

# Trières à bon port : à la recherche des νεώσοικοι érétriens

Jérôme André

Lorsque l'on évoque l'antique Érétrie, patrie de « navigateurs éternels », on mentionne rarement son port. Il devait pourtant compter différentes infrastructures et notamment des hangars afin d'abriter la flotte de la cité. Quelles sont les caractéristiques de ces édifices et où pouvaient-ils se trouver dans le port d'Érétrie ?



<sup>1</sup> À l'exception des fouilles du port du Pirée menées par I. Dragatsis et W. Dörpfeld à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les hangars navals ont relativement peu attiré l'attention des chercheurs avant le milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Il faut en effet attendre le développement de l'archéologie sous-marine, permettant la découverte de structures submergées, et celui de l'archéologie préventive pour qu'ils soient l'objet d'un regain d'intérêt. Le catalogue des sites édité en 2013 par D. Blackman est la première véritable synthèse sur le sujet.

<sup>2</sup> *Hymne homérique à Apollon*, 31 : ναυσικλειτή τ' Εὐβοία. Au sujet de la date de composition de l'hymne et sur le sens de l'épithète, qui se rapporterait spécifiquement à l'Érétrie du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C., voir Boffa G., « L'Eubea "famosa per le navi" », *Historika* V, 2015, p. 231-247.

<sup>3</sup> Knœpfler 2008, p. 596.

<sup>4</sup> Par exemple pour une approche globale du phénomène avec mention de l'abondante bibliographie à ce sujet, voir Fox L., *Travelling Heroes: Greeks and their Myths in the Epic Age of Homer*, Londres, Allen Lane, 2008 ; notamment les chap. 4, 8 et 10 au sujet du rôle des Eubéens.

<sup>5</sup> Aperçu général dans Walker K., *Archaic Eretria. A Political and Social History from the Earliest Times to 490 B.C.*, London – New-York, Routledge, 2004, p. 139-152.

Fig. 1 Photo de la reconstruction d'une trière antique, l'Olympias (photo de l'auteur).



## Introduction

Si les marines antiques en général et la trière grecque en particulier ont depuis toujours suscité un intérêt marqué chez les historiens et archéologues, les structures navales qui les abritaient sont restées jusqu'à récemment peu étudiées<sup>1</sup>. Pourtant, aussi bien les sources antiques que les recherches archéologiques établissent la nécessité d'infrastructures à terre pour garantir le maintien opérationnel d'une flotte de navires. Outre les quais, les éventuels môles et brise-lames artificiels, une composante essentielle en est les hangars à navires, sorte d'équivalents antiques des formes de radoub modernes, sans lesquels aucun navire ne peut prendre la mer. Fort de ce constat, nous nous proposons d'étudier le port d'Érétrie, qui n'a livré que de rares vestiges d'aménagements, alors même qu'il a abrité des flottes militaires durant plusieurs siècles.

En préambule, nous présenterons succinctement les sources qui attestent de l'utilisation continue du port de la cité au moins jusqu'à la période hellénistique. Ensuite, abandonnant les rivages de l'Euripe pour l'ensemble du monde égéen, l'étude du développement, du fonctionnement et de l'intégration urbaine des hangars à bateaux permettra au lecteur de se familiariser avec les spécificités de ces bâtiments rarement étudiés et de comprendre leur rôle vital pour l'existence d'une flotte de trières. Enfin, revenant à Érétrie, nous dresserons la synthèse des connaissances actuelles de la topographie du port et de son évolution, afin de proposer une possible localisation de ces hangars.

## Une cité de navigateurs

L'intense activité maritime des Érétriens a fait la renommée de leur cité durant l'Antiquité déjà. Elle a suscité un nombre important de recherches dont nous ne retiendrons que les éléments essentiels. Tout d'abord, l'emplacement de la cité sur la rive méridionale de « l'Eubée fameuse pour ses navires »<sup>2</sup>, lieu de passage obligé entre le nord et le sud de la mer Égée, a certainement contribué à son développement<sup>3</sup>. Durant la période géométrique, les Eubéens exercent une intense activité commerciale dans l'ensemble de la Méditerranée et fondent plusieurs colonies<sup>4</sup>. Pour l'époque archaïque, plusieurs sources littéraires et épigraphiques font état de la puissance navale des Érétriens et donc de l'existence d'une flotte de guerre au moins dès la fin du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (encadré p. 49)<sup>5</sup>. La cité est d'ailleurs une des premières à



Fig. 2 Photo des vestiges des hangars de Kition (Yon M., « Kition au II<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> millénaires av. J.-C. », *Dossiers d'archéologie* 205, 1995, p. 56).

instaurer une solde pour ses marins lors des expéditions au-delà de l'Euripe, indice de l'existence d'une flotte étatique<sup>6</sup>. En outre, plusieurs inscriptions, dont une dédicace à Hermès datée du V<sup>e</sup> siècle av. J.-C., mentionnent l'existence d'ἀειναῦται à Érétrie. Que ces « marins éternels » soient des magistrats officiels de la cité ou forment plutôt une association publique de marins, cette inscription atteste en tout cas de leur rôle essentiel dans la cité, notamment sur le plan politique et religieux<sup>7</sup>. Plus tard, le port d'Érétrie est utilisé par les Athéniens comme base navale durant leur domination (446-411 av. J.-C.) et probablement aussi par la flotte macédonienne après 338 av. J.-C.

Ce passage en revue de quelques sources rappelle non seulement l'importance de la mer pour la cité tout au long de son histoire, mais établit surtout qu'Érétrie était bien le port d'attache d'une flotte de trières entre la fin du VI<sup>e</sup> siècle et la fin du III<sup>e</sup> siècle au moins. Cela implique nécessairement, comme nous allons le voir, la présence de hangars navals.

#### De la nécessité d'un abri

Pour appréhender le développement des hangars à bateaux, il convient de rappeler quelques fondamentaux de la batellerie antique. Durant l'Antiquité, tous les navires étaient construits en bois et leur coque assemblée soit par ligatures, soit par tenons et mortaises. Cette seconde méthode, plus résistante et étanche, s'imposa majoritairement et fut utilisée pour la construction des trirèmes, le navire de guerre par excellence dès la fin du VII<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (fig. 1)<sup>8</sup>. L'extérieur de la coque pouvait être recouvert d'un enduit à base de poix ou d'hydrocarbure destiné à la protéger et à l'imperméabiliser<sup>9</sup>.

L'emploi du bois pour la construction nécessite un entretien presque permanent des navires. En effet, ce matériau se détériore au contact prolongé de l'eau, où il est exposé aux attaques de parasites<sup>10</sup>. De plus, les navires antiques, notamment les trirèmes dont la structure était allégée au maximum pour gagner en manœuvrabilité, ne pouvaient supporter

6 IG XII 9, 1273+1274. Voir l'analyse de Van Wees 2010.

7 Κοντολέοντος Ν., « ΟΙ ΑΕΙΝΑΥΤΑΙ ΤΗΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ », *AEph* 102, 1963, p. 1-45 ; Leone B., « Dedicca degli Aeinautai di Eretria », *AXON* 1, 2017, p. 97-103, avec mention de la littérature antérieure et du débat entourant l'interprétation du terme.

8 Gardiner 1995, p. 131 ; Morrison et al. 2000, p. 179-187.

9 Harrison 2003, p. 83. Ce serait la raison pour laquelle les nefs achéennes sont décrites comme « noires » dans l'*Illiade* (par exemple I, v. 432-434).

10 Notamment le mollusque xylophage *Teredo navalis*, redouté jusqu'à nos jours pour les importants dégâts causés sur les bois immergés, voir Steinmayer — Turfa 1996. Le danger est déjà relevé par Aristophane, *Les cavaliers*, v. 1307-1308. En dernière analyse, les expérimentations de l'*Olympias* confirment ce danger, voir Lipke 2012, p. 203-206 et fig. 27.1.

#### LES SOURCES MENTIONNANT LA FLOTTE ÉRÉTRIENNE

Une inscription très lacunaire datée de la fin du VI<sup>e</sup> siècle (IG XII 9, 1273+1274) permet d'affirmer qu'Érétrie disposait alors de navires pour le contrôle de la navigation sur l'Euripe (Knœpfler 2008, p. 604 et Van Wees 2010). Hérodote (Histoires, V, 99) indique l'envoi de cinq trirèmes érétriennes pour soutenir la révolte de Milet et des cités d'Ionie en 499/498 av. J.-C. Toujours durant les guerres médiques, la cité arme sept trirèmes qui participent aux batailles du Cap Artémision et de Salamine (Histoires, VIII, 1 et 46). Strabon (X, 1, 10) mentionne lui aussi la mainmise d'Érétrie sur les îles d'Andros, de Ténos, de Kéos et d'autres encore, dès la fin du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Enfin, la Chronique d'Eusèbe (fin du IV<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.) situe précisément la « thalassocratie » des Érétriens entre 506 et 490 av. J.-C.

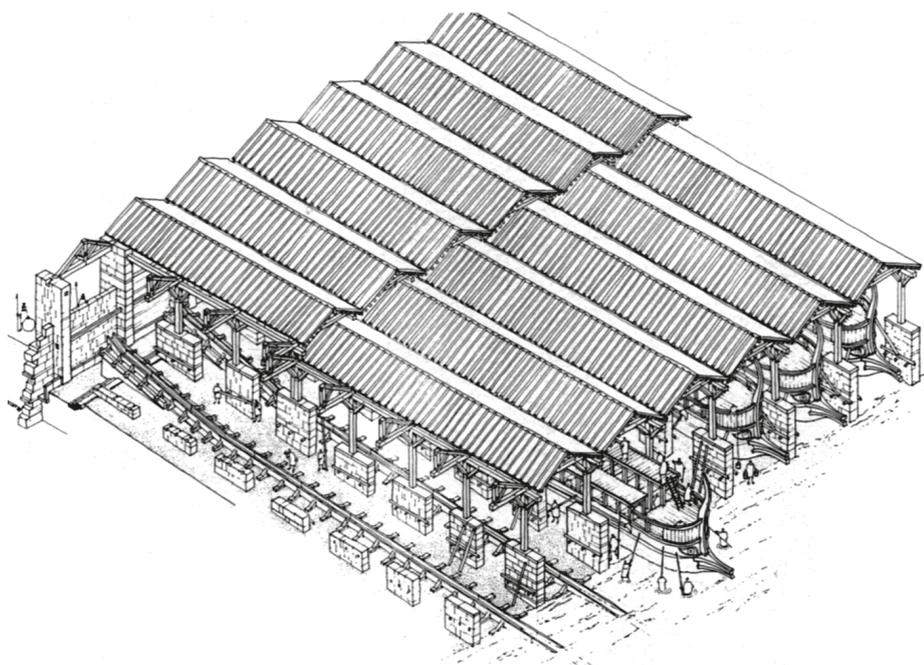


Fig. 3 Restitution des hangars de Kition (Yon M., Kition de Chypre, Paris, Éditions Recherche sur les Civilisations, 2006, p. 135, fig. 85b).

11 Il a même été affirmé que les trirèmes en opération devaient être échouées sur une plage toutes les nuits pour éviter que la coque ne s'imbibe d'eau et qu'elle ne soit attaquée par les parasites, Steinmayer - Turfa 1996, p. 107-109 *contra* Harrison 1999 et 2003, Coates 1997. Cette hypothèse paraît irréalisable au vu de la difficulté d'effectuer cette opération complexe avec de lourds navires (plus de 25 tonnes) sur des terrains non préparés. Elle est de plus contredite par de nombreuses sources littéraires.

12 À propos des différents types de halages et de « plageages » possibles, voir Votruba 2017, p. 7-9.

13 Thucydide, *La guerre du Péloponnèse*, VII, 12, 3-5 ; pour un commentaire, voir par exemple Lipke 2012, p. 206. Pour la liste exhaustive des exemples littéraires, voir Harrison 1999, p. 169-170. Dans tous ces cas, le halage est rendu nécessaire pour la maintenance ou la protection contre une tempête ou des ennemis.

14 L'existence d'infrastructures durant l'Âge du bronze est acceptée d'après plusieurs indices iconographiques, mais un seul site a livré des vestiges identifiables avec certitude : celui de Kommos en Crète (MR IIIA2), voir Baika 2006, p. 178-180.

15 Voir par exemple les études rassemblées dans Ghilardi (dir.) 2000 ; Baika 2014, p. 461-471.

16 Blackman et al. 2013, p. 329 et 539 ; Baika 2006, p. 183 et 184. Il est tentant de mettre en relation leur construction avec l'action de Gélon, tyran de Syracuse entre 485 et 478 av. J.-C.

17 Blackman et al. 2013, p. 94 et 98.

18 *Ibid.*, p. 186.

19 IG I<sup>2</sup> 889 ; IG I<sup>3</sup> 1103. Voir Gill 2006, p. 9.

une mer démontée et devaient être mis à l'abri. Toutes ces contraintes impliquaient de devoir régulièrement sortir les navires de l'eau, soit pour les entretenir, soit pour leur éviter un séjour prolongé dans l'eau en cas de longue inactivité, ce qui est le cas des navires de guerre durant l'hiver par exemple<sup>11</sup>. Le halage des navires sur la terre ferme pouvait se faire directement sur une plage ou dans une structure prévue à cet effet<sup>12</sup>. En dehors du port d'attache ou en campagne, cette manœuvre devait s'effectuer sur une plage aux conditions propices (déclivité, nature du terrain). Mais une telle opération restait exceptionnelle : par exemple, lors de l'expédition athénienne en Sicile, après plusieurs semaines en mer, le stratège Nicias se plaint de ne pas pouvoir mettre à sec ses navires pour les radouber<sup>13</sup>.

Ainsi, c'est la nécessité d'une structure facilitant l'opération de halage des navires et permettant leur entretien et leur remisage prolongé à l'abri des éléments qui a suscité le développement des *νεώσοικοι* (voir encadré ci-dessous).

## Les premières attestations archéologiques

Du point de vue archéologique, les plus anciens exemples de telles constructions datent de la seconde moitié du VI<sup>e</sup> siècle et du début du V<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Il est fort probable que des infrastructures aient existé auparavant, mais elles n'ont pas laissé de vestiges visibles<sup>14</sup>. En effet, la hausse continue du niveau de la mer depuis l'Antiquité les a le plus souvent submergées complètement<sup>15</sup>. De plus, de nombreuses installations ont très bien pu être détruites ou récupérées pour des constructions ultérieures.

À Corfou, les hangars du site de Hyllaikos datent vraisemblablement du début du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C., tandis que ceux de Syracuse sont datés de la fin du VI<sup>e</sup> siècle ou du tout début du V<sup>e</sup> siècle av. J.-C.<sup>16</sup>. C'est aussi le cas de ceux d'Abdera, de Samos, de Thasos et peut-être de Naxos de Sicile. La largeur des différents complexes (entre 4,8 m et 6,2 m) permet de déterminer que les navires accueillis dans ces structures étaient dans l'immense majorité des cas des trirèmes<sup>17</sup>. En effet, les dimensions sont trop restreintes pour accueillir des bateaux de commerce à la coque large et pansue et au tirant d'eau plus élevé.

En outre, les témoignages archéologiques et épigraphiques indiquent que les hangars à bateaux sont des constructions publiques, comme à Corfou où une tuile du toit d'un hangar à bateaux porte l'inscription ΔΑ(ΜΟΣΙΟΣ)<sup>18</sup> ou au Pirée où une borne indique que le port de Ζέα est un espace public ([ἡ]όρμος δη[ε]μοσίου ἡόρος)<sup>19</sup>. Enfin, les hangars à bateaux sont, pour la très grande majorité, construits sur les rives des ports militaires des cités. Tous ces indices montrent que les *νεώσοικοι* sont des infrastructures étatiques, rendues nécessaires suite à la création de grandes flottes militaires.

### VOCABULAIRE

Le terme de *νεώσοικοι*, utilisé toujours au pluriel, est un syntagme créé à partir de deux noms : *ναῦς* (en attique : *νεώς*), le navire, et *οἶκος*, la maison. Il est attesté seulement à partir du V<sup>e</sup> siècle av. J.-C., d'abord chez Hérodote puis chez Thucydide. La traduction allemande de *Schiffshäuser* est la plus proche du grec tandis que le français hésite entre le terme plus générique de hangar et celui de loge. L'anglais permet de distinguer le *shipshed* du simple *slipway non couvert*. Le terme grec plus général de *νεώριον*, arsenal, lieu de remisage pour les navires, apparaît aussi au V<sup>e</sup> siècle, alors que celui plus rare de *νεώκλιον* est bien plus tardif. (Thesaurus Linguae Graecae ; Blackman et al. 2013, p. 16-17.)

Tant les sources archéologiques que littéraires (voir encadré ci-après) permettent de montrer que l'émergence des νεώσοικοι coïncide ou du moins suit de près celle des πόλεις grecques. La formation de grandes cités aux activités maritimes importantes, aussi bien des thalassocraties insulaires (Samos, Syracuse) que, plus tard, des cités démocratiques (Athènes), nécessita en effet la création d'infrastructures permettant l'entretien et la maintenance de nombreux vaisseaux de combat<sup>20</sup>.

Au cours des V<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> siècles av. J.-C., de nombreux hangars sont édifiés sur le pourtour de la Méditerranée<sup>21</sup>. Leur taille varie fortement, des loges destinées à quelques navires, comme à Thasos ou Kition (fig. 2 et 3), jusqu'aux immenses complexes du Pirée (fig. 4) ou de Carthage, accueillant plusieurs centaines de vaisseaux. Au cours de l'époque hellénistique, l'apparition de navires plus petits et légers, tels que les liburnes et les *hemioliài*, amène une diversification des aménagements et des tailles de hangars<sup>22</sup>.

#### La structure des hangars

Quelles que soient leurs caractéristiques propres, tous les bâtiments de ce type sont construits autour d'un plan incliné. Il s'agit de l'élément constitutif qui permet d'en assurer l'identification archéologique. En effet, c'est la différence de niveau qui permet d'assurer le rôle premier de ces édifices, à savoir la mise hors d'eau des navires. Suivant la topographie du site, ce plan incliné est formé soit par une rampe construite en élévation, soit au contraire par un creusement dans le rocher. L'extrémité arrière de la rampe est quelquefois surélevée afin que la poupe du navire vienne s'y appuyer. Ces cales sont d'ailleurs souvent les seuls vestiges conservés, les superstructures ayant disparu.

Sur cette rampe est fixée une structure permettant aux coques de coulisser. Elle reste, malgré les nombreuses études théoriques, l'objet de spéculations et varie fortement suivant les restitutions proposées. On peut cependant distinguer deux types principaux : avec le premier, les quilles des navires glissent sur des traverses ou des rondins de bois (probablement graissés) placés perpendiculairement à la rampe (fig. 4 et 5). Le second consiste en

#### LES OCCURRENCES DU TERME ΝΕΩΣΟΙΚΟΙ DANS LES TEXTES

La première occurrence du terme νεώσοικοι se trouve chez Hérodote (Histoires, III, 45), qui décrit les travaux effectués par le tyran Polycrate de Samos, parmi lesquels l'aménagement du port, du môle et des arsenaux. Selon Hérodote, ces aménagements sont liés à l'établissement par Polycrate d'une tyrannie sur l'île et surtout à la création d'une flotte de guerre pour mener des expéditions navales (Histoires, III, 39, 3). C'est Thucydide qui établit le plus fortement le lien entre l'établissement de tyrannies (thalassocraties) et la création de flottes de trirèmes : « Cependant, comme la Grèce prenait de la puissance et s'occupait encore plus qu'auparavant d'acquérir la richesse, on vit en général des tyrannies s'établir dans les cités, avec l'augmentation des rentrées en argent (auparavant il y avait des royautés héréditaires aux prérogatives déterminées) ; et la Grèce mettait au point ses forces navales, en s'attachant davantage à la mer. [...] et c'est à Corinthe que, pour la première fois en Grèce, furent construites des trirèmes. [...] Le plus ancien combat naval que nous connaissions oppose les Corinthiens aux Corcyréens (habitants de Corfou). [...] Polycrate, à son tour, qui était tyran de Samos à l'époque de Cambise put, grâce à la force que lui conférait sa flotte, se soumettre diverses îles. » (Guerre du Péloponnèse, I, 13, 1 et 5).

une sorte d'entaille centrale – dans le cas des rampes excavées – ou d'une rainure faite de poutres disposées de manière parallèle. Cette gorge servait de guide à l'intérieur duquel glissait la quille des navires (fig. 3)<sup>23</sup>.

Au-dessus de cette cale, une superstructure et un toit enveloppent les navires au plus proche de leur forme. Il peut s'agir de murs pleins ou de colonnades dans le cas de loges multiples accolées les unes aux autres. La distance latérale entre le navire et les murs ou colonnes du hangar doit être la plus faible possible, non seulement pour des raisons économiques, mais aussi et surtout pour des raisons pratiques lors des complexes opérations de halage<sup>24</sup>. Cette structure relativement simple – une rampe couverte – pouvait être multipliée pour former d'immenses complexes faits de centaines de loges individuelles.

20 L'aménagement de véritables complexes de hangars regroupant plusieurs dizaines d'unités est aussi permis par la standardisation de la taille des navires de guerre, standardisation rendue possible uniquement par une supervision étatique de la construction navale. Sur l'emploi de modules réguliers en architecture navale, voir Rankov B., « The Dimensions of the Ancient Trireme: A Reconsideration of the Evidence » in Rankov 2012, p. 225-230. A propos de l'évolution de la guerre navale durant l'époque archaïque et de la place d'Érétie dans ce développement, voir Van Wees 2010.

21 Les vestiges de plus d'une trentaine de sites ont été identifiés avec certitude comme hangars navals, voir le catalogue in Blackman et al. 2013.

22 L'emploi des *hemioliài*, attesté dès 346 av. J.-C. par des sources littéraires, s'intensifie au cours de l'époque hellénistique, voir Gardiner 1995, p. 73-75. Le site de Sounion est un bon exemple de cale dédiée à de petites unités.

23 D. Blackman exprime des doutes à l'encontre de cette seconde technique, voir Blackman et al. 2013, p. 129 *contra* Coates 2002 et Coates 2012, p. 140-141.

24 Cela afin d'éviter le basculement latéral du navire, voir Blackman et al. 2013, p. 111-113.

Fig. 4 Restitution des hangars du Pirée (dessin Y. Nakas).

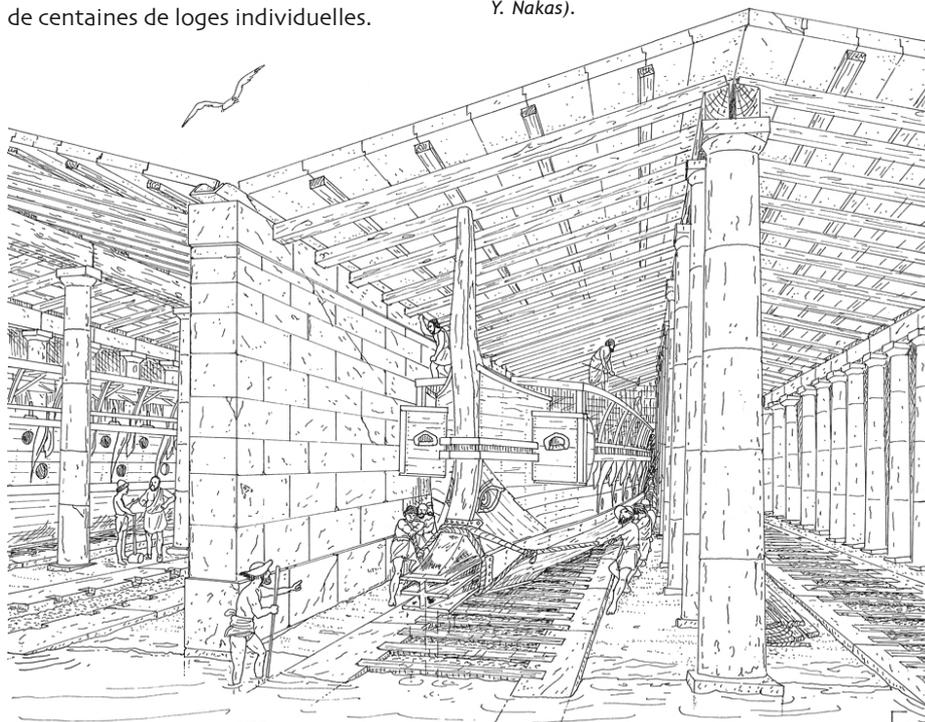


Fig. 5 Vestiges d'un hangar à navire de Kos. Les mortaises accueillant les traverses sur lesquelles glisse la quille du navire sont bien visibles (Livadiotti M., « The Infrastructure of a Hellenistic Town and Its Persistence in Imperial Period: the Case of Kos », *Thiasos 7.2*, 2018, p. 43, modifié par l'auteur).



25 Lovén 2011, p. 35 et 37. Vitruve, *De l'architecture*, V, 12.5.7, préconise d'employer le moins de bois possible dans les constructions de hangars afin de réduire ce risque. Aristophane, dans un extrait des *Acharniens* (v. 905-925), pièce interprétée en pleine guerre du Péloponnèse, met en scène un sycophante accusant un Béotien de vouloir incendier les arsenaux (τὸ νεώριον).

26 Blackman et al. 2013, p. 186-187 ; Hill D., « Some boundary stones from the Piraeus », *AJA* 36, 1932, p. 256-259.

27 En l'état actuel des sources, les hangars du Pirée forment le plus grand édifice couvert de l'Antiquité. Le complexe de Zéa recouvrait 55'000 m<sup>2</sup> au milieu du IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C., Lovén 2011, p.173-174.

28 Ghilardi et al. 2014 ; Ghilardi et al. 2016 et Ghilardi et al. 2018.

29 Ghilardi et al. 2016, p. 159 et fig. 6. Les importants travaux de terrassement destinés à dévier et contenir le cours d'eau ont été l'objet d'une abondante bibliographie. En dernière analyse, voir Fachard et al. 2017, p. 145-155.

### Les hangars dans la cité

D'un point de vue urbanistique, il faut relever l'importance stratégique de ces hangars, sans lesquels aucune puissance navale n'est possible. Cela explique leur fréquente intégration dans le système défensif de la cité. Le port du Pirée en est sans doute l'exemple le mieux documenté. Ainsi, dès le début du V<sup>e</sup> siècle, l'ensemble de la presqu'île est fortifié et la muraille englobe aussi les hangars, permettant de contrôler l'accès aux bâtiments. Elle protège aussi le port d'un assaut par la mer, ne laissant qu'une étroite ouverture pour accéder à l'anse, qui pouvait être fermée par une chaîne tendue dans la passe entre deux tours. Le risque d'incendie est aussi pris en compte puisque la cloison entre certaines loges est formée d'un mur continu, servant probablement de pare-feu<sup>25</sup>. Bien protégés, les hangars étaient situés à proximité même de l'agora du Pirée pour faciliter l'accès des marins à leurs navires. En effet, lorsque cent trirèmes appareillaient, quelque

20'000 hommes devaient pouvoir accéder rapidement à leurs bateaux, les mettre à l'eau puis embarquer. À la fois protégés par des fortifications, mais à proximité des espaces publics-clés du Pirée, les νεώσοικοι athéniens étaient véritablement intégrés à la trame urbaine de la cité, qu'ils ont contribué à former. Dans le cas du Pirée, les bornes délimitant les zones portuaires sont, semble-t-il, antérieures à celles des autres espaces publics, ce qui plaide pour la primauté des aménagements portuaires dans l'établissement du plan urbain<sup>26</sup>.

Ces imposantes constructions tenaient aussi lieu de vitrine du pouvoir et de la puissance d'une cité. Pour tout étranger qui parvenait à Athènes par la mer et débarquait au Pirée, ces hangars représentaient un symbole fort de la prospérité de la cité ; et pour tout ennemi, un signal des plus explicites<sup>27</sup>.

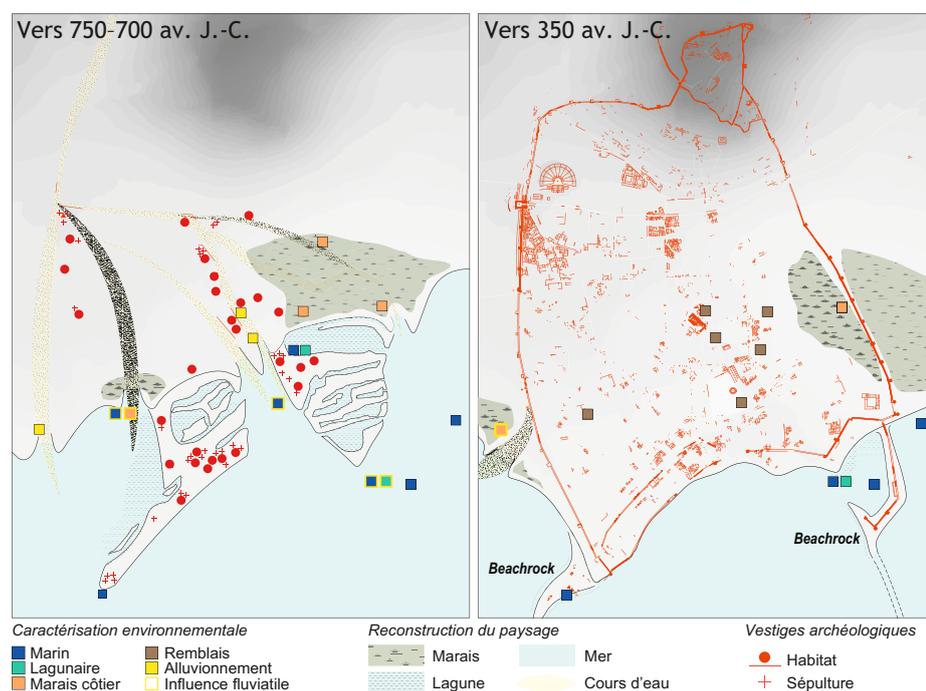
### Et à Érétrie ?

Puisque la présence d'une flotte dans le port d'Érétrie au moins durant l'époque classique est assurée, il convient de s'interroger sur la localisation possible de constructions pouvant l'abriter. Comme il est désormais établi que la morphologie de la côte érétrienne s'est considérablement modifiée au cours du premier millénaire av. J.-C. (fig. 6), il faut au préalable rappeler l'évolution de la topographie urbaine<sup>28</sup>.

Aux périodes géométrique et archaïque, acmé des activités maritimes commerciales des Érétriens, le delta formé par le cours d'eau qui traverse la plaine offre un environnement lagunaire autour du chenal, très certainement ponctué d'anses protégées et de bancs de sable propices au mouillage ou au halage des navires. Cet environnement ne nécessite pas forcément de lourds aménagements portuaires. Néanmoins, si de telles infrastructures ont existé, leurs vestiges se situeraient actuellement dans les terres, sous la ville moderne, et non pas en bordure de rivage.

Des travaux de canalisation du cours d'eau dans le courant du VII<sup>e</sup> et du VI<sup>e</sup> siècles permettent d'endiguer la progression du delta et de stabiliser le front de mer<sup>29</sup>. Durant les VI<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> siècles, l'urbanisation de la plaine se développe, mais aucun aménagement portuaire ne nous est

Fig. 6 Reconstitution paléogéographique de la plaine érétrienne vers 700 et 350 av. J.-C. (Ghilardi 2016 et al., p. 156).



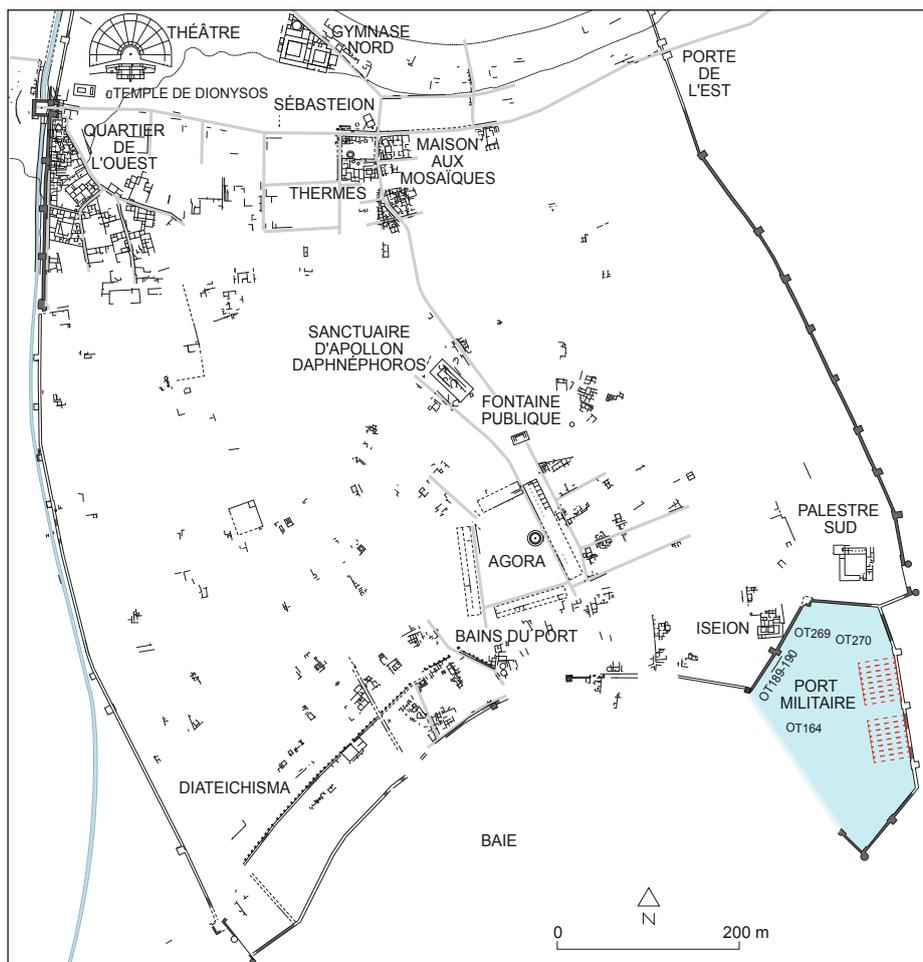


Fig. 7 Détail du plan de la ville d'Érétrie avec restitution possible de hangars dans le port militaire (plan ESAG, modifié par l'auteur).

connu. C'est l'édification de la muraille dans la première décennie du IV<sup>e</sup> siècle qui permet de situer plus précisément la rive et le port<sup>30</sup>. En effet, toute la façade maritime de la ville était protégée par une enceinte (fig. 7), destinée à empêcher les incursions par la mer et dont la construction semble être contemporaine de celle de la muraille classique<sup>31</sup>. Vers 300 av. J.-C., un *diateichisma* est construit, en retrait d'une septantaine de mètres au nord du tracé de l'enceinte maritime, entre les bains du port et l'extrémité sud-ouest de l'enceinte<sup>32</sup>. Cette construction nécessita la destruction de plusieurs maisons<sup>33</sup>, ce qui indique que l'urbanisation était avancée au moins jusqu'au tracé de l'enceinte maritime. La portion de muraille plus à l'est n'est, en l'état actuel des connaissances, pas doublée d'un second mur, mais renforcée par l'adjonction d'une tour durant le III<sup>e</sup> siècle av. J.-C.

Ainsi, le port d'Érétrie, tel qu'il se dessine au moins dès la fin du IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C., est partagé en deux parties. À l'ouest, on trouve une large baie ouverte, bordée à l'ouest par l'extrémité sud de la muraille (tour ronde), prolongée par un aménagement de digue ou de môle dès le IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C.<sup>34</sup>, et à

l'est par la presqu'île de Pezonisi. Cette baie était donc ouverte sur le sud, mais protégée des vents d'est et d'ouest. À l'est, une petite anse, de forme vaguement pentagonale, est fermée sur tous ses côtés par un rempart sauf vers le sud-ouest. C'est ce bassin qui retiendra notre attention puisqu'il présente toutes les caractéristiques pour être identifié comme un port militaire<sup>35</sup>. Tout d'abord, il est entouré d'un rempart, prolongement de l'enceinte urbaine, qui le protège des incursions, tant par la mer que par la ville (sabotage, incendie). En l'état actuel du plan, l'ouverture entre les deux bras des fortifications est de près de 200 m, distance trop élevée pour y restituer un dispositif de fermeture de la passe au moyen de chaînes, tel qu'attesté au Pirée, à Rhodes ou à Cnide<sup>36</sup>. Ensuite, la position de ce bassin, en bordure sud-est de la ville, permet d'en faire une zone réservée sans pour autant entraver les activités commerciales qui devaient se dérouler notamment entre l'agora et le bassin occidental. Enfin, la faible profondeur d'eau (moins de deux mètres)<sup>37</sup> en interdit l'entrée aux lourds bateaux de commerce au tirant d'eau assez important, tandis que les navires de guerre élancés peuvent facilement y mouiller<sup>38</sup>.

30 Fachard 2004, p. 102-103. L'existence d'une muraille archaïque est assurée mais son tracé est encore mal connu, voir Fachard 2004, p. 94-96 et Fachard et al. 2017, n. 17. La fortification ne borde pas directement partout la rive, car des structures existent au sud de la muraille (OT35, 84-87). Je remercie Th. Theurillat pour ces indications.

31 Contrairement au reste de la muraille urbaine, les premières assises de calcaire de ce tronçon reposent sur une fondation de poros. Ce n'est cependant pas un argument pour avancer une datation différente pour cette partie du mur puisque les constructeurs semblent s'être toujours adaptés aux différents terrains rencontrés pour élever les fondations (sur l'Acropole, elles reposent directement sur le rocher naturel). Les tours de cette portion étaient creuses et pourvues de meurtrières. Voir Fachard 2004, p. 100-102 et n. 70. Indice de l'importance du port, une tour isolée est édifée sur le rivage déjà au milieu du V<sup>e</sup> siècle, avant d'être intégrée au circuit de la muraille du IV<sup>e</sup> siècle, voir Châtelain T., *Une tour de l'enceinte maritime à Érétrie*, mémoire de licence inédit, Université de Neuchâtel, 1994.

32 D. Knœpfler propose de rattacher cette construction à la campagne de Polémaïos, entre 313 et 309 av. J.-C., « Chronique des fouilles », *BCH* 95, 1971, p. 1010, voir aussi Fachard 2004, p. 104.

33 « Chronique des fouilles », *BCH* 95, 1971, p. 1010.  
34 Καμπούρογλου Ε., Ερέτρια. Παλαιογεωγραφική και γεωμορφολογική εξέλιξη κατά το Ολόκαινο. Σχέση φυσικού περιβάλλοντος και αρχαίων οικισμών, Athènes, 1989, p. 88 ss.

35 Cette identification, déjà proposée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Pickard J., « Topographical Study of Eretria », *AJA* 7, 1891, p. 371-389 ; Γεωργιάδης Α., *Les ports de la Grèce dans l'Antiquité*, Athènes, 1907, non *vidi*), est ensuite reprise sur les différents plans archéologiques de la ville, souvent accompagnée d'un point d'interrogation. L'attestation, fournie par les récentes études géomorphologiques, d'une faible profondeur d'eau dans ce bassin vient la renforcer, voir Ghilardi et al. 2016, p. 160.

36 Voir Blackman et al. 2013, p. 220 et 510 et Vitruve, *De l'architecture*, V, 12.1. L'existence d'un fort sur l'îlot de Pezonisi n'est pas attestée archéologiquement, mais a été suggérée à partir d'un témoignage de Thucydide (VIII, 95), voir Knœpfler 2008, p. 609 et surtout Knœpfler 2013, avec cependant les remarques de Fachard 2012, p. 260 n. 133. Rien n'indique toutefois que le fort évoqué dans le texte (ἐς τὸ τεῖχοςμα ou plutôt ἐπιτείχισμα selon la lecture retenue par D. Knœpfler) ne se soit situé à proximité du port.

37 Ghilardi et al. 2016, p. 160.

38 Le tirant d'eau d'une trirème ne dépassait pas un mètre, Morrison et al. 2000, p. 198, 202 et 208.

39 Pour une analyse de l'expression κλειστός λιμὴν, port fermé, et un catalogue de ces ports fortifiés, voir Blackman et al. 2013, p. 210-230 ; Érétrie n'y est pas mentionnée.

40 IG XII 9, 256. Knoepfler D., « Poséidon à Mendè : un culte érétrien ? » in Adam-Veleni P. (éd.), Μύθος· Μνήμη· Ιουλιὰς Βοκοποπούλου, Thessalonique, Υπουργεῖο Πολιτισμοῦ, 2000, p. 340-342 avec mention de la littérature antérieure.

41 Bruneau Ph., *Le sanctuaire et le culte des divinités égyptiennes à Érétrie*, Leiden, Brill, 1975.

42 Luisoni G. et Ackermann G., « La Palestre Sud d'Érétrie », *AntK* 62, 2019, p. 152-156.

43 Ghilardi et al. 2016, p. 160.

44 Inventaires des fouilles et découvertes : OT 164 : absence de structure ; OT 189-190 (1973, 1977) : murs et canalisations ; OT 269 (1967, 1970, 2009) : murs hellénistiques (?), fragments de mosaïques, céramiques des époques archaïque à hellénistique (voir AD 22, 1967, p. 268 et AD 31, 1976, p. 134) ; OT 270 (2016) : murs de moellons.

45 Largeur moyenne reprise des différents états des cales du Pirée, anse de Zéa. Voir Lovén 2011, p. 125.

46 La relative exigüité du port fortifié n'est pas un argument en défaveur de la présence de νεώσοικοι. En effet, d'autres exemples de hangars sont situés dans des ports de taille similaire ou inférieure : Égine, Thasos, Corfou. En l'absence de porte identifiée dans la muraille entre le port et la cité, se pose néanmoins la question de l'accès des marins à leurs navires.

47 Telle est la perception que livre Platon dans le *Gorgias*, où Socrate, discutant des qualités d'esprit nécessaires à l'engagement politique, situe les νεώρια parmi les plus « grands » ou plutôt les plus « importants édifices » de la cité : ἐπὶ τὰ οἰκοδομικά, ἢ τευχῶν ἢ νεωρίων ἢ ἱερῶν ἐπὶ τὰ μέγιστα οἰκοδομήματα. (Platon, *Gorgias*, 514a-b).

Ainsi la partie orientale du port d'Érétrie peut être identifiée comme un port militaire fermé<sup>39</sup>, type de port dans lequel se retrouve la majorité des hangars à bateaux connus. Plus généralement, l'ensemble du quartier sud-est d'Érétrie jouxtant le port militaire paraît particulièrement lié au domaine maritime. En effet, la présence d'un sanctuaire dédié au héros Naustolos, fils d'Apollon et protecteur de la flotte érétrienne, est attestée par la découverte d'une borne à l'angle sud-est du rempart<sup>40</sup>. Le culte d'Isis, divinité de la mer dans le monde grec, débute quant à lui à la toute fin du IV<sup>e</sup> siècle dans un sanctuaire situé en bordure de l'enceinte séparant le port est et la ville<sup>41</sup>. Enfin, on peut se demander si la construction de la palestre sud dans le courant du V<sup>e</sup> siècle<sup>42</sup>, à quelques dizaines de mètres du port, ne pourrait pas être mise en lien avec l'entraînement des marins de la flotte.

L'emplacement du port militaire, probablement ensablé dès l'époque impériale romaine<sup>43</sup>, se situe aujourd'hui dans les terres (fig. 8). Fortement urbanisée, la zone n'a fait l'objet que de quelques fouilles préventives conduites par l'Éphorie des Antiquités d'Eubée<sup>44</sup>. La surface extrêmement réduite sur laquelle les vestiges ont été dégagés ne permet pour

l'heure pas d'en proposer une datation et une interprétation. En se basant sur les exemples donnés dans la partie générale, on peut hypothétiquement restituer des séries de hangars avec une rampe placée perpendiculairement aux sections de rempart. Avec une largeur moyenne estimée de 6,5 m, il est possible d'en restituer plus d'une dizaine sur la moitié est du port (fig. 7)<sup>45</sup>.

Ainsi, non seulement les sources historiques, qui font état d'une activité navale intense ayant nécessairement exigé des infrastructures à terre, mais surtout la topographie du port et l'aménagement urbain et défensif dont ce dernier fait l'objet au moins dès le IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C., rendent fort probable l'existence de νεώσοικοι à Érétrie. Dès lors, leur localisation dans l'anse fortifiée, appuyée contre l'enceinte, ne souffre que peu de discussion<sup>46</sup>. Espérons que de futures investigations archéologiques viennent un jour confirmer ces hypothèses, en tentant de repérer les traces, souvent ténues, de ces hangars. En effet, une telle découverte permettrait de parfaire encore notre image de la ville antique d'Érétrie, en restituant l'un des bâtiments de la cité assurément parmi « les plus essentiels, au même titre que les murailles et les temples »<sup>47</sup>.

Fig. 8 Vue aérienne d'Érétrie avec indication du tracé des fortifications et des édifices mentionnés (photo ESAG, A. Goertz, ajouts de l'auteur).



## Bibliographie

### Sources

- PLATON, *Gorgias, Ménon*, texte établi et traduit par CROISET A., Paris, Les Belles Lettres, 1967 (1923).
- THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse, Livre I*, texte établi et traduit par DE ROMILLY J., Paris, Les Belles Lettres, 1953.
- VITRUVÉ, *De l'Architecture, Livre V*, texte établi, traduit et commenté par SALIOU C., Paris, Les Belles Lettres, 2009.

### Littérature secondaire

- BAIKA K., « Early naval bases and military harbour infrastructure in the Mediterranean », in HAFNER A., NIFFELER U. et RUOFF U. (éds), *Unterwasserarchäologie und Geschichtsbild. Akten des 2. Internationalen Kongresses für Unterwasserarchäologie. Rüslikon bei Zürich, 21.-24. Oktober 2004*, Bâle, Archäologie Schweiz, 2006, p. 176-192.
- BAIKA K., « Ancient Harbour Cities - New Methodological Perspectives and Recent Research in Greece », in LADSTÄTTER S. et al. (éds), *Häfen und Hafencities im östlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit. Neue Entdeckungen und aktuelle Forschungsansätze. Istanbul, 30.05.-01.06.2011*, Istanbul, Ege Yayınları, 2014, p. 445-491.
- BLACKMAN D., RANKOV B. et al., *Shipheds of the ancient Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013.
- COATES J., « Some comments on the article on shipworm in (and beaching of) ancient Mediterranean warships in *IJNA*, 25.2: 104-121 », *IJNA* 26, 1997, p. 82-83.
- COATES J., « On working the Piraeus shipheds », in TZALAS, H. (éd.), *Tropis VII. Seventh International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Pylos, 26-29 August 1999*, vol. 1, Athènes, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, 2002, p. 265-278.
- COATES J., « On Slipping and Launching Triremes from the Piraeus Shipheds and from Beaches », in RANKOV 2012, p. 134-141.
- FACHARD S., « L'enceinte urbaine d'Érétrie, un état de la question », *AK* 47, 2004, p. 91-109.
- FACHARD S., *La défense du territoire, Eretria XXI*, Gollion, Infolio, 2012.
- FACHARD S., THEURILLAT T., PSALTI A. et al., « La Nécropole du Canal à Érétrie : topographie et inscriptions », *BCH* 141, 2017, p. 141-226.
- GARDINER R. (éd.), *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since Preclassical Times*, Londres, Conway Maritime Press, 1995.
- GHILARDI M. et al., « Mid- to Late Holocene Shoreline Reconstruction and Human Occupation in Ancient Eretria (South Central Euboea, Greece) », *Geomorphology* 208, 2014, p. 225-237.
- GHILARDI M. et al., « Évolution des paysages et histoire de l'occupation d'Érétrie (Eubée, Grèce) du Bronze ancien à l'époque romaine », in GHILARDI M. (dir.), *Géoarologie des îles de Méditerranée*, Paris, CNRS éditions, 2016, p. 149-163.
- GHILARDI M. et al., « Géoarologie des paysages littoraux le long du golfe sud-eubéen (île d'Eubée, Grèce) au cours de l'Holocène », *Quaternaire* 29, 2018, p. 95-120.
- GILL D., « Hippodamus and the Piraeus », *Historia* 55, 2006, p. 1-15.
- HARRISON C., « Trireme at Rest: On the Beach or in the Water? », *JHS* 119, 1999, p. 168-171.
- HARRISON C., « A Note on the Care and Handling of Triremes », *IJNA* 32, 2003, p. 78-84.
- KNÉPFLER D., « Épigraphie et histoire des cités grecques », *L'annuaire du Collège de France* 108, 2008, p. 593-619.
- KNÉPFLER D., « Un'amicizia decisamente ingannevole: Tucidide e la critica moderna di fronte al tradimento di Eretria nel 411 a.C. », in BEARZOT C. et LANDUCCI F. (éds), *Tra mare e continente: l'isola d'Eubea*, Milan, Vita e Pensiero, 2013, p. 137-172.
- LIPKE P., « Triremes and Shipworm » in RANKOV 2012, p. 203-206.
- LOVÉN B., *The Ancient Harbours of the Piraeus, Volume 1.1. The Zea Shipheds and Slipways: Architecture and Topography*, Aarhus, Danish Institute at Athens, 2011.
- MORRISON J. S., COATES J. F. et RANKOV N. B., *The Athenian Trireme. The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000 (1986).
- RANKOV B. (éd.), *Trireme Olympias. The Final Report. Sea Trials 1992-4. Conference Papers 1998*, Oxford, Oxbow Books, 2012.
- STEINMAYER A. – TURFA J., « Effects of Shipworm on the Performance of Ancient Mediterranean Warships », *IJNA* 25, 1996, p. 104-121.
- VAN WEES H., « "Those Who Sail Are to Receive a Wage": Naval Warfare and Finance in Archaic Eretria », in FAGAN G. et TRUNDLE M. (éds), *New Perspectives on Ancient Warfare*, Leiden – Boston, Brill, 2010, p. 205-226.
- VOTRUBA G., « Did Vessels Beach in the Ancient Mediterranean? An Assessment of the Textual and Visual Evidence », *The Mariner's Mirror* 103, 2017, p. 7-29.