné d'une flotte impressionnante, transportant sans doute les membres de la Cour ou une partie de la population de l'île. Aujourd'hui, un dessin (fig. 2, p. 92) réalisé par le fouilleur au moment de la découverte ainsi qu'un fragment de ce relief (fig. 1, p. 93) sont conservés au British Museum. La comparaison du dessin avec ce qui subsiste de la scène révèle des déformations ou des corrections rationalisées par le dessinateur¹³. Par exemple, une des extrémités des navires, normalement terminée par une tête de volatile, a été transformée en fleur de lotus. Ce dessin constitue néanmoins une source d'information précieuse sur la marine phénicienne de la fin du VIII^e siècle. En effet, Luli, dans sa fuite, utilise deux types de navires : des bateaux ronds, symétriques et sans éperon, et des bateaux de guerre, pourvus d'un éperon et d'un gréement. Ces bateaux, propulsés par deux rangs de rameurs, comportent un pont supérieur¹⁴ où de nombreux passagers, dont des femmes et des enfants, ont pris place. Ce pont est entouré d'un pavois sur lequel sont fixés des boucliers ronds. Sur les navires à éperon, un niveau de damier s'intercale entre le sommet de la tête des rameurs et le bas des boucliers. Selon Lucien Basch, ce damier est la représentation d'une série de pavois abritant les rameurs, qui auraient été dissimulés si ce pavois n'avait pas été rejeté vers le haut¹⁵. Les vaisseaux ronds seraient des navires marchands militarisés¹⁶, ne disposant en temps de paix que d'une rangée de rameurs et d'un gréement¹⁷, ce dernier pouvant être débarqué et remplacé par une seconde rangée de rameurs en temps de guerre.

Ce n'est qu'au V^e siècle av. J.-C., sur les monnaies frappées par les cités côtières, que l'on voit apparaître des représentations de navires phéniciens. Ainsi, avant la conquête d'Alexandre, les cités d'Arados et Byblos ont émis des monnaies au type du navire, puis, après la conquête, les cités de Tyr, Marathus, Berytus, etc., ont fait de même. Les monnaies de Sidon se divisent en trois groupes : une galère vue de profil sans rames ni gréement devant les murailles d'une cité ; une galère de profil avec gréement ; une galère, également vue de bâbord, sans gréement, mais avec rames¹⁸ (cat. 60). Tous les navires sont des trières ; la superposition des trois rangs de rames est visible, les rames étant elles-mêmes rejetées sous la quille pour montrer la coque. Comme sur les navires de combat des époques précédentes, le pont supérieur est protégé par un pavois ceinturé de boucliers, l'éperon est long et droit ; la poupe est recourbée et presque toujours ornée d'une draperie. Cependant, l'innovation majeure est constituée par un abri de proue en forme d'œil¹⁹.

Cat. 60
Statère de Sidon, IV^e siècle av. J.-C.,
Paris, Bibliothèque nationale de France.

Certains navires phéniciens étaient issus d'une longue tradition maritime héritée du Bronze récent. Ainsi, les navires marchands ont une parenté avec les navires cargos représentés dans la tombe de Kenamon à Thèbes (Égypte). Ces bateaux, au pavois ceinturé d'une claie continue, étaient de purs voiliers destinés à transporter de lourdes cargaisons²⁰. La présence d'un nid-de-pie montre que déjà les Levantins du Bronze récent quittaient les côtes de vue, de sorte qu'une vigie devenait nécessaire pour guetter la terre²¹. De même, le type des navires des peuples de la Mer, représenté sur les parois du temple de Medinet Habou sous le règne de Ramsès III et caractérisé par des extrémités décorées de têtes de volatiles ainsi que par une étrave et un étambot verticaux, se retrouve sur le sceau d'Elishama (VIII^e-VI^e siècle)²².

Les modèles en terre cuite trouvés au large de Tyr (cat. 59) sont similaires aux modèles chypriotes, qui proviendraient d'Amathonte, et à ceux des tombes phéniciennes d'Akhziv²³ (début du VIII^e siècle). Ces navires arrondis possèdent un taillemer à l'avant de l'étrave et le sommet de leur proue et de leur poupe est concave. Un des modèles de Tyr comporte aussi divers aménagements intérieurs.

La construction

Les navires phéniciens étaient construits en série, avec un mode d'assemblage rapide. D'après Polybe²⁴, un navire de guerre carthaginois, après l'attaque de la flotte romaine dans le détroit de Messine, était tombé en possession des Romains et avait servi de modèle à la construction d'une flotte. Suite à cet événement, Pline²⁵ relate qu'une flotte romaine fut construite en soixante jours. Cette rapidité de construction est éclairée par l'archéologie sous-marine et la découverte de deux navires de guerres puniques à Marsala. L'étude d'une des coques a montré que les Phéniciens utilisaient des pièces de bois, fabriquées en série, qui étaient ensuite assemblées sur les chantiers navals grâce à un marquage spécifique : l'alphabet phénicien, utilisé sur la quille et le long du flanc bâbord, indiquait la position de tous les éléments qui devaient leur être assemblés²⁶. Ces signes servaient donc d'indications à l'assemblage du navire, construit en fonction d'un schéma prédéterminé.

20. L'épave d'Uluburun transportait, entre autres, dix tonnes de cuivre.

21. Basch 1987, p. 63.

22. Basch 1987, p. 304.

23. Basch 1987, p. 305.

24. Hérodote, *Hist.*, I, 20.

25. Pline, *H.N.*, XVI, 92.

26. H. Frost, « Where did they build ancient warships ? », in *Second International Symposium on Ship Construction in Antiquity Proceedings*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Delphes, 1987, p. 184.

27. Pline, *H. N.*, II, 122. Cependant, Hésiode déconseille le printemps et l'automne : *Trav.*, 618-630 ; 674-675 et 677-685.
28. Ainsi, le papyrus palimpseste d'Ahiqar enregistre à partir de juin et jusqu'à août une augmentation du nombre de navires arrivant en Égypte : P. Briant et R. Descat, « Un registre douanier de la satrapie d'Égypte à l'époque achéménide [TAD C3, 7] », in N. Grimal, B. Menu (éd.), *Le Commerce en Égypte ancienne*, IFAO, Le Caire, 1998, p. 80 ; J. Noureux, « Essai de reconstitution des routes maritimes en Méditerranée orientale d'après les données météorocéanographiques modernes », in J.-P. Brun et P. Jockey (éd.), *Technai, techniques et sociétés en Méditerranée*, 2001, p. 643.
29. Strabon, XIV, 6, 1.
30. Arnaud 2005, p. 208.
31. *Actes*, XXVII, 1-44 ; XXVIII, 1-13.
32. J. Morton, *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*, Leyde, 2001, p. 72.

LES CONDITIONS DE NAVIGATION

La pratique de la navigation à voile dépend essentiellement des conditions climatiques et météorologiques : ce sont en grande partie les vents et les courants qui la conditionnent, notamment en matière de sécurité. La mer Méditerranée n'est pas une mer aussi calme que son ensoleillement quasi permanent le laisserait penser : elle est imprévisible et soumise à des coups de vent aussi violents qu'inattendus. Sa position géographique lui confère deux systèmes atmosphériques totalement opposés au cours de l'année : la belle saison (mai-septembre)²⁷, tout à fait propice à la navigation grâce au régime anticyclonique ambiant²⁸, et la mauvaise saison (novembre-février), durant laquelle de nombreuses dépressions balayent le Bassin méditerranéen, créant ainsi un temps instable, caractérisé par une alternance de tempêtes violentes et de calmes relatifs, qui rendent difficile et imprévisible toute navigation. La Méditerranée est caractérisée par des brises côtières qui se ressentent jusqu'à une vingtaine de milles des côtes et un courant qui porte dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. En été, son bassin oriental est dominé par des vents d'ouest à nord. Cependant, certaines spécificités locales, connues dès l'Antiquité, ont entraîné sa division en plusieurs mers ou bassins (mer d'Égypte, de Libye, de Lycie, de Pamphylie, etc.)²⁹. Par exemple, en mer d'Égypte, 95 % des flux soufflent régulièrement d'ouest à nord entre fin mai et septembre. Leur prévisibilité et leur faible puissance autorisent des navigations sous toutes les allures³⁰.

Les conditions de navigation n'étant pas toujours favorables, il était important pour les Anciens de connaître les côtes et de pouvoir se diriger rapidement vers un abri. En cas de tempête, dans une zone dangereuse (récifs, hauts-fonds, etc.), un des réflexes consiste à se mettre à l'abri, mais justement loin des côtes, en pleine mer, pour ne pas risquer d'être drossé contre le rivage.

Pour s'abriter, les marins utilisaient surtout des formations naturelles. Cependant, le long des côtes rocheuses, ces promontoires, îles et détroits peuvent recéler différents dangers topographiques ou climatiques. Par exemple, les promontoires, issus de chaînes montagneuses, conservent la plupart de leurs aspects montueux et peuvent former des îles ou des roches submergées, constituant un danger important. De plus, les vents y sont quelquefois violents et perturbés, car situés au point de rencontre de différents flux.

Le plus grand danger est constitué par les récifs et les hauts-fonds³¹ qui sont produits par l'érosion marine et peuvent se trouver le long de n'importe quelle côte. Pour les repérer, il faut alors scruter attentivement les eaux : un marin expérimenté devait se tenir à l'avant du bateau. Cet exercice difficile par mer agitée a entraîné, à l'époque grecque, la station de cet homme, le *proreus* ou *prorates*, sur une plate-forme surélevée³². Dans ces zones, un navire en danger n'avait d'autre choix que de jeter l'ancre et d'attendre que la mer se calme.

LA NAVIGATION

Jusqu'à l'époque médiévale, les marins ont navigué en observant les phénomènes naturels (étoiles, soleil, configuration des côtes, etc.) et en se servant de leur propre expérience. Le seul instrument attesté est la sonde, connue depuis le Moyen Empire égyptien³³, dont un exemplaire provient de l'épave du cap Gélidonya (XIII^e siècle av. J.-C.)³⁴.

Les marins décrits dans l'*Odyssee* effectuaient du cabotage mais aussi des navigations hauturières, confirmant les données iconographiques et la présence de nids-de-pie. Par exemple, pour le retour de Troie, Nestor, Ménélas et Diomède relâchent à Lesbos

où ils hésitent entre la route côtière par les îles (à l'est de Chios puis à travers les Sporades et les Cyclades) et la route « directe » au nord de Chios qui arrivait au sud de l'Eubée³⁵. Ainsi, les marins connaissaient la disposition globale des différentes îles et côtes³⁶ : la direction de la Grèce par rapport à Troie³⁷, la position relative des nombreuses îles égéennes par rapport à la Crète, à l'Égypte, au Levant et à la Libye³⁸. En partant de l'île de Calypso, Ulysse se repère sur la Grande Ourse et laisse la constellation à bâbord³⁹. Celle-ci est une des rares constellations qui, en Méditerranée, ne descend pas sous l'horizon. Elle indique une direction fixe grâce à laquelle on peut se repérer⁴⁰ : celle du Pôle céleste donc de Polaris, l'étoile du Nord⁴¹. Une fois qu'un point est fixé dans l'espace, l'horizon peut être divisé en secteurs en scindant le cercle des azimuts à volonté. Les vents se reconnaissent selon différents critères : un vent froid vient du nord, un vent humide de l'ouest, et un vent chaud et sec du sud. De même, lorsqu'une direction est fixée, l'horizon peut se diviser en une rose des vents, utilisable de jour comme de nuit. Dans la journée, le soleil à son zénith donne la direction du sud, son lever indique l'est, et son coucher l'ouest. Si ces directions varient quelque peu au cours de l'année, cette prise de référence ne changeait pas grand-chose pour un voyage de quelques jours en Méditerranée.

Les distances en mer étaient mesurées en journées de navigation⁴² : il y a quatre jours et quatre nuits de mer entre la Crète et le delta du Nil⁴³, ce qui correspond à une vitesse standard de 4 nœuds⁴⁴ ; de même, lors de son voyage entre Carthage et Lilybée (Marsala), le Carthaginois Hannibal, dit « le Rhodien », a parcouru 125 milles en vingt-quatre heures⁴⁵, soit à une vitesse moyenne de 5 nœuds. Ces données se rapprochent des vitesses maximales atteintes lors des navigations expérimentales de la réplique du *Kyrénia*⁴⁶ et d'un gréement construit d'après les voiles carrées du Bronze récent⁴⁷.

Les vents étaient la principale force de propulsion du navire qui, même s'il avançait parfois à la rame, ne pouvait effectuer un grand parcours contre le vent à cause de la voile carrée qui empêchait les navigations au près⁴⁸.

C'est la connaissance approfondie de son navire, de sa marche ainsi que des vents, des courants et des conditions météorologiques qui permet à un marin d'estimer la dérive de son bateau par rapport à la route choisie et donc sa position. Bien sûr, la situation était parfois aléatoire et il fallait se repérer de nouveau dès que la terre apparaissait. La sonde servait alors à détecter les changements de profondeur⁴⁹ et l'odeur de la terre, la vision d'une fumée ou la couleur changeante de l'eau près de l'embouchure d'un fleuve aidaient à repérer la terre. Des amers, naturels ou artificiels, servaient de repères : les montagnes, l'îlot de Pharos⁵⁰, le tertre au bout de l'Hellespont où furent enterrés Achille et Patrocle⁵¹, et probablement les temples-tours côtiers du Levant⁵², etc.

LES ROUTES ET LES ESCALES

L'expansion phénicienne et la fondation de cités sont liées à la recherche de nouveaux débouchés commerciaux et au contrôle des routes maritimes menant aux sources d'approvisionnement en matières premières. Cette exploration de l'Ouest méditerranéen tire ses origines de contacts attestés dès le Bronze récent avec la Sardaigne, la Sicile et l'Italie. Les villes nouvelles furent installées sur des îles, des promontoires abrités des vents dominants, à proximité de baies protégées ou encore à l'embouchure de rivières facilitant l'accès à

33. B. Lanström, *Ships of the Pharaohs, 4000 Years of Egyptian Shipbuilding*, Londres, 1970, fig. 238, n° 11, p. 79.

34. G. F. Bass, *Cape Gelidonya. A Bronze Age Shipwreck*, Transactions of the American Philosophy Society 57, part 8, 1967, p. 131.

35. Homère, *Od.*, III, 165-175.

36. S. McGrail, « Navigational techniques in Homer's Odyssey », in H. Tzalas (éd.), *Tropis IV*, Athènes, 1996, p. 312.

37. *Od.*, III, 155-175.

38. *Od.*, XIV, 250-260, 290-305.

39. *Od.*, V, 270-275.

40. McGrail, 1996 ; D. Davies, « Maritime space and night-time sailing in the ancient Eastern Mediterranean », in H. Tzalas (éd.), *Tropis VII*, Athènes, 2002.

41. On attribue aux Phéniciens la découverte de l'importance de cette étoile pour les navigations de nuit car le monde classique la dénommait « Phoiniké ».

42. *Od.*, IV, 355.

43. *Od.*, XIV, 255-260.

44. McGrail 1996, p. 314.

45. Polybe, *Hist.*, I, 46-47.

46. Le *Kyrénia II*, qui a navigué vingt-cinq jours entre le Pirée et Paphos (600 milles), est passé du calme plat à un vent de force 6 Beaufort. Cf. M. L. Katzev, « An analysis of the experimental voyages of *Kyrenia II* », in *Second International Symposium on Ship Construction*, p. 245-256.

47. A. Raban et N. Sterlitz, « Experimental sailing with bomm-footed square rig – Bronze age style », in H. Tzalas (éd.), 2002.

48. Rendues possibles par l'invention de la voile latine.

49. Hérodote, *Hist.*, II, 5, 2 rapporte que cet instrument était utilisé à l'approche du delta du Nil pour sonder la profondeur et échantillonner le fond.

50. *Od.*, IV, 355.

51. *Od.*, XXIV, 75-85.

52. M. Yon, « The end of the Kingdom of Ugarit », in W. W. Ward et M. Sharp Joukowsky (éd.), *The Crisis Years: The 12th Century B.C. From Beyond the Danube to the Tigris*, Kendall, 1992, p. 111-122.

53. C. Morhange *et alii*, 2003, «The ancient harbours of Sidon, attempt at a synthesis (1998-2002)», *Archæology & History in Lebanon Issue Eighteen: Autumn 2003*, p. 75 et p. 80.
54. N. Marriner et C. Morhange, «Save Tyre, CEDRE, CPM UNESCO and AIST geoarchæological programs», *Méditerranée, revue géographique des pays méditerranéens*, trimestriel, CIV, 2005, p. 130-131.
55. Tyr, Arward, Sidon, Tell Sukas, etc.
56. Telles que les murs ou fondations sous-marines du IV^e ou du III^e siècle av. J.-C.
57. Tel que le môle de Tabat el Hammam du IX^e siècle av. J.-C., avec quelques réserves sur sa datation.
58. Tell Dor, Tell Abou Hawam et Tell el-Amarna.
59. Les *néoria* de Kommos en Crète datent du Bronze récent. Voir aussi *Od.*, IX, 135-140.
60. Voir, entre autres, M. Yon, «Les hangars du port chypro-phénicien de Kition. Campagnes 1996-1998», *Syria* 77, 2000, p. 95-116.
61. *Od.*, XV, 455-458.

l'intérieur des terres. Ces sites ont été choisis pour leurs qualités maritimes mais aussi pour leur possible caractère défensif. La majorité des côtes méridionales et des îles méditerranéennes passèrent sous domination phénicienne entre le XII^e et le VII^e siècle, avec une augmentation du nombre de nouvelles fondations aux VIII^e et VII^e siècles.

Jusqu'à une époque récente, peu de choses étaient connues sur les ports phéniciens qui furent pour la plupart occupés continuellement jusqu'à l'époque moderne. Du fait des bouleversements géologiques qui ont transformé les côtes, les installations portuaires sont difficiles à repérer et à définir. Mais, depuis quelques années, grâce à la géomorphologie, de plus en plus d'informations sont disponibles. Ainsi, des études récentes ont par exemple montré que le port nord de la ville de Sidon a été abrité par une barre de sable vers 1700-1450 av. J.-C., alors que le port sud était une petite baie peu protégée⁵³. À Tyr, le bassin nord était deux fois plus important qu'aujourd'hui et une zone relativement bien abritée, située à l'est de l'île primitive, pourrait correspondre au deuxième port de la cité⁵⁴, alors que le port sud, connu par les textes, n'a pas encore été retrouvé.

La tradition accorde ainsi deux ports à la plupart des villes phéniciennes⁵⁵, l'un relativement ouvert, réservé aux navires marchands, et l'autre plus protégé, proche des remparts de la ville et servant aux navires de guerre. À Carthage, le port commercial était de forme rectangulaire ou polygonale, alors que le port militaire, plus fermé, avait la forme circulaire d'un *cothon*. Ces ports ne comportaient pas de constructions réelles⁵⁶, mais pouvaient posséder des murs de mer construits en grand appareil⁵⁷ ou des quais, connus dès le Bronze récent⁵⁸. De même, on peut supposer l'existence de *néoria*⁵⁹, tels qu'ils sont attestés plus tard dans le port de guerre, d'époque classique (V^e-IV^e siècle) de Kition-Bamboula⁶⁰ à Chypre mais aussi au Pirée, à Rhodes ou à Carthage.

Les Phéniciens, en marins expérimentés, étaient capables de choisir leurs routes. D'après les sources littéraires, l'itinéraire le plus ancien vers l'ouest était le trajet Tyr-Utique-Gadès. De fait, d'après les vents et les courants, un bateau partant de Tyr et se dirigeant vers l'ouest avait deux possibilités: une route au sud, la plus courte en distance, longeant les côtes de l'Égypte, de la Cyrénaïque, puis de l'Afrique du Nord, mais qui implique une navigation continue à contre-courant; la seconde au nord, par Chypre, les côtes de l'Asie Mineure, la mer Ionienne, la Sicile, les côtes espagnoles puis le détroit de Gibraltar, qui est la seule à être documentée par les sources littéraires⁶¹ et par des trouvailles archéologiques. En revanche, au retour, la route du sud qui suivait les courants entre les côtes africaines et levantines était la plus praticable.

Ainsi, la route vers l'est passait par Kition de Chypre, longeait l'île par le sud, remontait au niveau du cap Gélidonya en Asie Mineure, puis se dirigeait vers Rhodes, Cythère et Malte. Les Phéniciens passaient entre Malte et la Sicile afin de s'abriter des vents du nord derrière l'île. Ils traversaient ensuite en direction des côtes sud de la Sardaigne puis continuaient plus à l'ouest en direction des Baléares. De là, les vents et les courants d'ouest forçaient les navires à rejoindre les côtes andalouses avant d'accéder au détroit. De même, pour éviter les courants d'ouest, les navires en provenance des colonies de l'Afrique du Nord, comme Carthage ou Utique, remontaient vers le nord (Sardaigne, Baléares, Andalousie) avant de pouvoir redescendre vers le détroit.

Le passage du détroit de Gibraltar devait être extrêmement difficile dans le sens est-ouest à cause des forts vents et courants⁶² contraires. De nos jours, certains navires attendent

encore à Malaga des brises d'est pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines. Bien entendu, ces attentes pouvaient perturber les transactions commerciales et contrarier le trajet du retour lorsque l'hiver était proche. Une solution terrestre existait donc au passage du détroit : la traversée entre Malaga et Tartessos durait quatre jours à l'aller et cinq au retour⁶³. Sur les côtes de l'Atlantique, un trajet Gadès-Lixus est à envisager ainsi qu'un parcours de cabotage allant au sud vers Mogador.

Pour le retour, au contraire, l'entrée en Méditerranée ne posait aucun problème particulier si le navire restait au milieu du détroit et profitait des courants, pour aller en Sardaigne ou en Algérie⁶⁴. En plein été, il suffisait de naviguer à proximité des côtes africaines⁶⁵, dans le courant qui porte vers Carthage, Malte puis Tyr.

Certaines expéditions phéniciennes furent célébrées par les écrivains de l'Antiquité ; ainsi, Hérodote évoque les trois ans de voyage autour du continent africain à la demande du pharaon Nécho à la fin du VIII^e siècle. Au cours de cette circumnavigation, les Phéniciens hivernèrent⁶⁶ et attendirent que les jours meilleurs arrivent, expliquant ainsi la longueur de leur voyage.

De même, le géographe grec relate le voyage du Carthaginois Hannon qui, parti de Carthage, fit voile vers l'océan Atlantique et dépassa les colonnes d'Hercule avant d'atteindre le golfe de Guinée. Ce voyage, financé par la cité de Carthage, avait pour but de fonder de nouvelles colonies le long de la côte atlantique de l'Afrique et de consolider les relations commerciales existantes. Hannon passa par Lixus et fonda la colonie de Cerne, située au Sénégal ou au Cameroun⁶⁷. La tradition relate que le Carthaginois, en cabotant, a pu acquérir de l'ivoire, de l'or et des peaux d'animaux. Enfin, Himilicon, un autre Carthaginois, a longé les côtes atlantiques puis est remonté vers la Bretagne et peut-être même jusqu'aux îles Cassitérides.

Les colonies, comme Carthage ou Utique, situées sur ces itinéraires principaux étaient alors des points stratégiques et si, par exemple, la tradition veut qu'Ibiza fut fondée par Carthage au VII^e siècle av. J.-C.⁶⁸, une enclave peut y avoir existé dès le VIII^e siècle⁶⁹.

Les fondations à Malte, en Sicile, en Sardaigne, à Ibiza, à Carthage et à Gadès ont permis la création d'un « triangle phénicien » qui supportait le trafic commercial et contribuait au monopole des routes dans le sud de la Méditerranée occidentale. Ce triangle fermait ainsi l'accès du détroit de Gibraltar aux Grecs et serait plus tard le support du pouvoir maritime et politique de Carthage.

62. Jusqu'à 6 nœuds.

63. Aubet 2001, p. 189 et Avieno, *O.M.*, 178-182.

64. Aubet 2001, p. 190.

65. Aubet 2001, p. 184.

66. Hérodote IV, 42. Cet hivernage vient confirmer l'existence de saisons de navigation.

67. Aubet 2001, p. 192.

68. Diodore, V, 16, 2-3.

69. Aubet 2001, p. 166.