

Vivre, produire et échanger : reflets méditerranéens

Mélanges offerts à Bernard Liou

Textes rassemblés par Lucien Rivet et Martine Sciallano



éditions monique mergoil
montagnac
2002

Tous droits réservés
© 2002



Diffusion, vente par correspondance :

Editions Monique Mergoil
12 rue des Moulins
F - 34530 Montagnac

Tél/fax : 04 67 24 14 39 - portable : 06 73 87 13 91
e-mail : emmergoil@aol.com

ISBN : 2-907303-68-6

ISSN : 1285-6371

Aucune partie de cet ouvrage ne peut être reproduite
sous quelque forme que ce soit (photocopie, scanner ou autre)
sans l'autorisation expresse des Editions Monique Mergoil.

Texte : auteurs

Saisie, illustrations : *idem*

Rédaction, mise en page : Sylvie Saulnier et Lucien Rivet

Maquette : Editions Monique Mergoil

Couverture : Editions Monique Mergoil

Impression numérique : Maury SA

21 rue du Pont-de-Fer, BP 235

F - 12102 Millau cedex

Sommaire

<i>Préface (Lucien RIVET et Martine SCIALLANO)</i>	9	Robert ÉTIENNE	Prosopographie monumentale, prosopographie amphorique. Le cas des Ocratii	119
Patrice POMEY		Élisabeth DENIAUX	Recherches sur le transport maritime dans la Méditerranée orientale : les affaires de Patiscus (51-43 av. J.-C.)	121
Remarque sur la faiblesse des quilles des navires antiques à retour de galbord	11	Dominique PIERI	Marchands orientaux dans l'économie occidentale de l'Antiquité tardive	123
Sabrina MARLIER		Enrique GOZALBES CRAVIOTO	Notas sobre las relaciones hispano-tingitanas en la antigüedad clásica	133
La question de la survivance des bateaux cousus de l'Adriatique	21	Claude DOMERGUE, Christian RICO	À propos de deux lingots de cuivre antiques trouvés en mer sur la côte languedocienne	141
Jean-Marie GASSEND		Henri AMOURIC, Éric DULIÈRE, Florence RICHEZ, Lucy VALLAURI	En rade de Villefranche	153
Navires de Saint-Gervais, des Laurons, de Cavalières, etc.	33	José Maria BLÁZQUEZ	El comercio hispano con el norte de África y el Oriente desde el comienzo de la Antigüedad hasta el siglo VIII	159
Claude SANTAMARIA		Moisés DÍAZ GARCÍA, Pedro OTIÑA HERMOSO	El comercio de la Tarragona antigua : importaciones cerámicas entre el siglo III a.C. y la dinastía julio-claudia	171
Épave Chrétienne "E" à Agay, commune de Saint-Raphaël (Var).	35	Michel BONIFAY, Claudio CAPELLI, Luc LONG	Recherches sur l'origine des cargaisons africaines de quelques épaves du littoral français	195
Michel L'HOURL, Elisabeth VEYRAT		Frédéric MARTY	Aperçu sur les céramiques à pâte claire du golfe de Fos	201
Au carrefour des influences maritimes de l'Europe moderne : les épaves de la Natière	43	Armand DESBAT	Quelques témoins de l'importation de sigillée orientale A à Lyon	221
Max GUÉROUT		Thierry MARTIN	Le rayonnement aquitain des présigillées augustéennes du bassin de l'Aude	223
L'épave du Patriote à Alexandrie (Égypte)	51			
Éric RIETH				
À propos d'un bateau-citerne du delta du fleuve Godavari (Andhra Pradesh, Inde) dessiné par F. E. Pâris (1806-1893). Note d'architecture navale comparée	67			
Philippe RIGAUD				
L'inventaire de la galéasse de Philippe de Comynes (Marseille 1491)	71			
François SALVIAT				
Les ports de l'Atlantide dans le <i>Critias</i> de Platon	79			
Francisca PALLARÉS				
I porti antichi della Liguria di Ponente : l'esempio di Albenga	85			
Claude VELLA				
Évolution paléogéographique du littoral de Fos et du delta du Rhône : implications archéologiques	103			
Christian GIROUSSENS				
À propos des étangs de Fos et d'Istres : deux entrepôts à sel à Port-de-Bouc au XVI ^e siècle	115			

Philippe BET, Anne DELOR Les premiers ateliers céramiques de type méditerranéen en Auvergne, l'exemple des officines de sigillée	235	Cèsar CARRERAS MONFORT, Piero BERNI MILLET Microspatial relationships in the Laetanian wine trade : shipwrecks, amphora stamps and workshops	359
Kristell CHUNIAUD Le groupe des ateliers de potiers de Ligonnes à Lezoux (Puy-de-Dôme), un champ d'étude pour les questions relatives à l'organisation de la production céramique en Gaule romaine	243	Rosario GARCÍA GIMÉNEZ, Michal OREN PASCAL, Darío BERNAL CASASOLA Las ánforas como indicadores del comercio entre el sur de <i>Hispania y Iudaea</i>	371
Lucien RIVET Céramiques communes engobées et imitations de campaniennes et de sigillées italiques de Fréjus (Var), de la fin du I ^{er} siècle avant notre ère et du I ^{er} siècle de notre ère	249	Pau MARIMON RIBAS La importancia de la <i>Gallia Lugdunensis</i> en la distribución de los productos béticos hacia el norte del Imperio	379
Michel PASQUALINI Le pot de chambre : une forme particulière du vaisselier céramique dans la maison romaine entre les I ^{er} et III ^e siècles de notre ère	267	Daniel ROUQUETTE Une représentation de phare sur une estampille amphorique ou doliaire de Narbonne	389
Miguel BELTRÁN LLORIS Un rasgo de la colonización itálica : la fabricacion de morteros en la <i>Hispania</i> tardorpublicana (valle del Ebro)	275	Stefania PESAVENTO MATTIOLI Una produzione norditalica di anfore bollate	391
Jean-Christophe TRÉGLIA <i>Flanged bowl</i> Hayes 91 : simple bol décoré, mortier ou râpe ?	287	Iwona MODRZEWSKA-PIANETTI Due anfore bollate del Polesine	395
Yves RIGOIR Petit bestiaire sur DS.P.	291	Eduard GARROTE SAYÓ Les timbres sur amphores à huile de Bétique en Narbonnaise	403
Daniela GANDOLFI Una bottiglia-mercuriale Isings 84 con bollo C. EVHODIA dal Civico Museo Archeologico di Ventimiglia (Liguria, Italia)	295	Carmen ARANEGUI GASCÓ Las ánforas con la marca ΜΑΓΩΝ	409
Guillermo PASCUAL BERLANGA, Albert RIBERA I LACOMBA Las ánforas tripolitanas antiguas en el contexto del Occidente Mediterráneo	303	Juan Aurelio PÉREZ MACÍAS La <i>figlina</i> de Pinguele (Espagne)	417
André TCHERNIA L'arrivée de l'huile de Bétique sur le <i>limes</i> germanique : Wierschowski contre Remesal	319	Adrian ARDEȚ Probabilités de la présence d'amphores de type "Gauloise" 5 en Dacie romaine	423
Michel CHRISTOL Marchands gaulois et grand commerce de l'huile de Bétique dans l'Occident romain ; quelques données provenant des amphores	325	Patricia SIBELLA Promontoire d'Uluburun, Turquie : amphores non identifiées	425
Genaro CHIC GARCIA <i>DEGVSTATIO</i> o <i>RECOGNITIO</i>	335	Ramón JÁRREGA DOMÍNGUEZ Nuevos datos sobre la producción anfórica y el vino de <i>Tarraco</i>	429
Stefanie MARTIN-KILCHER <i>Lucius Uritius Verecundus</i> , négociant à la fin du I ^{er} siècle, et sa marchandise découverte à Mayence	343	Jaap van der WERFF Old and new evidence on the contents of Haltern 70 amphoras	445
Tamás BEZECZKY Brindisian olive oil and wine in Ephesos	355	Montserrat COMAS SOLA, Jordi JUAN TRESSERAS La production du vin dans deux <i>domus</i> de la ville romaine de Baetulo. Analyses archéobotaniques et de résidus organiques	451
		Marinella PASQUINUCCI, Simonetta MENCHELLI Anfore picene e paesaggio agrario : alcune considerazioni a proposito dell'ager Firmanus	457

Marie-Claire AMOURETTI	Gilles SAURON
Découvertes archéologiques récentes sur les moulins et pressoirs romains de Provence	Naissance et mort d'un genre pictural éphémère : la mégalographie
465	511
Denis FONTAINE	Jean-Marie PAILLER
<i>De Frvtym</i> (Flash Back)	<i>Sagitta</i> . Les noms de la flèche
471	517
Christian GOUDINEAU	Jacques GASCOU
Les mystères de la lieue gauloise	Les Flaminiques de Livie à Vaison-la-Romaine
473	521
Daniel BRENTCHALOFF	Jean GUYON
Un nouveau milliaire de Tibère sur la <i>uia Aurelia</i>	Jeu de puzzle au Musée Calvet à Avignon : deux pièces antiques à replacer au linteau de l'église Saint-Eutrope d'Orange
479	527
George B. ROGERS	Henri LAVAGNE
La route romaine d'Aix-en-Provence au Rhône Nouvelles hypothèses	Zénobie et Tétricus dans le triomphe d'Aurélien
483	535
Vassiliki GAGGADIS-ROBIN	René GIROUSSENS
Une tête inédite découverte au Castelet-Fontvieille	Un contrat de mariage à Istres au XVI ^e siècle
489	541
Antoine HERMARY	Sabine FAUST
Une tête en ivoire du musée d'Istres	Steindenkmäler aus dem gallo-römischen Tempelbezirk von Tawern
493	545
Martine SCIALLANO	Anne ROTH CONGÈS
Oh ! my god !	Où replacer le soffite à caissons du mausolée de Sestino ?
499	551
Victor LASSALLE	Laurence BRISSAUD, Jean-Luc PRISSET
Une imitation de l'orfèvrerie antique au portail de Saint-Gilles ?	Un édifice funéraire sur le site de Saint-Romain-en-Gal
503	567

Les ports de l'Atlantide dans le *Critias* de Platon

François Salviat*

Dans le *Critias* de Platon, composé avec le *Timée* – qui l'annonce – vers 350 av. J.-C., la cité mythique de l'Atlantide, établie en des temps légendaires dans une île immense de l'Océan, au-delà des Colonnes d'Héraclès, fait l'objet d'une description détaillée, qui porte en particulier sur son centre urbain et ses ports. Sur ce point, les commentaires des philologues (et des philosophes, et même des historiens) n'ont pas toujours été pertinents, par ignorance des réalités maritimes antiques ; nous en sommes aujourd'hui, grâce à une documentation enrichie, mieux avertis : lorsque la fantaisie de Platon, qui prétend évoquer un lointain passé, se nourrit de l'expérience contemporaine, une approche archéologique peut ainsi aider à mieux suivre et apprécier la fiction.

Quant aux ports, sujet qui nous retiendra ici, les recherches et les mises au point de D. J. Blackman, les études de A. Simossi (Thasos, Samos), et d'autres, en progrès sur celles de K. Lehman et de L. Casson, ont apporté des lumières dont on peut tirer profit¹. Elles ont montré de plus en plus clairement l'importance et la spécificité à partir du VI^e siècle av. J.-C. des darses “de guerre” encloses dans des murs, incluses dans le plan fortifié des villes, réservées à l'abri saisonnier et à la conservation des vaisseaux “longs” : navires à rames, armés d'un éperon de bronze, conçus pour la croisière militaire et le combat, tirés hors d'eau sous hangars.

Le lecteur peut se référer au texte grec du *Critias* établi par A. Rivaud pour la Collection des Universités de France, et repris dans une édition “bilingue” de poche (Les Belles Lettres), et à plusieurs traductions françaises : A. Rivaud (CUF, 1949), L. Robin (Pléiade, 1950), L. Brisson (*Timée, Critias*, Flammarion, 1992, 5^e éd. 2001, avec bibliographie à jour) et J. F. Pradeau (*Timée 17a-27b, Critias*, Les Belles Lettres, 1997). L. Brisson a donné un essai schématisé de plan restitué partiel de la ville des Atlantes, reproduit fig. 1, qui servira d'appui à notre critique.

Selon le récit de Critias, cette ville, fondée par Poséidon, aménagée par ses descendants les Atlantes, installée en lisière et au midi d'une très grande plaine fertile, est située au bord de la mer² ; l'enceinte qui extérieurement la limite, entourée d'eau douce canalisée depuis les montagnes, de plan circulaire parfait, touche à la côte. Dans la région centrale, constituée par le noyau ancien, modelé par le dieu, elle est divisée en anneaux concentriques, trois d'eau marine et deux de terre alternés, autour d'une île, aussi nommée « acropole », où jaillissent deux sources, chaude et froide, et où sont établis le sanctuaire de Clitô et de Poseidon, ancêtres des rois atlantes, dans un enclos d'or, et le temple colossal de Poséidon, plaqué d'argent. On accède à cette île-acropole par un “pont” (*géphyra*) ultérieurement jeté, plus exactement une chaussée continue radiale dont trois segments sont traités en ponts pour franchir les anneaux d'eau.

* Villa La Grive, chemin du Pont Rout, 13090 Aix-en-Provence.

Je remercie Y. Grandjean d'avoir bien voulu lire ces pages, et Frédéric Marty de sa précieuse collaboration.

1 Les deux ouvrages anciens de base restent LEHMAN-HARTLEBEN (K.), *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, Klio Beiheft 14, 1923, et CASSON (L.), *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, 1971. On se reportera surtout aux deux articles de BLACKMANN (D. J.) dans *IJNA*, 1982, 11, 2 et 11, 3 : “Ancient harbours in the Mediterranean” I et II avec une abondante bibliographie ; voir en particulier sur les ports militaires fermés, II, p. 189 et 194 ; pour le “cothon” de Carthage, voir p. 200, fig. 10. Sur le port de guerre de Thasos, installé dès 500 av. J.-C. en même temps que l'enceinte, voir GRANDJEAN (Y.), SALVIAT (F.), *Guide de Thasos* (EFA, 2000), p. 53 à 57, avec les références. L'étude de A. Simossi sur le port de Polycrate à Samos est en progrès. Sur Rhodes, voir BLACKMANN (D. J.), Les ports de Rhodes antique, dans les actes du colloque international *Rhodos 2400 chronia*, tome I (Athènes 1999), p. 41 à 50, avec le plan, fig. 2, p. 46.

2 Bien qu'il ne soit pas de mon propos d'en discuter, je signalerai que le plan de la *chora* de plaine en arrière de la cité des Atlantes tel qu'il est proposé par L. Brisson, *op. cit.*, p.398, est erroné et devrait être corrigé : dans le rectangle de 3000 stades sur 2000 ceint d'un canal périphérique large d'un stade, où ils s'inscrivent, les canaux transversaux plus étroits, parallèles à la côte, creusés tous les cent stades, ne doivent pas être recoupés par des canaux perpendiculaires, mais par des canaux “obliques” (*diaplous plagias*, c'est le texte, en 118 e ; Brisson : à « angle droit » !) ouvrant des voies d'eau navigables radiales qui convergent vers la ville par des trajets plus courts.

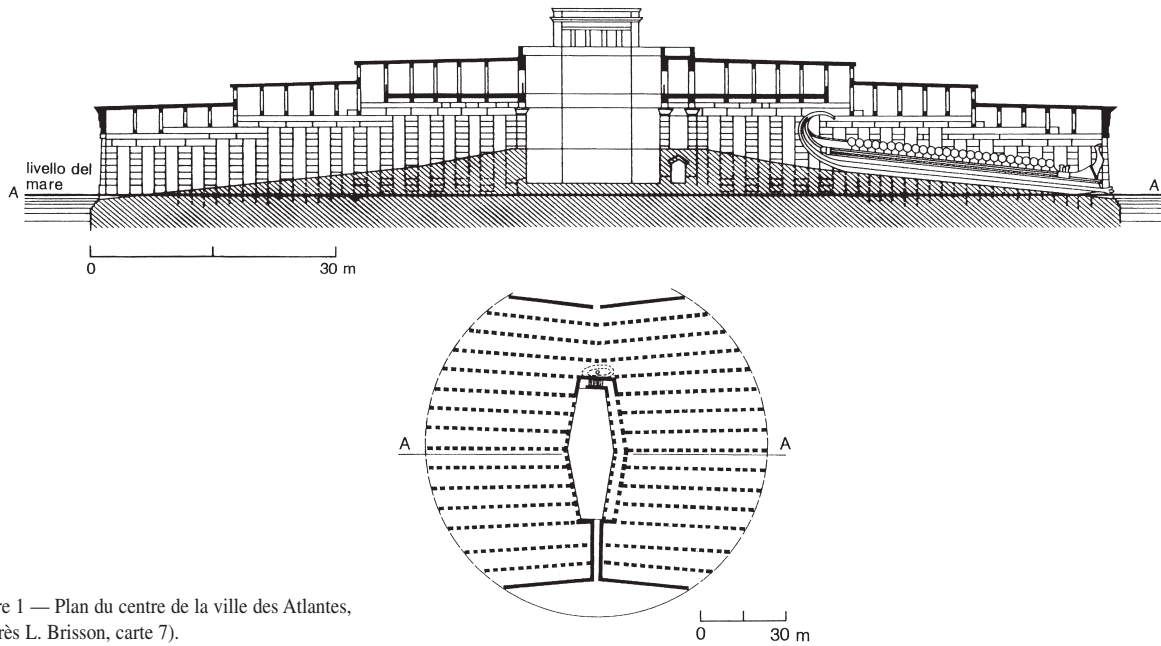


Figure 1 — Plan du centre de la ville des Atlantes, (d'après L. Brisson, carte 7).

Qu'on se reporte à notre fig. 2. Le réseau des eaux intérieures est relié à la mer par un canal profond de cent pieds (30 m) large de trois plèthres (en chiffres ronds, 90 m) long de 50 stades (9 km). A l'orée de ce canal (*diôryx*) se trouve une passe ou "bouche" (*stoma*) resserrée mais assez large pour permettre la navigation montante (*anaplous*) des plus gros navires de charge. On connaît ces grands cargos pansus ; on sait qu'il en existait d'un tonnage assez fort pour transporter dix mille amphores (*myriamphoroi*). Une quinzaine de mètres leur étaient donc nécessaires. Ce « Grand canal » traverse une zone annulaire (large par conséquent, le texte le précise encore une fois, de 50 stades) d'occupation dense, aux « habitations nombreuses et pressées les unes contre les autres ». A son autre extrémité, il débouche sur le premier anneau d'eau, large de trois stades (540 m). Celui-ci, que nous désignerons par *a*, constitue, avec le canal lui-même, un port, le premier, le plus vaste des trois ports (*megistos limèn*) mentionnés dans le texte ; le seul aussi, il faut bien le voir, à accueillir des vaisseaux de transport ; il en vient de partout, ainsi que des marchands (*emporoi*) ; et sur la rive bruissent leurs activités incessantes : « voix, bruits de toute espèce, vacarme, de jour et de nuit, provenant de leur foule ».

Progressant vers le centre, au-delà de ce port de commerce, on entre dans une zone protégée, à vocation différente, militaire, administrative et sacrée. Un premier anneau de terre ou île annulaire (*trochos*) *A*, qui porte un hippodrome en boucle fermée et des casernements de guerriers, est large de trois stades, on trouve ensuite un anneau d'eau *b*, large de deux stades (360 m), un deuxième anneau de terre *B*, avec les cantonnements de troupes d'élite, large de deux stades, et un dernier anneau d'eau *c*, large d'un stade (180 m), entourant l'île centrale, avec ses sources, chaude et froide, ses sanctuaires et ses palais

royaux ; celle-ci a deux stades et demi de rayon. Récapitulons les mesures :

anneau externe	50	zone habitée
cercle d'eau a	3	grand port commercial
grande île annulaire A	3	hippodrome ; casernes
cercle d'eau b	2	
petite île annulaire B	2	quartiers des soldats d'élite
cercle d'eau c	1	
île centrale	2,5	palais et temples
rayon de la ville en stades =	63,5	soit 11,43 km

Les anneaux d'eau *b* et *c* constituent deux autres "ports" mentionnés dans le texte comme plus petits que *a*. Ils communiquent avec *a* et entre eux par deux canaux de liaison d'orientation radiale, coupant les anneaux de terre, le plus grand et le plus petit. Mais ces canaux, intégralement couverts, sont étroits : ils ne permettent le passage en largeur que d'une seule trière. On sait que, vaisseau rapide, long, mais fin, la trière classique ne mesure que 6 m environ au maître-couple : il suffit d'ajouter quelques mètres de jeu permettant la nage des rames pour avoir la largeur des canaux.

Καὶ δὲ καὶ τῆς γῆς τροχός, οὐ τῆς θαλάττης διεργον, κατὰ τὴν γεφύρα διείλον ἄσον μί τριρεϊ διῆκπλον ἐτ' ἄλλου, καὶ κατεστρυγασαν ἀνωθεν ἄστε τῶν ἠπλοῦν κτωθεν εἶναι· τ γρ των τῆς γῆς τροχῶν χεῖλῆ βθοῦ ἔχεν ἰκαῖν ὑπερέχον τῆς θαλάττης.

« Dans les anneaux de terre, qui séparaient ceux d'eau de mer, auprès des ponts, il ouvrirent des canaux ne laissant en largeur le passage qu'à une seule trière pour naviguer de l'un à l'autre ; et ils les couvrirent par dessus, de telle manière que le transit fût souterrain : car les rives des anneaux de terre dominaient le niveau de la mer d'une suffisante hauteur ». Il faut le souligner, bien que cela aille de soi, car on ne l'a guère dit, et parfois on ne l'a pas du tout

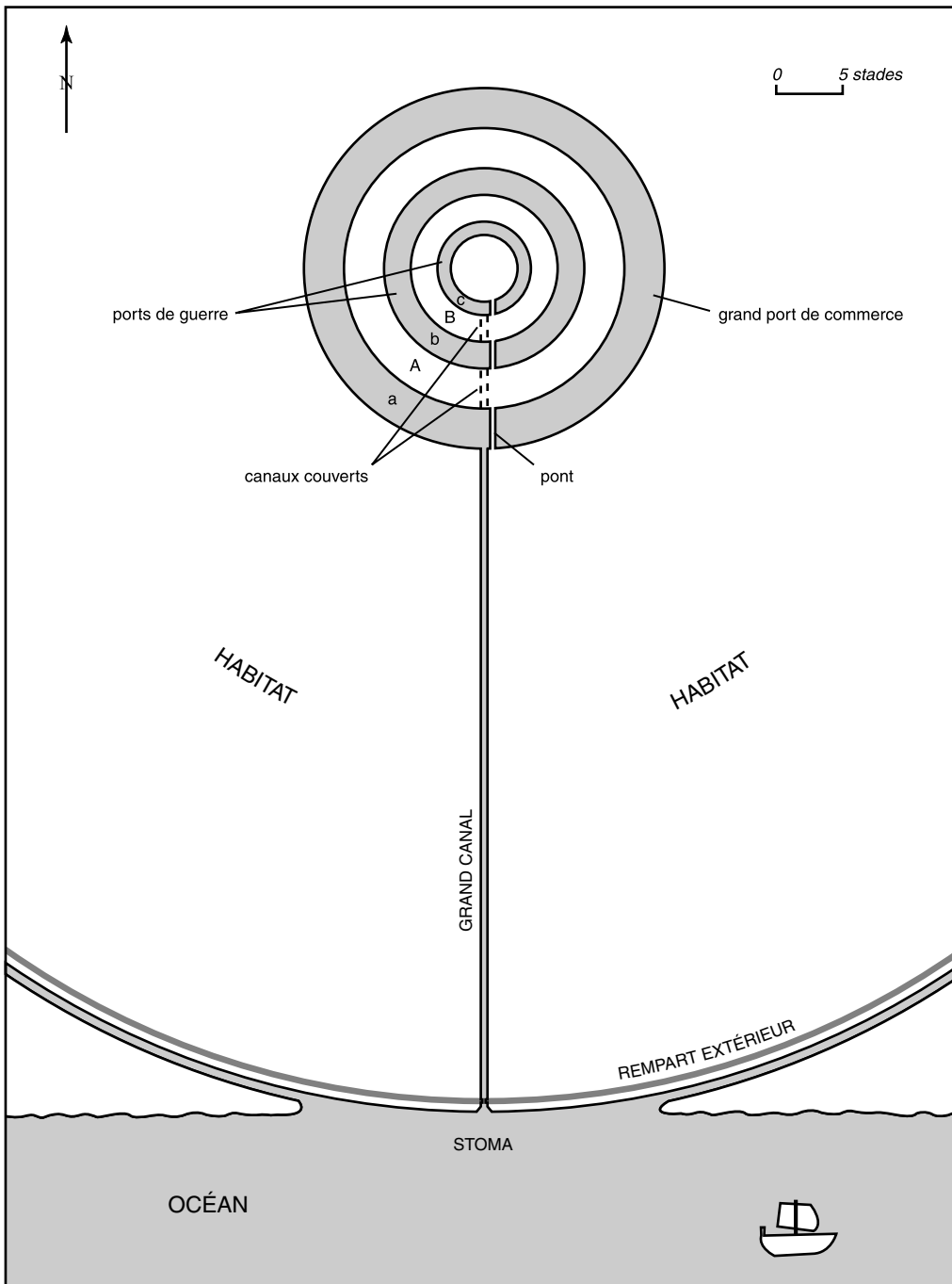


Figure 2 — Essai de plan partiel de la ville des Atlantes, centre et secteur touchant à la mer (dessin F. Marty). Pour une meilleure lisibilité, l'épaisseur du rempart extérieur est figurée hors échelle.

compris (ainsi A. Rivaud, p. 242, qui pense que les trois ports ont une même vocation) : les deux ports *b* et *c* sont des bassins “de guerre” ; ils sont inaccessibles aux vaisseaux “ronds”, beaucoup plus larges. Ces navires de commerce sont aussi dotés d'un mât élevé, inamovible ; seules les trières abattant leur gréement auxiliaire peuvent se glisser par ces cheminements en tunnels qui conduisent à *b* et *c*.

Dans les rives naturellement escarpées, de relief dominant, de l'île centrale et des anneaux “de terre” enserrant *b* et *c*, on trouve les indispensables *néôria*, ou l'on tire et remise au sec pour l'hiver et entre leurs croisières les coques fragiles, à bordé de pin, des trières qui ne doivent

pas séjourner trop longtemps à la mer, sauf à s'alourdir et perdre leurs qualités nautiques, vitesse et maniabilité.

La périphérie circulaire de ces massifs “terrestres” de nature rocheuse est aménagée en conséquence. La paroi en falaise basse des rives est creusée de carrières d'ou l'on extrait de la pierre de construction, blanche (*leukos lithos*, certainement du marbre, tout étant ici luxueux), noire ou rouge ; mais ce travail d'excavation est mené de manière à créer des alvéoles pour les bateaux : τῦμνοντεῖ δ' ἰμ' ῥγζοντο νεωσοφκουῖ κοφλουῖ διπλουῖ +μψῖ, ~καηρεφειῖ α-τη τηῖ πFτῖρ ῖ : « *en même temps qu'ils débitaient les blocs de carrière, ils creusaient vers l'intérieur des loges*

à bateaux, doubles, ayant pour toit la roche même » (116b).

Critias indique que le plafond n'est autre que le rocher, ce qui ne souffre aucune difficulté. Mais il ajoute que ces *néôsoikoi* sont « doubles ». Si la chose était claire pour les anciens, elle n'a pas été comprise des modernes. A. Rivaud, p. 267, traduit ainsi : « en même temps qu'ils extrayaient la pierre, ils creusèrent en dedans de l'île deux bassins pour navires, avec le rocher même pour toiture ». L. Robin ne propose rien de mieux : « deux bassins de radoub ». L. Brisson qui reconnaît que non seulement l'île, mais les anneaux de terre sont concernés, note qu'« il s'agit d'arsenaux » ; il imagine que « ces arsenaux comportent deux cales », une « humide » et une « sèche » « pour les réparations notamment » ; ce sont « probable-

ment » des « bassins recouverts » et « la falaise de la périphérie intérieure est évidée sur une certaine profondeur de façon à laisser subsister un surplomb qui constitue le toit des bassins ». Ce qui jette le lecteur dans la perplexité.

Le sens est pourtant sans équivoque. Les *néôria* ne sont pas des « arsenaux » ni des « bassins de radoub » – vieilles définitions, trompeuses, des lexiques, et vieilles esquives des traducteurs – mais des garages à bateaux³. Il s'agit nécessairement de loges, au sol en rampe montante à partir du niveau de l'eau, salles oblongues, profondes de 35 m environ, ce qui est la longueur des trières. Celles-ci y sont tirées, perpendiculairement à la rive, étayées, et débarassées de leurs agrès. Il n'y a pas ici de hangars collectifs à toits en dents de scie comme on en trouve au Pirée, à Samos, Thasos, Rhodes, Apollonia de Cyrénaïque et

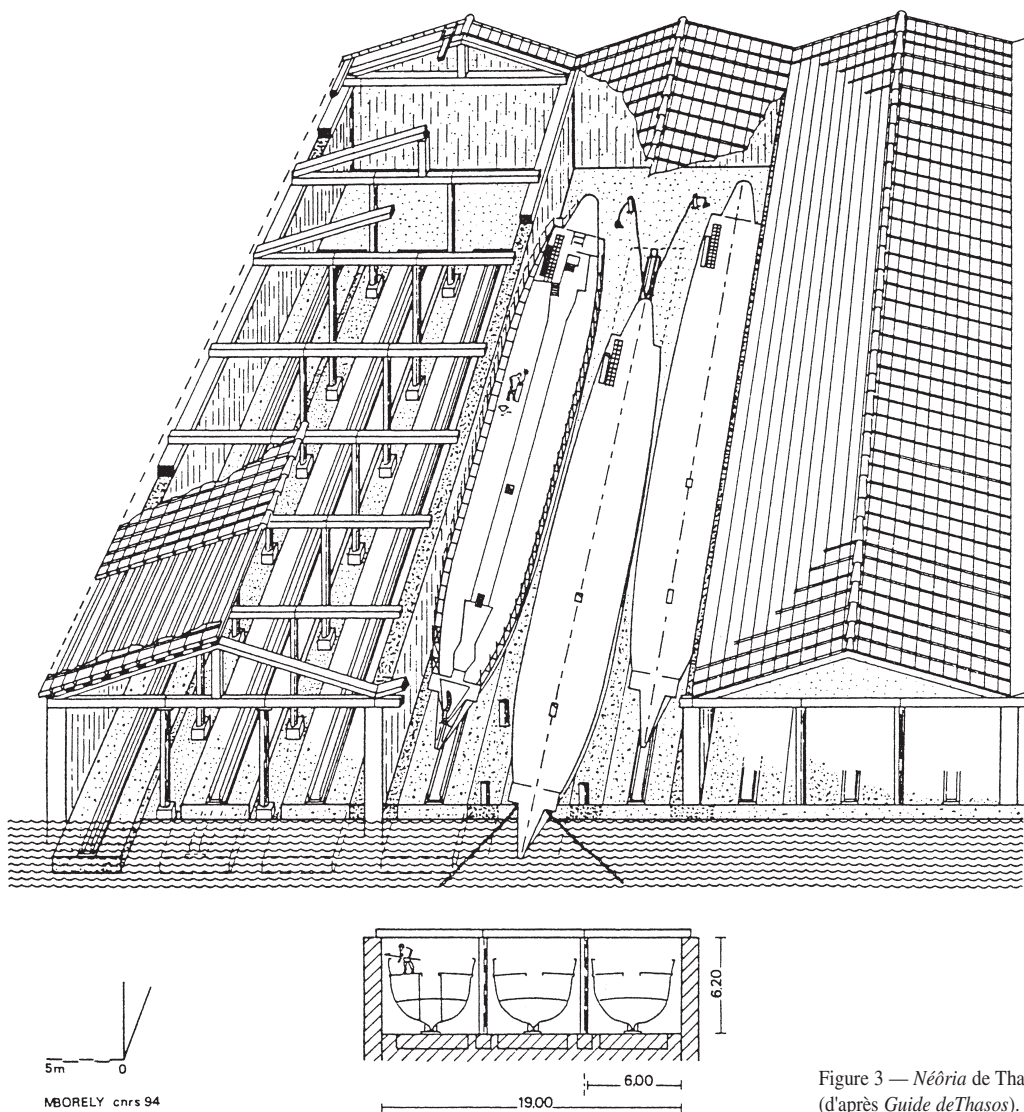


Figure 3 — *Néôria* de Thasos, reconstitution par M. Borely (d'après *Guide de Thasos*).

3 Les traductions de *néôrion* ou *néôria* par « cale sèche », « bassin de radoub » ou « de carénage », « arsenaux », « chantiers » de réparation ou même de construction, autorisées par nos lexiques, Bailly, Liddell-Scott-Jones, prévalent, alors que l'option « hangars » n'est proposée que comme alternative. Ces choix découlent d'une longue méconnaissance des réalités chez les archéologues eux-mêmes.

ailleurs. Chaque caverne-garage était traitée en loge à deux places, pouvant accueillir deux coques, côte à côte, une largeur de 7 à 8 m devant être dégagée pour chacune d'elles (la trière nous l'avons dit mesure 6 m environ à sa plus grande section). Les *néôria* ou *néôsoikoi* ordinaires, vastes halles continues, à supports intérieurs, peuvent de même se présenter comme des hangars à éléments modulaires accolés ; ainsi à Thasos, un même toit couvrait trois coques au repos, séparées par des rangées de pilastres ou de colonnes (fig. 3). Des cellules monoplaces auraient été moins adaptées. L'intercommunication des espaces a son utilité : elle permet une meilleure circulation des équipes de halage et d'entretien, et dans un volume d'air supérieur la ventilation indispensable au séchage et au maintien du bois en bon état. Pour ces raisons, les galeries-*néôsoikoi* de l'Atlantide, sont « doubles », διπλοῦς, abritant chacune un couple de trières, donc larges en tout d'une quinzaine de mètres, et vraisemblablement partagées en deux nefs, entre lesquelles on pouvait laisser subsister une rangée de piliers-soutiens pour étayer la voûte naturelle (fig. 4).

L'île centrale, ronde, mesurait cinq stades (900 m) de diamètre ; elle avait donc une circonférence de l'ordre de 2,82 km. Prenons 20 m pour l'espace occupé par la façade d'une loge double ; on pouvait en creuser environ 140, et abriter 280 vaisseaux. Mais cette capacité était accrue si l'on utilisait aussi les rives des anneaux : le texte le suggère, et

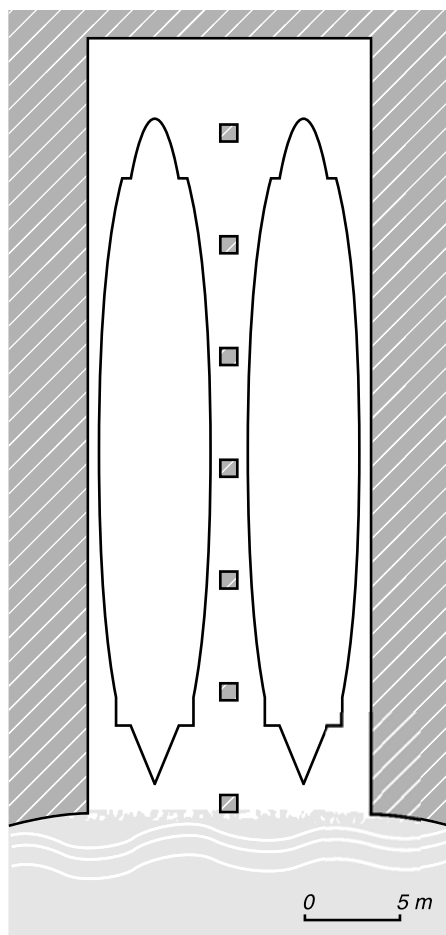


Figure 4 — Plan restitué d'une loge "double" à trières (dessin F. Marty).

l'importance de la flotte l'impose : Critias indique en effet que, pour embarquer 240000 hommes – quatre marins étant fournis par chacun des 60000 districts de l'état – elle comptait (avec un effectif normal de 200 par navire) 1200 unités. Il était nécessaire, pour les abriter, de creuser de *néôsoikoi*, outre l'île, les deux rives du petit anneau de terre (rayons 3,5 et 5,5 stades soit 22 et 34,5 stades de circonférence) et la rive interne du grand anneau (rayon 7,5 stades soit 47 stades de circonférence). Qu'on fasse le calcul : on constate que les 1200 vaisseaux et des réserves éventuelles pouvaient effectivement trouver un abri. Ce qui implique, au bout du compte, l'extraction de plus de deux millions de mètres cubes de roche. Un tel système, qui nous rappelle les bunkers, véritables terriers des sous-marins allemands de la dernière guerre mondiale, présentait bien sûr l'avantage d'être beaucoup moins vulnérable que les hangars traditionnels, pour lesquels on redoutait particulièrement l'incendie et dont il fallait entretenir les toits.

Critias indique que tous les *néôria* étaient occupés par des trières ; et qu'étaient stockés tous les agrès équipant chacune d'elles (nous savons par les inventaires attiques du IV^e siècle qu'il s'agit des mâts, rames, cuirs, voiles, cordages divers, y compris les grands câbles de ceinture, etc.) : ce ne pouvait être dans ces niches souterraines, mais dans des édifices spéciaux, comme la stoa de Philon au Pirée, "skeuothèque" dont le devis nous a été conservé, ou, plutôt, dans des magasins proches, comme à Carthage, où ils sont superposés aux abris (fig. 5).

On mesure mieux, à partir de là, la parfaite cohérence de l'ensemble imaginé par Platon. Et nous ne sommes pas dans une impossible utopie. Tout est plausible dans le détail, d'un réalisme évident, contemporain de l'auteur à coup sûr ; en fait, assumé de façon cavalière, d'un anachronisme patent : car le récit de Critias prétend reporter l'auditeur à neuf millénaires en arrière ; or les navires à trois rangs de rames et les *néôria* leurs écrins, à la pointe de la technique au temps de Platon, n'existaient alors que depuis moins de deux siècles, et tout le monde savait leur histoire ; c'était, sciemment, parler de vapeur au temps des caravelles. L'échelle simplement est disproportionnée, improbable parce qu'hyperbolique. Mais le nombre de navires à faire hiverner ou à conserver au sec était tout de même, dans l'Athènes classique, de plusieurs centaines. La conception est commune, depuis Polycrate de Samos et son superbe "môle", décrit par Hérodote, d'un port sécurisé, « fermé », réservé aux précieuses trières, avec une entrée unique, étroite et obturable. L'accès au port de guerre par les bassins des ports de commerce se rencontre dans la réalité : en particulier, à Carthage. Le dispositif particulier des *néôria*, répartis en couronne dans un noyau insulaire et sur une rive circulaire au-delà d'un anneau d'eau, reproduit de manière frappante celui du "cothon", le port militaire de Carthage, célèbre par la description qui nous en était conservée chez Appien avant même que les fouilles anglaises nous en aient rendu le plan, bien connu ; il suffira de donner à revoir ici la restitution schématique de l'ensemble et le détail des équipements de l'île du centre (fig. 5).

Les ports de guerre constitués par les deux plans d'eau internes, en couronnes successives, étaient normalement des ports "fermés" (*kleistoi*), d'accès interdit ou du moins restreint. Ils étaient au cœur de la ville parfaitement protégés. Revenons en effet sur le système des fortifications. A la périphérie de la ville, un grand rempart circulaire se referme sur la bouche qui donne accès au Grand Canal – que l'on pouvait donc barrer. Rien d'autre ne défend la zone d'habitat et de négoce. Mais au-delà de l'eau du grand port, allant vers le centre, les murailles se multiplient : murs à revêtement de bronze pour l'anneau de terre le plus grand, d'étain pour le plus petit, d'orichalque (cuivre rouge ?) aux reflets de feu pour l'île centrale. Dans chacune de ces trois enceintes s'ouvrait une porte en correspondance avec la chaussée du grand pont, et ces trois portes (*pylai*) étaient tout naturellement pourvues de défenses ; des tours (*pyrgoi*), indique Critias ; on ne peut que tenter d'en imaginer le dispositif, tours-portes ou tours de flanquement. Mais les fortifications de ces portes installées au bord du grand et du petit anneau **A** et **B** avaient une fonction double : car elles surveillaient aussi l'accès par eau des navires aux ports **b** et **c**.

Critias a indiqué en effet auparavant que les canaux couverts entre **a** et **b** et entre **b** et **c** étaient creusés $\kappa\alpha\tau\ \tau\epsilon\ \gamma\epsilon\phi\epsilon\rho\alpha\epsilon$, « à hauteur » ou « au voisinage » des ponts. Les tours-portes ou les tours défendant les portes, et leurs annexes, établies partout $\kappa\alpha\tau\ \tau\epsilon\ \tau\eta\epsilon\ \theta\alpha\lambda\lambda\iota\tau\eta\epsilon\ \delta\iota\alpha\beta\sigma\epsilon\iota\epsilon$, « aux passages de l'eau de mer », protégeaient aussi leurs entrées qu'elles dominaient. Les portes pouvaient n'être pas au milieu du pont, large d'un plèthre (un peu moins de 30 m) mais sensiblement désaxées. Deux tours, de 10 m environ de côté, pouvaient aussi, et la solution semble plus naturelle, flanquer une porte axiale (avec cour et sas ?) et l'une d'elles dominer la bouche du canal des trières que l'on condamnait au besoin, comme dans tous les ports "fermés", au moins par une chaîne. De toute façon on ne peut suivre la suggestion du plan illustré par L. Brisson (p. 399, carte 7, ici fig. 1), où les canaux à trières passent sous le pont : outre que cette solution comporte des difficultés insurmontables pour la circulation et la manœuvre des bateaux entre pilotis, elle ne répond pas à la lettre du texte. Je passe sur l'idée étrange qui fait établir le pont dans l'axe même du Grand Canal, où son extrémité aboutit... dans l'eau.

Il m'a donc paru utile de fournir et de proposer à une discussion où sont conviés les archéologues de marine, qui je pense me soutiendront de leur intérêt, un nouveau plan, qui tienne compte des observations et des lectures présentées ci-dessus, et qui ne figure pas seulement le centre, mais permet d'imaginer l'ensemble du complexe urbain et des ports (fig. 2). On y voit mieux apparaître comment Platon, dans un schéma spatial répondant à la tripartition fonctionnelle qu'il a clairement à l'esprit (et qu'on dirait dumézilienne), inscrit entre le réduit royal et sacré et la vaste zone grouillante vouée au commerce, les implantations et les équipements guerriers, où la force navale, bien ordonnée, outil principal des ambitions hégémoniques, tient la première place. Et je souhaite que les platonisants veuillent bien prendre en compte cette vue plus complète et plus juste de la ville géante des Atlantes, tête d'un état démesuré, monstrueux par l'exagération de sa puissance ; pour mieux juger, dans ce conte à la fois merveilleux et ironique, à la Jonathan Swift, de la fécondité imaginative du philosophe, empruntant la règle et le compas de l'ingénieur, qui par ce jeu brillant donne à ses concitoyens, alors tentés par le renouveau arrogant d'un impérialisme maritime, l'image minutieuse, à plaisir détaillée, d'une thalassocratie hypertrophiée, mégalomane et pour cela condamnée. L'Atlantide, on le sait par le *Timée*, au faite de sa croissance, maîtresse de la Méditerranée occidentale, perdit son âme, puis, voulant toujours plus, tombant dans le piège tendu par Zeus, fut vaincue par une Athènes alors terrienne, vertueuse et pastorale, et engloutie enfin sous les vagues par Poséidon reniant sa race abâtardie, réduite à ne plus être que fange affleurant dans les hauts-fonds océaniques. La cité idéale des Lois, sage, tournera le dos à la mer.

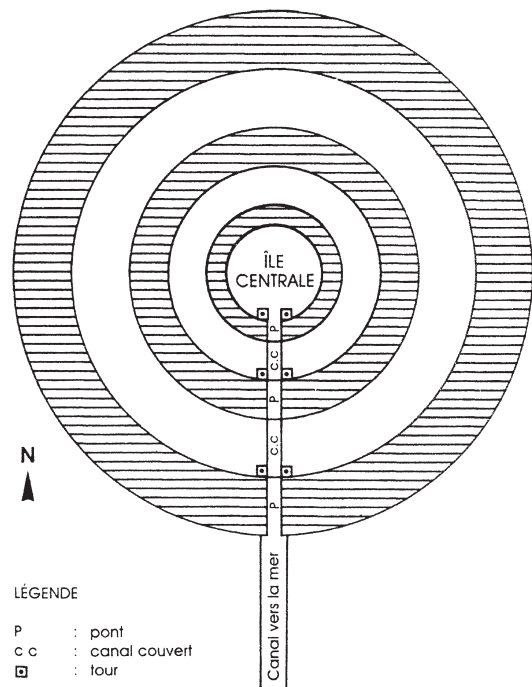
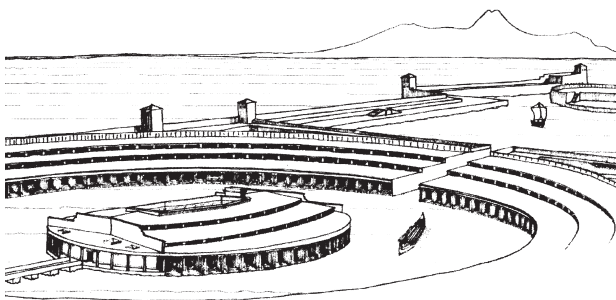


Figure 5 — Cothon de Carthage :

a - vue cavalière restituée (d'après A. Guilhelm, *La marine de guerre antique*) ; b - plan restitué et coupe sur l'île centrale (d'après Gianfrotta-Pomey, *Archeologia subacquea*).