

## Αρχιτεκτονική περιγραφή και στρωματογραφία

Τα υπόστεγα, στεγασμένα με κεραμοσκεπή στέγη, στέγαζαν τα παράλληλα κύττη· τραβούσαν στο στεγνό μέρος τις τριήρεις πάνω σε κεκλιμένα επίπεδα, από τα οποία ανακαλύφθηκαν ήδη επτά. Διακρίνονται τρεις φάσεις (κατασκευή και επισκευές): την κατασκευή μπορεί να τοποθετήσει κανείς στα τέλη του 5ου/αρχές του 4ου αι. και τα κύττη χρησιμοποιήθηκαν έως το τέλος του 4ου αι.

## Ερμηνεία

Σύγκριση με ανάλογες εγκαταστάσεις της ίδιας εποχής στον Πειραιά (Ζέα)· βλ. επίσης τις πιο πρόσφατες της Καρχηδόνας. Οι φιλολογικές μαρτυρίες σημειώνουν ότι το Κίτιον χρησίμευσε ως βάση οπισθοφυλακής στις εκστρατείες των Περσών, έπειτα των Μακεδόνων κατά της Σαλαμίνας (όχι μόνο για στρατό, αλλά και για ναυτικό): η επιγραφή, που ανακαλύφθηκε πρόσφατα (1990) πάνω στη βάση του ναυτικού τρόπαιου του Μελκιάθωνος, που αναγέρθηκε στο λιμάνι το 392, υπαινίσσεται μια τέτοια εκστρατεία. Κατά τον 4ο αι. «Φοίνικες και Κύπριοι» πολεμούσαν στη θάλασσα με την περσική πλευρά κατά του Μ. Αλεξάνδρου (334-333 π.Χ.): κατόπιν συμμαχούσαν οι περισσότεροι με το Μ. Αλέξανδρο για να συμμετάσχουν στην πολιορκία της Τύρου.

## Le Port Hellénistique d'Amathonte

*Jean-Yves Empereur*

Le port d'Amathonte a fait l'objet de trois campagnes de fouilles sous-marines, de 1984 à 1986. Cinq rapports ont été publiés à ce jour<sup>1</sup> et la publication finale est prévue en deux volumes: le premier comprendra le matériel trouvé au cours de la fouille et sa parution est prévue pour 1995. Le second s'attachera à l'architecture et à l'histoire du port et est prévu pour 1996.

### 1. LES RUINES DU PORT AUJOURD'HUI. BREF HISTORIQUE DE LA FOUILLE

A environ 10km. à l'Est du centre de Limassol, désormais entouré par des faubourgs touristiques qui se sont développés rapidement ces dernières années, se dresse l'acropole de l'antique Amathonte. Du haut de la colline, on aperçoit le long de la côte des restes submergés. Des alignements de blocs apparaissent quasiment à la surface de la mer et, lors des plus fortes marées, certains émergent hors de l'eau. Il s'agit d'une partie du port de la cité hellénistique (Fig. 1).

Ce port a fait l'objet de trois campagnes de fouille sous-marine, de 1984 à 1986. Cofinancée par le SALPA (Comité pour la mise en valeur du port d'Amathonte) et par l'École Française d'Athènes, cette entreprise a occupé en moyenne une vingtaine de plongeurs qui ont totalisé plus de 3.000 plongées avec plus de 7.500 heures de travail sous l'eau, pour une opération qui a duré en tout plus de six mois. L'Εθνική Φρουρά nous a prêté le concours de nombreux plongeurs et la R.A.F., outre la fourniture de l'air comprimé nécessaire aux hommes et aux machines, nous a permis de disposer d'une couverture aérienne du site au moyen d'hélicoptères, qui a abouti à un plan du port établi par photogrammétrie aérienne (Fig. 1).

La fouille a consisté en une trentaine de sondages le long des môles et dans le bassin du port, au moyen de deux plates-formes sur lesquelles étaient installés les machines, compresseurs, suceuses à eau et narghilés.

### 2. LE PLAN DU PORT; SON MODE DE CONSTRUCTION

Le plan du port est rectangulaire, formé par deux môles coudés, mesurant environ 100m. du Nord au Sud et 180m. d'Est en Ouest. L'entrée, étroite, d'environ 20m. de largeur, est située dans l'angle Sud-Est, à l'abri des vents dominants (Fig. 2).

Les môles sont formés de plusieurs assises de blocs disposés en boutisse. Leur taille varie, dépassant parfois les 3m. de longueur sur 0,70m. de côté, d'un poids approchant souvent les 3 tonnes (Fig. 3). Ils ont été taillés dans les carrières voisines, dont les plus proches

1. Cf. La bibliographie à la fin de cet article.



Fig. 1. Vue aérienne de l'ensemble du port d'Amathonte.

ont été retrouvées sur la plage même. De leur lieu d'extraction, ces blocs étaient glissés sur des rouleaux jusqu'à l'endroit où se trouvait la machine de bois qui permettait de les mettre en place. Notre architecte, T. Kozelj, a reconstitué une maquette de cet engin<sup>2</sup> qui permettait de soulever ces blocs et de les poser avec précision au fond et qui avançait au fur et à mesure de la progression de la construction du môle. Chaque bloc est muni à ses deux extrémités d'un fort tenon de bardage qui servait à maintenir des cordes pour la mise en place de chaque bloc au fond. Le nombre de ces blocs est considérable, de l'ordre de

2. Cf. provisoirement *JNA* 16 (1987), 13, fig. 8.

plusieurs milliers: en certains endroits, il subsiste jusqu'à 7 assises, alors que l'on est sûr que l'assise supérieure a disparu et peut-être d'autres avec elle.<sup>3</sup> Ces blocs constituaient le parement intérieur des môles: ils retenaient une large plate-forme protégée du côté de la mer par un brise-lames formé d'énormes quartiers de rochers grossièrement équarris. La hauteur du brise-lames pouvait dépasser celle du môle: c'est le même mode de construction qui est encore employé dans bon nombre de ports modernes, celui de Paphos en donnant un bon exemple de comparaison.

Enfin, on soulignera notre ignorance en ce qui concerne le fond du port, la partie des quais situés au Nord, les plus proches de l'Agora: ces terrains sont actuellement hors d'eau et ils devront faire l'objet de fouilles terrestres. On peut espérer qu'ils nous apporteront quelques lumières sur l'histoire du port, mais, pour le moment, nous sommes obligés de raisonner à partir des seules données de la fouille sous-marine.

### 3. LES ENSEIGNEMENTS DE LA FOUILLE

#### 3.1. Le matériel retrouvé le long des môles

Il était hors de question de dégager l'intégralité des môles: rappelons que le môle Sud atteint les 180m. et qu'une fouille sur 4m. de profondeur aurait signifié la mise en oeuvre de 7.200m.<sup>3</sup> de terre! Nous avons donc procédé à une série de sondages ponctuels, notamment près du goulot de l'entrée. Dans chaque sondage le long des môles, on trouvait, au-dessous d'une couche de petits moëllons, puis d'une couche de pierres non taillées, le même matériel archéologique; il s'agissait d'amphores importées à lèvre-champignon et de plats creux à profil en bec de canard de fabrication locale. Les amphores ne sont pas timbrées et doivent dater du dernier quart du IV<sup>ème</sup> siècle avant J.-C. (amphores proto-rhodiennes et quelques amphores à anses de panier dont on date la disparition vers le milieu du IV<sup>ème</sup> siècle av. J.-C.); quant aux plats creux, les fouilleurs de l'Acropole en ont trouvé dans les magasins du palais, dans un contexte de destruction, datable par les monnaies des années 310-300 avant J.-C.<sup>4</sup> Cette céramique est homogène et aucun tesson ne peut être daté du cours du III<sup>ème</sup> siècle. Ensuite, on assiste à une rupture de continuité jusqu'à l'époque paléochrétienne.

#### 3.2. Le port paléochrétien; les puits d'eau douce

Au milieu du bassin du port, nous avons localisé deux puits quadrangulaires qui éclairent l'histoire du port. Bâties de petits blocs de pierre sur un chaînage de poutres en bois, ils étaient remplis de céramique paléochrétienne, du VI<sup>ème</sup>-VII<sup>ème</sup> siècle après J.-C. Au fond de ces puits sourdait encore de l'eau douce:<sup>5</sup> il s'agit véritablement de puits, en usage à une époque où le niveau de la mer avait considérablement baissé.<sup>6</sup> La ligne de rivage s'est déplacée et elle a pu être retrouvée sous forme de beach-rock, à près de 100m. au Nord du môle Sud.<sup>7</sup>

3. Les blocs des assises supérieures ont été récupérés pour la construction du canal de Suez.

4. Cf. P. Marchetti, *BCH* 102 (1978), 946, avec un profil de plat, 948.

5. Cf. *BCH* 109 (1985), 988-9.

6. D'autres puits ont été repérés et fouillés sur la plage actuelle, notamment une noria ou roue à eau de la même époque cf. *JNA* 16 (1987), 17.

7. Cf. *JNA* 16 (1987), 8, n°10 et 11 sur le plan de la fig. 2.

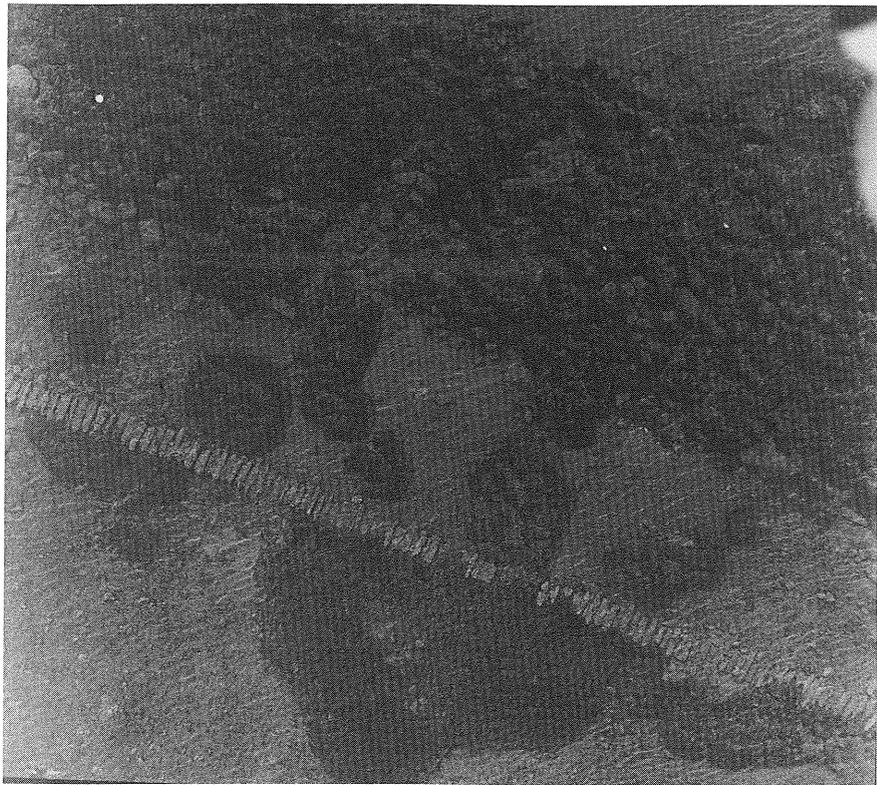


Fig. 2. L'entrée du port, au Sud-Est, avec les deux plates-formes de fouille.



Fig. 3 Un détail du môle Sud, avec les boutisses en place.

#### 4. ESQUISSE D'UNE HISTOIRE DU PORT D'AMATHONTE

Aucun texte antique ne semble mentionner le port construit d'Amathonte: le Pseudo-Skylax de Caryanda écrit, à la fin du IV<sup>ème</sup> siècle avant J.-C., qu'Amathonte disposait d'un port *erimos*, "port désert", expression que P. Aupert corrige en *thérinos*, "port d'été".<sup>8</sup> Il ne peut s'agir du grand port construit, dont on a encore les ruines sous les yeux. Pseudo-Skylax suit une source du VI<sup>ème</sup> siècle, époque à laquelle Amathonte n'aurait eu qu'un abri portuaire saisonnier. A moins qu'il faille admettre qu'il ait mis à jour ses connaissances et qu'il parle bien d'un port "désert" ou "déserté", ce qui, en cette fin de IV<sup>ème</sup> siècle, correspondrait assez bien à la chronologie que nous proposons.

En effet, l'étude du matériel trouvé dans les sondages, ainsi que l'aspect neuf des constructions, nous indiquent que l'histoire du port a sans doute été brève, aménagé rapidement et abandonné peu après, peut-être même avant son achèvement. Certes, il ne faut pas totalement exclure un phénomène naturel qui aurait rendu inutilisable le port d'Amathonte avant la fin de sa construction: la limnologie est une technique difficile et même de nos jours de pareils erreurs humaines ou accidents naturels ne manquent pas de se produire. Mais l'histoire n'a pas gardé souvenir d'un tel phénomène à Amathonte et ce monument est d'une telle importance, avec son plan gigantesque et les milliers de blocs mis en oeuvre, qu'il faut bien avancer des arguments d'un autre ordre pour en expliquer la destination et l'interruption de son histoire.

Comme on l'a vu, l'abondante céramique récupérée dans les sondages le long des môles permet de dater la construction du port de la fin du IV<sup>ème</sup> siècle avant J.-C., à l'époque (en 316) où Antigone Gonatas, son fils Démétrios Poliorcète et leur marine, enlevèrent Chypre à Ptolémée Sôter. En accord avec son père, ou après la disparition de celui-ci, le Poliorcète avait-il envisagé d'installer ici une forte base pour menacer les autres possessions de son ennemi? Toujours est-il que lorsque Ptolémée redevient maître de l'île en 294, le port ne semble plus en usage et, depuis, n'est plus fréquenté que par les barques des pêcheurs.

Le palais paraît avoir été détruit vers 300, sans doute au moment où Ptolémée contraignit Démétrios à abandonner Chypre (294). A cette époque, le port devait être utilisé depuis peu ou était même encore en construction. Démétrios avait sans doute entrepris d'aménager cette base navale pour protéger ses forces, asseoir son pouvoir sur l'île et, pourquoi pas, menacer Alexandrie, la capitale de son ennemi Ptolémée. Les vents sont favorables à la traversée dans le sens Nord-Sud et permettent de joindre Alexandrie en deux nuits: dans un tout autre contexte, c'est ce qui se passera 1500 ans plus tard, avec la razzia du roi franc de Chypre, Pierre de Lusignan, en 1365 la brusquerie et la violence du saccage d'Alexandrie ont frappé l'esprit des contemporains et du pouvoir mamelouk, comme nous le décrivent les chroniqueurs.<sup>9</sup> Ptolémée n'a pas pris le risque de laisser Démétrios le menacer de la sorte: il prend d'assaut Amathonte, détruit le palais et supprime les dernières monarchies (chose que s'était bien gardé de faire Démétrios qui avait assiégé Paphos accompagné de princes chypriotes). Dès lors, les travaux du port d'Amathonte sont sus-

8. Cf. P. Aupert et M.-Chr. Hellmann, *Amathonte I. Testimonia I. Etudes Chypriotes V* (1984), 14.

9. Cf. E. Combe, "Alexandrie au Moyen-Age: le sac de la ville par Pierre 1er de Lusignan" *Cahiers d'Alexandrie* (Alexandrie 1964), 9-28.

pendus: on peut difficilement imaginer Ptolémée accepter l'hypothèque de cette base, qui deviendrait un danger pour lui si Chypre venait à lui échapper. D'autre part, si l'on considère l'oeuvre des Ptolémées à Chypre, ce n'est pas celle de bâtisseurs: plutôt que de se livrer à des investissements pour leur prestige ou l'aménagement du pays, monuments religieux ou publics. Les Lagides se sont contentés d'une politique d'exploitation de l'île, riche en bois et minerais. En créditant Ptolémée de cette construction, on voit mal pourquoi il n'aurait pu la mener à son terme et l'utiliser, lui et ses successeurs pendant une longue durée. Si on accepte une attribution fondée sur la chronologie fournie par le matériel céramique et sur l'histoire événementielle de ces dernières décennies du IV<sup>ème</sup> siècle av. J.-C., c'est plutôt Démétrios Poliorcète que je considérerais comme l'auteur de ce grand projet portuaire dont je ne connais pas de parallèle, par la taille et par la date, à Chypre et, de manière plus étendue, dans cette zone de la Méditerranée.

## BIBLIOGRAPHIE

1. "Le port d'Amathonte", *Bulletin de Correspondance Hellénique* 109 (1985), 984-9.
2. "Le port d'Amathonte", *Bulletin de Correspondance Hellénique* 110 (1986), 899-907 (en collaboration avec Colette Verlinden).
3. "The underwater excavation at the Ancient port of Amathus in Cyprus", *International Journal of Nautical Archaeology* 15-4 (1986), 1-13 (en collaboration avec Colette Verlinden).
4. "Le port antique d'Amathonte à Chypre", *Archéologia* 215 (1986), 32-7 (en collaboration avec Colette Verlinden).
5. "Le port d'Amathonte", *Bulletin de Correspondance Hellénique* 111 (1987), 755-9 (en collaboration avec Colette Verlinden).