



HAL
open science

Routes et territoires dans la Grèce des cités de l'époque archaïque à l'époque hellénistique

Adèle Vorsanger

► **To cite this version:**

Adèle Vorsanger. Routes et territoires dans la Grèce des cités de l'époque archaïque à l'époque hellénistique. Histoire. Sorbonne Université, 2022. Français. NNT : 2022SORUL142 . tel-04440682

HAL Id: tel-04440682

<https://theses.hal.science/tel-04440682v1>

Submitted on 6 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



SORBONNE UNIVERSITÉ

ÉCOLE DOCTORALE 022 Mondes antiques et médiévaux

UMR 8167 Orient et Méditerranée

THÈSE

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

Discipline : histoire et civilisation de l'Antiquité

Présentée et soutenue par :

Adèle Vorsanger

le 26 novembre 2022

Routes et territoires dans la Grèce des cités de l'époque archaïque à l'époque hellénistique

Sous la direction de :

DOMINIQUE MULLIEZ – professeur émérite, Sorbonne Université

Membres du jury :

SYLVIAN FACHARD – professeur, université de Lausanne

CLAUDIA MOATTI – professeure, université Paris 8 / University of Southern California

CHRISTEL MÜLLER – professeure, université Paris Nanterre

DENIS ROUSSET – professeur, École Pratique des Hautes Études

REMERCIEMENTS

Mes profonds remerciements s'adressent d'abord à Dominique Mulliez, qui s'est toujours montré un directeur de recherche irréprochable dans mes années de master puis de thèse, ainsi que le meilleur enseignant dont j'aie pu suivre les cours durant mes (nombreuses) années d'études. La réalisation de mon doctorat et, plus largement, ma formation d'helléniste lui doivent beaucoup.

D'autres chercheuses et chercheurs méritent toute ma reconnaissance pour leur profitable enseignement en grec, en épigraphie, en archéologie, entre des murs vénérables ou sous un soleil de plomb, ainsi que pour avoir fait profiter ma recherche de leurs remarques et de leurs conseils : Denis Rousset et Didier Marcotte qui ont participé au comité de suivi de cette thèse ; Claudia Moatti, pour m'avoir donné plusieurs occasions de communiquer mes recherches ; Sylvian Fachard et Julien Zurbach, qui se sont penchés sur quelques pages de la thèse en cours de rédaction. J'ai également pu bénéficier de conseils et de soutien bibliographique lors d'échanges avec Yanis Pikoulas, Anca Dan et Anna Blomley.

Ce travail a été réalisé grâce à différents soutiens financiers et logistiques : un contrat doctoral abondé par l'École Normale Supérieure au sein de Sorbonne Université ; une bourse de la Fondation Thiers ; deux contrats d'ATER à l'université de Caen où j'ai été particulièrement bien accueillie par Jean-Baptiste Bonnard, Typhaine Haziza et Gabriel De Bruyn. Des bourses de l'école française d'Athènes et de la Kommission für alte Geschichte und Epigraphik m'ont permis de bénéficier des périodes de travail intenses et profitables. L'école doctorale Mondes anciens et médiévaux et l'UMR Orient et Méditerranée m'ont accordé des financements ponctuels. Dans les dernières semaines de la rédaction, le laboratoire CRAHAM m'a fait gagner un temps précieux en mettant à ma disposition un ordinateur rapide et fiable : je remercie particulièrement Jean-Claude Fossey pour sa disponibilité et sa gentillesse qui ont transfiguré l'aride période de la mise en page.

Nombreuses et nombreux sont les camarades qui ont accompagné ce travail. D'aucuns n'ont pas hésité à s'aventurer dans la broussaille (ou pire : les transports en commun de la périphérie d'Athènes) à la recherche de vieilles routes que nous n'avons pas toujours trouvées et de cailloux posés les uns sur les autres : Nicolas Bauby, Juliette Dumas, Marie Floquet, Lucille Garnery, Margaux Maraval, Thibaut Martin, Delphine Uberti. La compagnie est au moins aussi importante en bibliothèque : les journées de travail auraient été bien mornes sans Olga Boubounelle, Jules Buffet Chloé Chaigneau, Alexis Dhenain, Lucien Dugaz, Marion Pollaert et bien d'autres. Dans les dernières étapes du travail, leur soutien n'a pas failli et les pages qui suivent ont été relues soigneusement : Olga Boubounelle, Lucien Dugaz, Jules Buffet et Marie Floquet méritent bien d'être remercié.e.s deux fois, ainsi que Thomas Chappuis, Robin Tyne et Laurine Viel. Je dois également une relecture soignée à mon cher père. Merci à lui et ma chère mère pour leur amour et leur fierté parentales. Enfin, merci à Emma Burke, « parce que euh... parce que je l'aime, voilà » comme dirait une autre Adèle : elle a accompagné bien plus que la réalisation de cette thèse. Je n'oublie pas la compagnie à quatre pattes : Flo, Robi et Mulot qui ont représenté une respiration bienvenue et beaucoup de joie au milieu de tout ce travail.

INTRODUCTION

1. LE SUJET

Les routes grecques antiques font l'objet d'une attention de plus en plus soutenue de la part de la recherche depuis quelques décennies, après avoir été longtemps négligées et sous-estimées. On dispose aujourd'hui de différentes monographies étudiant le réseau routier d'une cité ou d'une région, notamment pour l'Attique, la Laconie et d'autres régions du Péloponnèse¹ : même si l'ensemble de la Grèce continentale est encore loin d'être totalement couvert, la documentation archéologique concernant les routes antiques de Grèce est désormais assez abondante. Elle révèle l'existence, dans les cités grecques, de réseaux routiers denses, à la construction maîtrisée et en grande partie carrossables. Le renouvellement des données archéologiques a donc rendu possible et nécessaire la réalisation d'un travail de synthèse sur les routes de la Grèce antique.

Approcher les routes par l'étude des circulations et de la mobilité offre des perspectives intéressantes ; cependant, il m'a semblé que cette approche était assez largement représentée dans la bibliographie. Elle a notamment été développée par H. Roelens-Flouneau pour l'Asie Mineure². La notion de mobilité est explorée de façon approfondie dans de nombreux ouvrages collectifs³. Les circulations à longue distance, en particulier les circulations militaires, mais aussi celles liées aux concours, au grand commerce, à la vie culturelle et intellectuelle, ont reçu une attention certaine, de même que les problématiques liées au statut d'étranger qui découle des mobilités personnelles à travers le monde méditerranéen⁴. Mais les voyages à longue distance ou encore les campagnes militaires représentent des situations, sinon exceptionnelles,

1 KORRES 2009 ; PIKOULAS 2012 ; TAUSEND 2006 ; MARCHAND 2009a ; MARCHAND 2009b ; LOLOS 2011.

2 ROELENs-FLOUNEAU 2019.

3 Voir MOATTI 2004 ; MOATTI & KAISER 2007 ; MOATTI *et al.* 2009 ; CAPDETREY & ZURBACH 2012 ; MOATTI 2012 ; OLSHAUSEN & SAUER 2014.

4 Par exemple HELLMANN 2000 ; CHANIOTIS 2004 ; CROWTHER 2004 ; MIGEOTTE 2004 ; ANEZIRI 2009 ; JOCKEY 2009 ; ROUBINEAU 2012 ; MOATTI & CHEVREAU 2021.

du moins minoritaires et spécifiques dans le cadre des sociétés anciennes. Les sources mettent en valeur ce type de déplacements, qui se détachent sur la masse quasi-invisible des circulations quotidiennes, locales, répétitives. Pourtant, ce sont ces dernières qui expliquent, au premier chef, le tracé des routes, qui façonnent les réseaux routiers et en expliquent les enjeux. La prise en charge des routes par une communauté est révélatrice de la façon dont celle-ci conçoit et organise son territoire. C'est pourquoi nous étudierons les routes en premier lieu comme des infrastructures ancrées dans un territoire, plutôt que sous l'angle des mobilités et des communications à longue distance.

Quant au concept de réseau, il est largement exploité, en histoire, dans ses acceptions abstraites : réseaux d'échanges, réseaux interpersonnels⁵. P. Horden et N. Purcell ont décrit le monde méditerranéen comme un ensemble fragmenté de microrégions, unifié pourtant par des échanges à plusieurs échelles, regroupés sous le concept de *connectivity*⁶. I. Malkin a également développé une vision de la civilisation grecque fondée sur un fonctionnement en réseaux à travers la Méditerranée⁷. Cette notion essentielle à la compréhension des interactions humaines a cependant l'inconvénient d'en dissimuler la matérialité. Or, les réseaux routiers ne sont pas des réseaux immatériels. Il s'agit au contraire de réseaux concrets, à l'instar des réseaux d'égouts ou de gaz⁸. Partir de la matérialité des réseaux routiers et de leur inscription dans l'espace habité et exploité par les cités permet de comprendre dans quelle mesure ils participent à la structuration des territoires et d'en discerner les enjeux multiples : politiques, économiques, stratégiques et religieux.

Cette thèse se donne donc pour objet de proposer une synthèse historique sur les réseaux routiers des cités grecques, de l'époque archaïque à l'époque hellénistique, de façon à mettre en évidence les enjeux multiples des routes dans différents aspects de la vie des cités-États, et en particulier la façon dont elles participent à la construction des territoires civiques. Je me suis efforcée de rassembler une documentation large, aussi exhaustive que possible, et de croiser des sources de différentes natures, archéologiques, épigraphiques et littéraires, afin de replacer

5 ZURBACH 2012, p. 265-268 ; MAUDET 2016.

6 HORDEN & PURCELL 2000.

7 MALKIN 2011.

8 Voir BRUNET *et al.* 1993, s.v. « réseau », p. 430-431.

les routes antiques dans leur contexte historique et culturel et d'éclairer la relation entre les cités et leurs réseaux routiers.

2. LA NOTION DE ROUTE

Malgré son apparente évidence, le terme de *route* recouvre des réalités multiples. Une route se définit comme une chaussée aménagée, artificialisée, permettant la circulation⁹. Le terme est parfois utilisé pour désigner une voie permettant la circulation des véhicules, par opposition à un chemin ou un sentier, adaptés uniquement aux piétons et aux animaux. Mais nous ne retiendrons pas le critère de la carrossabilité pour définir les routes dans le contexte grec antique. En effet, étant donnée la prépondérance massive de la marche à pied dans les circulations terrestres, ainsi que la définition très large du terme grec désignant la route, ἡ ὁδός, il semble plus pertinent de ne pas exclure d'emblée les voies accessibles uniquement ou principalement aux piétons de la définition des routes.

L'étude archéologique et historique des voies anciennes nécessite de les reconstituer à partir de données lacunaires, tout en s'efforçant de distinguer des évolutions chronologiques. S. Robert propose de distinguer trois termes dans l'appréhension archéologique et archéogéographique des réseaux routiers¹⁰ : l'itinéraire, le tracé et le modelé.

La notion d'itinéraire recouvre la circulation entre différents points. On peut distinguer des itinéraires de « grand parcours », aux échelles régionale ou supra-régionale, de « moyen parcours », entre villes et bourgs, et des itinéraires locaux de « petit parcours ». Le terme *route* est parfois utilisé, de façon figurée, pour désigner un itinéraire de long parcours : par exemple la « route de la soie » ou la « route de l'encens ». En anglais, la distinction claire entre « road », qui désigne l'aménagement matériel, et « route », qui signifie l'itinéraire ou l'axe de circulation, empêche les confusions¹¹. Dans le cadre de cette thèse, on évitera l'usage abstrait du mot *route*, de façon à prévenir toute confusion entre un itinéraire ou un axe de circulation et une infrastructure.

9 BRUNET *et al.* 1993, s.v. « route », p. 440.

10 ROBERT 2009b, p. 57.

11 MARCHAND 2009a, p. 108, n. 2.

Les itinéraires sont réalisés par des tracés, qui correspondent aux chaussées matérialisées dans le sol, reliant deux lieux. Les tracés permettant les flux sur un même itinéraire tendent à évoluer sur le temps long pour composer des faisceaux de voies parallèles, en usage de façon successive ou simultanée¹². Pour un itinéraire, on trouve donc différents tracés susceptibles d'être utilisés. Cette catégorie du tracé est celle qui correspond le mieux au sens premier du mot *route*.

Enfin, le modelé désigne la forme matérielle de la route : les caractéristiques de la chaussée, la présence d'accotements ou encore de fossés... Le modelé est l'élément le plus tangible d'une route ancienne, que l'on approche par la fouille ou la prospection. Mais il est également le plus changeant : en effet, un même tracé peut présenter des aménagements hétérogènes, en fonction des lieux traversés, du relief, de la nature du sol, ou bien parce que toute sa longueur n'a pas été aménagée ou réaménagée au même moment. Le modelé ne s'appréhende donc pas tant à l'échelle d'un tracé entier entre deux endroits que segment par segment, en fonction des lieux traversés par la route¹³.

Dans un contexte archéologique, on ne retrouve que dans des cas exceptionnels (sinon jamais) l'intégralité d'un tracé routier antique. Les fouilles et les prospections documentent généralement des segments ou tronçons de routes anciennes, à partir desquels on reconstitue le tracé d'ensemble auquel ils appartiennent. La distinction entre les segments de route attestés sur le sol et la reconstitution d'un tracé, qui peut posséder une vraisemblance plus ou moins grande selon l'aspect des vestiges et le recoupement avec d'autres indices, doit donc également demeurer claire. Les tracés peuvent être reconstitués grâce à différents facteurs, comme la répartition des sites antiques d'une région donnée, la présence de chemins anciens, le plan moderne des voies, la toponymie, ou encore à l'aide de modélisations informatiques comme les Least Cost Paths, qui permettent de calculer le chemin le moins coûteux entre deux points en fonction du temps de trajet et de la difficulté du relief¹⁴. Ces outils apportent des

12 CHEVALLIER 1972, p. 143 ; VION 1989, p. 84-85 ; ROBERT 2009a, p. 57.

13 ROBERT 2009b, p. 55-56.

14 McHUGH 2017, p. 100-102 ; BLOMLEY 2022, p. 58-65.

développements intéressants pour la recherche sur les routes, mais doivent être appréhendés au sein d'un ensemble d'indices convergents et mis à l'épreuve du terrain¹⁵.

La notion de « voie naturelle » est souvent convoquée pour expliquer l'implantation d'une route, ou bien à l'appui de la reconstitution de tracés routiers anciens. On interprète comme voies naturelles des configurations du relief dégageant des axes propices à être parcourus à pied ou par un autre moyen de transport terrestre, c'est-à-dire présentant un dénivelé limité sur une longue distance. Ainsi, les vallées fluviales sont tenues pour des voies naturelles par excellence. L'expression « voie naturelle » suppose donc une corrélation prévisible entre la forme du relief et le tracé des voies de circulation. Cette corrélation se vérifie dans de nombreux cas. Pour autant, l'usage de la notion de voie naturelle pour restituer des routes anciennes doit être limité pour plusieurs raisons : toutes les routes anciennes connues n'empruntent pas des couloirs naturels de circulation ; toutes les voies naturelles ne sont pas parcourues par des routes anciennes ; enfin, l'importance d'une route n'est pas toujours proportionnelle à la douceur du relief¹⁶. De fait, de nombreuses routes documentées par l'archéologie déjouent les prévisions fondées sur le relief. L'idée que ce dernier puisse représenter un obstacle naturel aux circulations est également démentie par les pratiques de la circulation à différentes époques, ainsi que par les vestiges de routes eux-mêmes. La géographie et l'archéologie montrent bien que nul obstacle naturel ne demeure totalement infranchissable. Si les besoins des activités et des circulations l'exigent, on peut trouver des routes et des chemins dans toutes sortes de milieux à première vue hostiles¹⁷. Les couloirs comme les obstacles naturels constituent donc des notions à manier avec modération.

Si l'analyse du relief est évidemment essentielle pour comprendre l'implantation des routes, les principaux déterminismes en jeu semblent plutôt liés à la présence humaine ainsi qu'aux activités et aux ressources des sociétés dans un espace donné : moyens de transport, moyens de construction, pratiques de circulation, répartition de l'habitat, formes d'exploitation politique et économique des territoires.

15 EJSTRUD 2005 ; FACHARD 2012, p. 93, n. 19.

16 VION 1989, p. 72.

17 SINTÈS 2008, p. 646.

3. RÉSEAUX ROUTIERS ET TERRITOIRES

En effet, les routes sont des infrastructures liées à l'organisation d'un territoire donné. L'ensemble des voies d'un territoire constitue un réseau routier, dans la mesure où elles présentent entre elles des connexions et des hiérarchies, en relation avec le maillage de ce territoire et les flux qui le parcourent. La notion de territoire désigne un espace approprié et délimité : elle possède une dimension politique et se comprend en relation avec la présence et les activités d'une population au sein d'un espace ainsi qu'avec la conscience que cette population a d'elle-même. Au sujet des cités-États, on utilise ce terme pour traduire le grec *χώρα*, qui désigne l'espace sur lequel s'étend l'autorité de la cité, habité et cultivé par celle-ci, délimité des cités voisines par des frontières plus ou moins nettes. Dans la Grèce des cités, les territoires civiques représentent une unité géographique fondamentale. Une grande technicité de la construction routière n'est pas requise pour que l'on puisse parler de « réseau » : la relation avec un territoire cohérent et le caractère organisé ou hiérarchisé définissent un ensemble de voies comme un réseau, indépendamment de leur aspect matériel. Si les travaux des dernières décennies ont souligné la qualité et la densité des réseaux de certaines cités grecques, montrant combien les routes grecques avaient été injustement méprisées, on peut soutenir que, quelle que soit la qualité des voies de circulation, le rôle considérable des chemins et des routes dans le rapport entretenu par les communautés avec leur territoire suffit à justifier leur intérêt historique, et ce à toutes les échelles : non seulement à l'échelle des empires et des États, mais aussi aux échelles les plus locales. En effet, le moindre village possède son propre réseau de circulation à travers l'espace voisin.

Ainsi, dans les cités grecques, les routes sont des infrastructures essentielles à l'organisation de la *χώρα*. La structure de la cité-État, en Grèce ancienne, se caractérise notamment par le fait que des communautés restreintes, occupant des territoires de petite taille, constituent des entités politiques indépendantes et représentent donc la principale unité fondamentale d'organisation des réseaux routiers. Le morcellement politique de la Grèce antique a pu être jugé incompatible avec la mise en place de réseaux routiers. Mais on constate, au contraire, que des réseaux routiers existent dans l'ensemble des territoires civiques. De plus, la superficie

limitée de la majorité des territoires des cités a pour conséquence de faire porter les enjeux politiques, stratégiques et économiques propres à un État indépendant sur des réseaux routiers resserrés. Pour les mêmes axes, on peut ainsi observer à la fois des enjeux locaux, liés à l'exploitation économique d'un terroir, et des enjeux politiques et stratégiques, en fonction des relations avec les cités voisines ou de la position d'un territoire dans des flux de circulation à l'échelle régionale.

Les réseaux routiers s'articulent à différentes échelles, parfois nettement distinctes, parfois entremêlées. Au sein de la Grèce des cités, l'écart considérable existant entre les superficies des territoires civiques implique une grande variété dans l'organisation des réseaux routiers, en fonction de la configuration propre de chaque territoire, ainsi que des relations que les cités entretiennent avec les puissances voisines au fil du temps. On peut donc postuler que le territoire civique, en tant que principale unité géographique, politique et administrative dans l'Antiquité grecque, représente la première unité pertinente pour étudier les réseaux routiers : ce travail se concentrera donc en premier lieu sur cette échelle.

L'existence d'une hiérarchie entre différents axes est un élément important de la définition et de la structure des réseaux routiers. Cette hiérarchie joue sur deux plans : on peut distinguer des routes locales et supra-locales, et donc des tracés correspondant à des circulations à plus ou moins longue distance¹⁸, ainsi que des tracés principaux et secondaires pour un même itinéraire. L'archéologie des routes, en particulier des routes romaines, a pu être dominée par une approche considérant les voies anciennes en « monuments », selon l'expression de S. Robert¹⁹. Mais la recherche récente a montré que la place d'une voie au sein d'un réseau ne peut être déterminée sur la seule foi de la qualité matérielle de certains de ses segments. On ne peut donc pas établir de corrélation systématique entre la qualité du modelé d'une route et son rang dans la hiérarchie du réseau²⁰. Comme l'écrit E. Weber au sujet de la France rurale du XIX^e siècle, « l'intensité de la circulation et la pauvreté des voies caractérisent toutes deux l'ancienne société »²¹ : la remarque peut sans doute s'appliquer également à la Grèce. Pour

18 VION 1989, p. 81-82.

19 ROBERT 2009a.

20 ROBERT 2009b, p. 55.

21 WEBER 1983, p. 288.

des déplacements pédestres et lorsque le portage humain ou animal sont privilégiés dans le transport des charges, des chemins de terre battue, simplement défrichés, suffisent amplement et représentaient sans aucun doute la majorité numérique des routes de l'Antiquité²². Par conséquent, les segments routiers antiques retrouvés sur le terrain, pour la plupart munis d'aménagements bâtis ou excavés dans la roche²³, ne représentent qu'une partie restreinte des réseaux dans leur ensemble.

Dans une certaine mesure, la hiérarchie des routes au sein d'un réseau est construite administrativement par une autorité. Ainsi, les normes de la voirie moderne classent les routes entre différentes catégories fixes et leur attribuent des numéros : la départementale D22, la nationale N7, l'autoroute A86 etc. La nomenclature est limpide : chaque route est classifiée, identifiée et possède un début et une fin déterminée. On voit bien que cette définition ne repose pas tant sur des critères matériels que sur une classification administrative, décrétée par les institutions responsables. On ne possède évidemment rien de tel pour la Grèce ancienne. Pour autant, il faudra s'interroger sur l'intervention des institutions sur les réseaux routiers et en particulier sur la façon dont leur structure a pu ou non être prise en charge par les cités.

Enfin, les réseaux routiers se stratifient au cours du temps, au gré des constructions et des abandons de voies, évoluant avec les équilibres politiques et géographiques d'un territoire²⁴. Ils peuvent révéler une profondeur chronologique qui est évidemment centrale pour notre sujet. En effet, les tracés se perpétuent, souvent sur le temps long, recevant des aménagements variés au fur et à mesure de leur usure ou en fonction de l'évolution des circulations et de l'importance relative des différents points reliés par le réseau des voies. De nombreux itinéraires et tracés se sont perpétués de l'Antiquité à nos jours, en particulier en Grèce. C'est notamment pour cette raison qu'une grande partie des vestiges de routes antiques ont aujourd'hui disparu, détruits et recouverts par des aménagements récents²⁵. Mais cela signifie aussi que la présence d'une voie moderne peut être un indice du tracé des routes anciennes. Par exemple, la route d'Athènes à Éleusis a persisté selon un tracé quasiment inchangé depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours : les

22 FACHARD 2012, p. 108-109.

23 FACHARD 2012, p. 109.

24 VION 1989, p. 87 ; ROBERT 2009a.

25 FACHARD 2012, p. 92-93.

aménagements modernes recouvrent, en grande partie, les modelés anciens, ou bien ils n'en sont que faiblement écartés.

4. PROBLÉMATIQUES

L'axe central de cette thèse porte donc sur la relation entre les réseaux routiers et les territoires des cités-États. Plusieurs problématiques se font jour. Tout d'abord, les routes grecques revêtent des enjeux variés et essentiels pour les cités : enjeux économiques, religieux, stratégiques, politiques et territoriaux. Il convient d'identifier cette variété d'enjeux et de déterminer la façon dont ils s'inscrivent matériellement dans le réseau routier. Dans quelle mesure les Grecs ont-ils eu conscience du rôle des routes dans l'organisation de leurs territoires ? La question des échelles pertinentes et de leur articulation est complexe. Les territoires civiques apparaissent comme l'échelle fondamentale pour saisir l'organisation des réseaux routiers grecs, dans la mesure où ils correspondent aux espaces sur lesquels s'exerce la souveraineté de chaque cité-État indépendante. Pour autant, on observe des disparités importantes dans la complexité de l'organisation des réseaux routiers en fonction de la taille des territoires civiques. Nous nous interrogerons également sur l'existence d'échelles d'organisation des réseaux routiers dépassant la cité-État : il s'agira de comprendre dans quelle mesure les liaisons entre centres urbains de différentes cités, franchissant les zones frontalières, forment des réseaux routiers à l'échelle supra-civique. À plus petite échelle encore, des ensembles régionaux ont-ils pu former le cadre de réseaux routiers cohérents ?

Enfin, on s'intéressera aux évolutions chronologiques des réseaux routiers grecs. Au-delà de la date des modelés de segments routiers identifiés par l'archéologie, comment date-t-on les réseaux routiers anciens ? Est-il possible de mettre en évidence une chronologie générale, des évolutions concernant l'ensemble des cités grecques entre l'époque archaïque et la conquête romaine ? Au sein des territoires civiques considérés isolément, comment appréhender les évolutions chronologiques du réseau routier ?

La question de l'action des cités, ou d'autres pouvoirs, sur les réseaux routiers est transversale à l'ensemble des problématiques énoncées. Il faut déterminer dans quelle mesure

les cités sont intervenues sur la matérialité des réseaux : le tracé et la construction des routes, ainsi que les aménagements para-routiers. Les institutions civiques ont-elles activement agi sur les réseaux routiers dans un but d'organisation territoriale ? Ont-elles donné à leurs réseaux routiers des caractéristiques susceptibles de servir des intérêts spécifiques ? Comment l'histoire politique, militaire, sociale, économique des cités influence-t-elle l'organisation des routes ?

5. BORNES GÉOGRAPHIQUES ET CHRONOLOGIQUES

Les bornes géographiques et chronologiques du sujet ont été déterminées de façon à dégager un ensemble politiquement cohérent et géographiquement continu, en centrant le raisonnement sur les territoires des cités de Grèce continentale, antérieurement à la conquête romaine.

Le cadre géographique de cette thèse comprend les cités de Grèce centrale et du Péloponnèse, ainsi que l'Attique. Les études de cas sont choisies au sein de cet ensemble, qu'on a ainsi délimité afin de conserver une continuité géographique, permettant d'envisager l'existence d'axes terrestres à longue distance à travers le territoire de nombreuses cités, ainsi qu'une uniformité politique, dans la mesure où l'on exclut ainsi certaines régions de la Grèce organisées en ethnies ou en royaumes, telles que l'Épire et la Macédoine. Par ailleurs, l'ensemble de ces régions est couverte par la description de la Grèce de Pausanias, qui constitue une source essentielle pour notre étude. Les routes de l'Asie Mineure ayant déjà été étudiées par H. Roelens-Flouneau²⁶, il n'était pas question de s'y attarder. L'histoire des routes en Asie Mineure est par ailleurs fortement marquée par l'influence de différents pouvoirs : l'empire achéménide puis, à la suite de la conquête d'Alexandre, les royaumes hellénistiques²⁷. En Grèce continentale en revanche, l'organisation des territoires civiques ainsi que les relations des cités entre elles représentent les principaux facteurs politiques influant sur l'aspect des réseaux routiers. On a également laissé de côté les routes de Grèce de l'Ouest, en raison des spécificités que présentent les fondations coloniales dans l'organisation de leurs territoires et

26 ROELENs-FLOUNEAU 2013 ; ROELENs-FLOUNEAU 2019.

27 ROELENs-FLOUNEAU 2019, p. 1-3.

leurs rapports avec les populations voisines. Pour autant, certains documents issus des cités d'Asie Mineure ou des îles égéennes pourront être utilisés ponctuellement.

Du point de vue de la chronologie, la limite haute est placée à l'époque archaïque. Comme on le verra plus loin, il est probable que cette époque, marquée par la fixation progressive des cadres politiques et territoriaux des cités grecques, correspond également à un moment structurant pour les réseaux routiers. Les premières sources écrites exploitables pour notre sujet datent plutôt du ^v^e siècle av. n.è., mais certains textes témoignent, comme on le verra, de l'existence d'une prise en charge institutionnelle des routes dès le ^{vi}^e siècle.

La limite basse du sujet est fixée à la fin de l'époque hellénistique, de façon à exclure la conquête et la domination romaines de la réflexion. À certains égards, l'achèvement de la conquête romaine ne représente pas nécessairement un véritable pivot chronologique. En effet, les évolutions lentes de la répartition du peuplement et des modalités de l'exploitation agricole des territoires, qui ont une influence considérable sur l'organisation des réseaux locaux, ne sont guère déterminées par les événements de l'histoire politique²⁸. Cependant, les guerres liées à l'extension de la puissance romaine semblent avoir assez lourdement pesé sur les populations des cités, tandis que l'autonomie des cités-États et leurs relations internationales sont affectées par la domination romaine²⁹. De plus, les routes romaines ont tant marqué l'historiographie des réseaux routiers antiques qu'il me paraissait important de les mettre totalement de côté dans cette étude, de façon à en concentrer le propos sur les spécificités de l'organisation des réseaux routiers au sein des territoires des cités grecques. On ne se penchera donc pas sur l'évaluation de l'ampleur de la construction routière romaine dans la province d'Achaïe.

6. MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

Du point de vue de la méthodologie, la réalisation de cette synthèse nécessitait de recouper l'ensemble de la documentation disponible : archéologique, épigraphique et littéraire. Les progrès de la connaissance archéologique des routes grecques ont suscité une bibliographie abondante qui en a renouvelé l'image. Le dépouillement des travaux sur les voies de

28 ALCOCK 1993, p. 36-37.

29 ALCOCK 1993, p. 13-14.

communication de différentes cités ou régions a représenté l'une des premières étapes de cette recherche. Le choix des cités faisant l'objet d'études de cas a été effectué en fonction de la masse et de l'intérêt de la bibliographie disponible sur les territoires et les routes antiques. L'objectif de cette thèse ne consiste pas à produire de nouvelles données matérielles, ce qui aurait nécessité une approche localisée sur une zone spécifique, ainsi que des recherches de terrain de longue haleine. Cependant, autant que possible, j'ai tâché de me rendre sur le terrain pour localiser certains segments de routes évoqués dans la bibliographie et constater la configuration des lieux. La pandémie du Covid-19 ne m'a pas permis de me rendre en Laconie, comme je l'avais prévu en 2020, mais j'ai pu effectuer des observations personnelles sur des routes antiques en Attique, en Phocide et en Argolide entre 2017 et 2021, ainsi que des randonnées et des visites de sites assez éclairantes.

Pour l'ensemble des études de cas présentées, ainsi que pour certains exemples particulièrement développés, j'ai réalisé des cartes synthétisant les données disponibles dans les publications. Ces cartes ont été produites à l'aide du logiciel QGIS, en utilisant des jeux de données libres, provenant notamment de Open Street Map. La localisation des sites antiques est reportée à partir des cartes du *Barrington Atlas*³⁰, sauf dans certains cas contestés. Le tracé des routes antiques est figuré à partir des travaux et des cartes publiées sur les régions concernées, géoréférencées par mes soins. La bibliographie utilisée pour la réalisation de chacune des cartes est indiquée en légende. J'ai représenté par un trait continu rouge les routes telles que l'on peut les reconstituer sur la foi d'un ou plusieurs segments documentés, et par des tirets de même couleur les voies dont l'existence est plausible, mais dont le tracé n'est pas assuré. Ces cartes ont avant tout vocation à synthétiser graphiquement l'état des connaissances sur les routes d'une région donnée, ainsi qu'à soutenir le fil de l'argumentation.

Les sources écrites, tant les textes d'auteurs que les textes épigraphiques, doivent être réévaluées au prisme des apports de l'archéologie des routes. Parmi les textes épigraphiques, les bornes routières inscrites sont peu nombreuses, mais constituent un petit ensemble qui sera étudié ici. Quelques textes évoquent la prise en charge administrative des routes par les cités.

30 Talbert 2000.

Les inscriptions funéraires, qui interpellent parfois les passants, peuvent présenter un intérêt. Enfin, les routes sont utilisées comme repère topographique dans de nombreuses inscriptions relatives aux délimitations frontalières des cités.

Au sein des textes d'auteurs, certains genres présentent un intérêt particulier pour le sujet, mais les mentions incidentes de routes ou de circulations terrestres peuvent également apporter des informations précieuses. L'œuvre de Strabon et, surtout, la *Périégèse* de Pausanias sont essentielles. Le lexique de Pausanias, ses indications de distances et sa pratique de la description d'itinéraire seront souvent mises à profit dans ces pages. Pausanias écrit certes à une époque, le II^e siècle de n.è., qui dépasse largement les bornes chronologiques de ce travail. Pour autant, son témoignage est essentiel. De plus, la grande majorité des routes sur lesquelles il a voyagé existaient déjà plusieurs siècles auparavant, comme en témoignent les différents sites et monuments qu'il signale sur ses trajets. Aucun texte grec antique n'apporte autant d'indications sur les routes que celui de Pausanias. Les récits d'historiens, Hérodote, Thucydide, Polybe ou Plutarque, contiennent des informations sur les routes essentiellement en contexte militaire : ils indiquent par exemple les itinéraires suivis par des armées, ou décrivent la topographie de certaines zones. Par ailleurs, tout type de texte peut évoquer, dans différents contextes, des routes ou des itinéraires dont on peut tirer des indications intéressantes à mettre en relation avec d'autres sources. Ainsi, la comédie est riche de détails de la vie quotidienne, y compris sur les circulations. Les récits mythologiques présents dans différents genres littéraires, notamment la tragédie, permettent d'approcher la portée mythique ou religieuse de certains trajets. Les philosophes seront parfois convoqués, notamment pour leurs réflexions sur le territoire des cités et son organisation. Les épigrammes de l'*Anthologie grecque* sont assez riches de mentions de routes et de voyageurs.

Les sources écrites sont donc disparates, mais somme toute relativement variées et abondantes. Malgré l'apparente modestie des informations contenues dans chaque passage pris individuellement, la recherche d'exhaustivité et la comparaison de nombreuses occurrences sont particulièrement importantes dans l'étude du lexique des routes, qui a elle-même des conséquences sur la conception que l'on peut se faire des catégories et des

hiérarchies de voies. En outre, certains textes abondamment cités et commentés, comme par exemple le passage d'Hérodote sur la gestion des routes publiques par les rois de Sparte³¹, peuvent être plus finement compris par la comparaison avec d'autres textes. Je me suis donc efforcée d'utiliser les sources littéraires de façon aussi exhaustive que possible. J'ai relevé les passages pertinents en procédant à une lecture intégrale des œuvres les plus importantes, notamment celles de Pausanias, Strabon, Hérodote et Thucydide, ainsi qu'en réalisant des recherches d'occurrences dans le *Thesaurus Linguae Graecae* et dans la base d'inscriptions en ligne Phi. Les textes et les traductions sont reprises de la Collection des Universités de France, souvent légèrement modifiées. En cas d'usage d'une autre édition et traduction en français, j'ai précisé la source en note. En cas d'absence de traduction française (notamment pour les livres 2, 3, 9 et 10 de Pausanias), j'ai utilisé le texte grec de la collection Loeb et réalisé une traduction personnelle.

Enfin, un chapitre de cette thèse recourt à la documentation iconographique pour identifier certains aspects matériels des transports terrestres. Les documents commentés ont été relevés dans certaines sections du *Lexicon Iconographicum Mythologiae Classicae*, concernant des personnages divins ou mythologiques volontiers représentés dans un équipement de voyageur, tels que Thésée, Hermès ou Ulysse. D'autres exemples ont été identifiés au gré du dépouillement bibliographique. En tout état de cause, les choix de documents iconographiques réalisés ne visent pas à l'exhaustivité, mais plutôt à une forme de représentativité.

Ainsi, cette étude s'appuie sur des sources de natures diverses, recoupées entre elles. Le renouveau porté par les données archéologiques récentes permet une réévaluation des sources écrites, plus nombreuses et plus riches qu'on ne le penserait à première vue.

7. PLAN

Après un chapitre historiographique détaillant l'état de la recherche sur les routes grecques, la première partie de la thèse permet de poser le cadre matériel des infrastructures

31 Hérodote 6.57.

et des circulations. On s'attache d'abord à décrire les vestiges de routes pour en résumer les principales caractéristiques techniques. Le lexique des routes est ensuite détaillé. Enfin, on s'attarde sur le point de vue des individus en mouvement pour mettre en évidence la répartition des moyens de transport ainsi que la perception de l'espace et des itinéraires.

La deuxième partie rassemble quatre études de cas, portant sur l'Attique archaïque, la Laconie, Épidaure et Delphes. Ces exemples ont été choisis de façon à mettre en évidence les principales problématiques attachées aux réseaux routiers, leur articulation avec le territoire des cités, les différents enjeux qui s'y rapportent et la façon dont les institutions ont pu intervenir sur les réseaux. Il s'agissait également de couvrir une certaine variété dans l'extension des territoires. Athènes et Sparte se distinguent par la très vaste superficie de leurs territoires respectifs. Leurs réseaux routiers, on le verra, possèdent donc une structure particulièrement complexe, qui permet de poser la question de la hiérarchisation des voies à l'intérieur d'un territoire unitaire. De plus, il s'agit des cas les mieux documentés par les recherches archéologiques et les sources écrites. Pour Delphes et Épidaure, les réseaux routiers ne sont connus que de façon plus lacunaire, mais les sources écrites éclairent des points intéressants. Ces deux cités possèdent des territoires de taille plus restreinte, plus proche de la situation de la majorité des cités. Le fait que toutes deux abritent des sanctuaires très réputés et attirant de nombreux visiteurs permet d'envisager l'articulation entre réseau local et circulations à plus longue distance.

Enfin, la dernière partie s'organise de façon thématique pour présenter les différents enjeux des réseaux routiers au sein des territoires civiques et dans les relations entre cités. Les études de cas sont convoquées dans l'argumentation, tandis que d'autres exemples peuvent également être développés. On s'interroge d'abord sur la gestion administrative des réseaux routiers et l'intervention des institutions. Dans un deuxième temps, on aborde la place des routes dans les problématiques de défense du territoire ainsi que leur organisation dans les zones frontalières. Les chapitres suivants sont consacrés au rôle des réseaux routiers dans la vie économique des cités, puis à la relation entre réseaux routiers et sanctuaires

extra-urbains. L'ultime chapitre propose une synthèse sur la structure et la chronologie des réseaux routiers, à différentes échelles.

HISTORIOGRAPHIE

1. LACUNES ET PRÉJUGÉS

Le *Barrington Atlas of the Greek and Roman World* de R. Talbert est paru en 2000¹. Les voies y sont marquées d'un trait gris, plein pour les routes bien identifiées, en pointillés pour noter des tracés approximatifs. L'Italie apparaît, évidemment, densément sillonnée par les voies romaines ; de même pour la Gaule, l'Espagne, l'Afrique, l'Asie mineure, la Macédoine... Mais, sur les feuillets 55, 58 et 59, ceux de la Grèce centrale, du Péloponnèse et de l'Attique, les cités sont des points flottants, que quasiment aucun tracé ne relie entre eux – à quelques exceptions près, comme la « voie sacrée » entre Athènes et Éleusis. Sur ces cartes, la Grèce continentale est donc figurée comme un espace dénué de réseaux routiers. Une telle représentation cartographique est l'héritière de biais et de préjugés anciens, encore bien ancrés dans l'historiographie.

En effet, les routes grecques ont longtemps été réputées rudimentaires, malcommodes, dangereuses² ; les Grecs, peuple de navigateurs, auraient privilégié les liaisons maritimes³. L'*opinio communis* a affirmé, depuis le XIX^e siècle, que deux facteurs majeurs ont empêché la Grèce de se doter d'un réseau fort de routes construites : la hauteur des montagnes et l'émiettement politique⁴. Si bien qu'à l'heure où paraissait le *Barrington Atlas*, l'état de la recherche sur les routes de Grèce continentale – ou peut-être plutôt son caractère confidentiel – ne permettait pas de tracer, même sommairement, les grands axes terrestres dans un atlas de référence.

Jusque récemment, les routes grecques sont en effet demeurées un objet d'étude passablement délaissé, en comparaison avec les routes romaines, sur lesquelles porte une abondante bibliographie. Dès 1622, Nicolas Bergier, érudit rémois, publie une *Histoire des*

1 TALBERT 2000.

2 Par exemple, ANDRÉ & BASLEZ 2013, p. 373.

3 Par exemple, ANDRÉ & BASLEZ 2013, p. 12 : « La mer appelle le Grec. »

4 Par exemple, ANDRÉ & BASLEZ 2013, p. 373.

grands chemins de l'Empire romain. Dans son adresse préliminaire au roi Louis XIII, il souligne avec emphase la grandeur du sujet :

Plusieurs étonnés de l'étendue immense de ces chemins, pavés d'une manière extraordinaire à nos jours [...], en ont attribué l'origine aux Démons, aux Géants, aux Fées, et à la Magie.

Les routes des cités grecques n'ont pas tant frappé l'imaginaire. Sur ce sujet, l'historiographie est longtemps restée assez maigre, mais cette situation connaît un infléchissement puissant depuis quelques décennies.

2. LES ROUTES DANS LES RELATIONS DE VOYAGE (ca 1800-1850)

Ce n'est qu'à partir du début du XIX^e siècle, avec la multiplication des voyages érudits en terre hellénique, qu'on observe, dans certaines relations de voyages, un intérêt naissant pour les routes grecques antiques. On y décèle parfois l'expression d'un certain émoi à l'idée de marcher dans les pas des anciens ; ainsi Flaubert, sur la route entre Athènes et Éleusis, à l'hiver 1850-1851, s'interroge en termes imagés⁵ :

Où est le fameux pont où les gars d'Athènes venaient engueuler les femmes se rendant aux Mystères ? Si mes souvenirs ne me trompent, il y avait un bois de lauriers-roses à côté, dans lequel les gens se cachaient ; sur toute la route je n'ai pas vu un seul laurier-rose ?

Mais au-delà de cette dimension anecdotique, on trouve dans les récits de voyage, pour la première fois, des notes sur les routes anciennes : soit que le voyageur consigne des vestiges témoignant du caractère antique du chemin, notamment des ornières, soit qu'il tâche de reconstituer un itinéraire antique. Récit de voyage et étude archéologique se distinguent parfois difficilement au XIX^e siècle ; ou plutôt, le voyage fait alors partie des outils de l'archéologie et constitue la seule méthode pour connaître intimement une région et ses vestiges. Les routes ont leur place dans les recherches de topographie historique menées à cette époque. Pausanias accompagne les voyageurs. S'il est douteux que sa *Description*

5 G. Flaubert, *Voyage en Orient*, éd. de Cl. GOTHOT-MERSCH, dans *Oeuvres complètes*, t. II, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, p. 873.

de la Grèce ait été conçue comme un guide de voyage dans l'Antiquité, c'est à peu près l'usage qui en est fait au XIX^e siècle. Par exemple, les voyages de W. Gell, entre 1801 et 1806, suivent les trajets de Pausanias : la relation de voyage de W. Gell s'accompagne d'un commentaire à l'œuvre du Périégète et à celle de Strabon⁶. On trouve donc évidemment des interrogations et des débats sur les itinéraires qu'empruntait Pausanias, où l'identification de vestiges routiers peut intervenir. Reconstituer les routes empruntées par les armées à l'occasion des campagnes militaires et des batailles de l'époque classique est également une préoccupation notable.

Les ornières taillées dans un sol rocheux sont fréquemment signalées par les voyageurs. La présence d'ornières est en effet un indice assez sûr du caractère antique d'une route puisque, à l'époque de la domination ottomane, l'usage des chariots a totalement disparu au profit de celui des bêtes de somme⁷. W. Mure consacre un passage de son *Journal of a Tour in Greece* à la question des ornières⁸ : à l'occasion de la description du pont de Xerokampo dans le Taygète, il résume en quelques pages les préjugés ayant cours sur les routes grecques et les éléments nouveaux apportés par l'observation de terrain. L'ingénierie routière antique doit avoir été portée, il le soupçonne, « à un degré de perfectionnement bien supérieur en Grèce que ce que l'on a généralement supposé »⁹. En témoignent ces ornières dont les voyageurs font régulièrement état : Mure insiste ici nettement sur le caractère construit de ces ornières qui ne doivent rien à l'usure. La fréquence des chars et chariots dans la littérature grecque, comme par exemple dans le mythe d'Œdipe, représente pour lui une preuve que « la Grèce doit avoir été sillonnée de voies carrossables dans toutes les directions depuis l'époque la plus reculée »¹⁰. Les voyages d'érudits jouent donc un rôle important dans l'émergence de la recherche sur les routes grecques, car ils sont le cadre des premières observations de terrain.

6 GELL 1810.

7 DODWELL 1819, t. I, p. 115 ; PIKOULAS 1999c.

8 MURE 1842, t. II, p. 250-254.

9 « to a much higher degree of perfection in Greece than has usually been supposed ».

10 « Greece must have been intersected with carriage roads in every direction from the earliest period ».

3. HISTOIRE DES TECHNIQUES ET DES TRANSPORTS (ca 1850-1960)

Le premier ouvrage de synthèse spécifiquement consacré aux routes de Grèce est une dissertation d'une centaine de pages parue en 1855, *Zur Geschichte des Wegebaus bei den Griechen*, par E. Curtius¹¹, qui met à profit l'ensemble des documents disponibles à cette époque. Cette première étude est longtemps restée la seule. En raison du nombre des références épigraphiques et littéraires convoquées, il demeure nécessaire de la consulter. Si certains raisonnements et conclusions sont évidemment vieillissés, E. Curtius expose en ouverture de son ouvrage des principes qui restent les nôtres : l'attention que mérite l'histoire des choses de la vie quotidienne ; l'idée que les sources littéraires peuvent totalement passer sous silence des aspects importants de l'activité des anciens, auxquels seul le terrain peut donner accès. Le respect que E. Curtius porte à son sujet lui évite de verser, à l'égard des routes grecques, dans une condescendance trop fréquente dans la bibliographie postérieure.

Après la dissertation de E. Curtius, il s'écoule quasiment un siècle sans que l'état des connaissances ne progresse sensiblement. Quelques ouvrages généraux sur les routes ou sur les techniques antiques se contentent de reprendre ses principales idées, mais en jetant généralement un regard beaucoup plus méprisant sur le trafic routier grec. On considère souvent que les « voies sacrées », les voies d'accès aux sanctuaires, étaient les seules routes ou presque à recevoir un véritable soin technique en Grèce, à savoir des ornières artificielles permettant le passage des chariots portant les objets sacrés¹². Le reste n'était que chemins de terre battue qui n'excitaient guère les passions des chercheurs.

L'article « Via » du *Dictionnaire des Antiquités* de Daremberg et Saglio, rédigé par S. Reinach, résume bien cet état des savoirs¹³. Les routes minoennes et mycéniennes, avec leur pavage cyclopéen, se voient consacrer une bonne part de l'article. Mais on lit ensuite que « ce que les textes et les études faites sur le terrain nous apprennent des routes grecques, à l'époque

11 CURTIUS 1855.

12 Par exemple FORBES 1934, p. 101.

13 REINACH 1919.

classique, n'est pas fait pour en donner une idée favorable », que seuls quelques courts tronçons de route étaient carrossables, ceux menant aux grands sanctuaires, que les Grecs « n'ont jamais su [...] gravir les montages par des routes en lacets »¹⁴.

Les voies romaines semblent étouffer, par contraste, la recherche sur le domaine hellénique. L'affirmation de leur supériorité sur les routes grecques est soutenue par un passage de Strabon¹⁵ :

Οὔτοι προύνόησαν μάλιστα ὧν ὀλιγόρησαν ἐκεῖνοι, στρώσεως ὁδῶν καὶ ὑδάτων εἰσαγωγῆς καὶ ὑπονόμων τῶν δυναμένων ἐκκλύζειν τὰ λύματα τῆς πόλεως εἰς τὸν Τίβεριν.

Les Romains, eux, ont pourvu surtout à ce que ceux-ci [les Grecs] avaient négligé, à savoir la construction de chaussées, d'aqueducs et d'égouts capables d'évacuer dans le Tibre toutes les immondices de la cité.

Ce texte est régulièrement convoqué¹⁶ pour soutenir l'idée que les routes grecques étaient de qualité médiocre, voire totalement négligées par les cités – sans qu'il soit toujours tenu compte de son caractère partial. Dans les ouvrages traitant à la fois de routes grecques et romaines, celles-ci éclipsent largement celles-là. C'est évidemment le cas dans l'article du dictionnaire de Daremberg et Saglio, où la partie consacrée aux routes romaines, bien plus développée que celle portant sur les routes grecques, est en outre agrémentée de nombreuses cartes du réseau routier des différentes parties de l'empire. On peut également citer le manuel d'A. Neuburger¹⁷, *Die Technik des Altertums*, paru en 1919, où une seule page est consacrée aux routes grecques, contre dix pour les routes romaines. De façon moins flagrante, le réseau d'Asie Mineure est également vu d'un meilleur œil que celui de la Grèce continentale, à cause des voies royales perses, du passage d'Alexandre, sa vaste armée et ses bématistes et enfin des différents royaumes qui la composaient à l'époque hellénistique, souvent jugés plus à même que les cités-États d'avoir pris en charge de vastes travaux¹⁸.

14 REINACH 1919, p. 779.

15 Strabon 5.3.8.

16 REINACH 1919, p. 778 ; FORBES 1934, p. 96.

17 NEUBURGER 1919, p. 457-459.

18 REINACH 1919, p. 780-781.

L'ouvrage de R. J. Forbes, *Notes on the History of Ancient Roads and their Construction*¹⁹, paru en 1934, trace un tableau de la construction routière, de la préhistoire à l'Antiquité, dans toute l'Europe et le monde méditerranéen, jusqu'à l'Inde. Les routes romaines s'y taillent évidemment la part du lion, avec une cinquantaine de pages, contre dix à vingt pour les autres chapitres. Sur le réseau grec, R. J. Forbes reprend les idées habituelles : prééminence du trafic maritime, paysage compartimenté par de hautes montagnes, structures politiques trop petites pour élaborer des réseaux viaires. L'approche de R. J. Forbes, ingénieur de formation, se veut avant tout technique ; mais les éléments matériels cités sur les routes grecques se réduisent encore essentiellement à quelques mentions d'ornières dans les récits de voyageurs. R. J. Forbes rédige donc sa synthèse à partir de textes littéraires et de quelques suppositions. Son ouvrage n'apporte guère plus de matière que l'article du dictionnaire de Daremberg et Saglio. Trente ans après cette publication, en 1964, le livre est réédité et R. J. Forbes écrit, dans la préface de cette seconde édition, que « nulle recherche essentielle n'a été publiée sur les techniques antiques de construction de routes depuis l'édition originale »²⁰.

Cette affirmation est cependant inexacte concernant la voirie grecque ; mais les nouvelles recherches sont grecques et publiées en grec, ce qui peut expliquer que l'auteur n'en ait pas eu connaissance. De 1932 à 1939, I. Travlos et K. Kourouniotis ont conduit des fouilles sur la « voie sacrée » d'Athènes à Éleusis²¹. Leurs recherches portent notamment sur le sanctuaire d'Aphrodite à Daphni et sur le tracé de la route entre ce site et le lac de Koumoundourou (les Rheitoi antiques). Une part significative de leurs publications est consacrée aux segments fouillés de la voie et l'on y trouve des indications précises sur la surface et, parfois, la coupe de la chaussée. Il s'agit de la première publication d'une voie grecque antique connue par la fouille et non pas seulement par des vestiges de surface. La technicité des « voies sacrées » étant acceptée depuis longtemps par la recherche²², ces fouilles n'apportent pas vraiment de

19 FORBES 1934, p. 96-114.

20 FORBES 1964, vii : « No essential research on the techniques of ancient road-building was published after the original edition. »

21 TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1936 ; TRAVLOS 1937 ; TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1938 ; TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1939.

22 REINACH 1919, p. 779 ; FORBES 1934 p. 101-102.

réévaluation globale sur le réseau des routes grecques. Néanmoins, elles versent des éléments neufs au dossier.

En outre, en 1940, un autre ingénieur, Th. Despotopoulos, publie une étude sur la construction routière en Grèce à travers les âges²³. Même si on y trouve toujours certaines idées reçues, notamment la surestimation des « voies sacrées », ce long article est d'une précision technique bien supérieure aux travaux antérieurs. Après une première section consacrée aux routes de l'âge du bronze, la deuxième concerne l'Antiquité classique. De nombreux exemples sont cités et illustrés de photographies ou de schémas, plusieurs pages comparent les dimensions des ornières de différentes routes ; on trouve également plusieurs exemples de ponts. Enfin, Th. Despotopoulos fournit une carte sommaire des principaux axes routiers de la Grèce continentale. L'époque romaine fait l'objet de la section suivante et on trouve là encore une discussion fondée sur des exemples précis, ainsi qu'une carte dessinée d'après la Table de Peutinger. L'auteur rédige enfin une partie sur l'époque byzantine et la domination ottomane, avant de conclure sur les progrès foudroyants occasionnés par l'indépendance de la Grèce.

En somme, la recherche spécifiquement dédiée aux routes grecques évolue lentement entre le début du XIX^e siècle et la seconde moitié du XX^e siècle. On constate chez plusieurs auteurs un dédain certain pour le sujet. Sur le plan technique, l'ingénierie routière grecque est souvent tenue pour négligeable, à l'inverse de la navigation, considérée comme la seule expression du génie grec dans le domaine des transports. La dévalorisation des routes grecques entraîne celle de la circulation terrestre en général. Les déplacements à pied n'intéressent guère, on considère la marche comme un moyen de locomotion peu commode et contraint²⁴. Le poids des préjugés et des jugements de valeur historiques s'est donc fait lourdement sentir pendant de longues décennies sur l'histoire des mobilités terrestres en Grèce ; certains manuels généraux relativement récents se situent encore dans la lignée directe des premières synthèses consacrées aux routes grecques²⁵.

23 DESPOTOPOULOS 1940.

24 REINACH 1919, p. 779.

25 CASSON 1974 ; ANDRÉ & BASLEZ 1993.

4. LES ROUTES ET LA GÉOGRAPHIE HISTORIQUE (ca 1960-1990)

Si l'étude des routes grecques peine longtemps à se constituer en champ de recherche à part entière à cause des préjugés techniques décrits ci-dessus, les évolutions de la géographie historique sont à l'origine d'un essor progressif de cette thématique à partir du milieu du xx^e siècle. Le renouvellement de l'étude des routes antiques en Grèce est l'œuvre d'archéologues marcheurs qui ont constaté en personne que les montagnes grecques n'ont rien d'infranchissable et que la campagne hellénique est sillonnée de voies de toutes époques. La pratique de la géographie historique comme science de terrain, telle que la préconisait notamment L. Robert, est l'héritière directe des voyages érudits du siècle précédent. Mais le développement des déplacements motorisés met en évidence, par contraste, la proximité qui existait entre les conditions de déplacements des voyageurs modernes et des anciens. Comme l'écrit L. Robert au sujet des voyages non motorisés²⁶ :

On voit les paysages à l'exacte manière d'un voyageur antique – à la même cadence, les distances étant évaluées en durée de marche à pied ou de cheval au pas, en heures et non en bornes kilométriques – avec le même effort physique et ses limites. [...] On est alors apte à voir – on est conditionné, dirai-je, pour voir les paysages comme l'habitant d'une de ces petites cités, dont le territoire était à la mesure du pas et de l'effort humain.

Une telle conception de la géographie historique, appuyée sur une connaissance personnelle des régions décrites, impose de prendre en compte les voies de circulation dans le cadre des études locales ou régionales.

Par rapport à l'époque des premiers voyageurs en Grèce, la méthode change de façon significative. Ceux-ci s'interrogeaient, au sujet des chemins qu'eux-mêmes étaient amenés à parcourir, sur leur datation antique, mais sans s'aventurer hors des sentiers battus – au sens propre. À partir de la seconde moitié du xx^e siècle en revanche, il devient progressivement impossible de se fier au réseau contemporain. Depuis l'après-guerre, l'urbanisation et la conquête de la route par la voiture entraînent des mutations profondes de la voirie : les voies principales sont asphaltées, élargies, de nombreux chemins non carrossables sont abandonnés

26 ROBERT 1973, p. 180.

et oubliés. Dans ces conditions, d'innombrables vestiges de routes anciennes disparaissent. L'œuvre des voyageurs modernes, ainsi que les tout premiers guides touristiques, comme les guides Baedeker ou les guides Joanne, acquièrent alors quasiment le statut de source pour l'histoire des voies antiques²⁷. En effet, les chemins empruntés avant la mécanisation des transports peuvent souvent être identifiés comme antiques, en raison de la longévité considérable dont peuvent jouir les routes ; du moins, ils renseignent sur les possibilités de déplacements et les axes de communication dans une région donnée. Les bons connaisseurs des campagnes grecques, comme les bergers ou les chasseurs, sont régulièrement mis à contribution par les chercheurs.

Ces travaux ont eu une influence déterminante dans l'émergence progressive d'un domaine de recherches spécifiquement consacré aux routes terrestres. L'article classique de N.G.L. Hammond, « The Main Road from Beotia to the Peloponnese »²⁸, en est un exemple. L'auteur, lui-même grand marcheur depuis sa jeunesse et extrêmement familier de la campagne grecque (entre autres grâce à ses activités de maquisard durant la deuxième guerre mondiale)²⁹, y présente un itinéraire qu'il identifie comme une voie de communication essentielle entre la Mégaride et la Béotie dans l'Antiquité. L'aménagement ancien et soigné du chemin et, surtout, la présence régulière de tours antiques et autres vestiges dans la région des Vathychoria, sur les piémonts sud du Cithéron, appuient son hypothèse. L'article prend la forme d'une description progressive du chemin, mise en perspective par une analyse du contexte topographique du nord de la Mégaride.

Au cours des années 1980, l'étude des routes antiques prend une place de plus en plus assise dans les études de géographie historique. L'œuvre de W. K. Pritchett représente un jalon important. W. K. Pritchett publie, entre 1965 et 1992, huit recueils d'études de topographie historique, dont l'évolution thématique reflète à la fois le parcours du chercheur et celui de la discipline. Les deux premiers volumes traitent de topographie de batailles³⁰, sans négliger la question des voies d'accès empruntées par les forces en présence ; mais les deux suivants,

27 Voir par exemple PRITCHETT 1989, p. 112.

28 HAMMOND 1954.

29 HAMMOND 1983.

30 PRITCHETT 1965 ; PRITCHETT 1969.

publiés respectivement en 1980 et 1982, sont spécifiquement consacrés aux routes³¹. Dans le troisième volume, W. K. Pritchett présente tout d'abord trois routes antiques du nord-est du Péloponnèse. Suit un chapitre général sur les routes grecques – leur construction, leur entretien. L'auteur y prend en compte à la fois les sources écrites disponibles, l'apport des récits de voyage et ses propres observations de terrain. Il y perpétue, toutefois, l'image traditionnelle de voies construites à moindres frais, en consacrant une sous-partie à « la nature rudimentaire des routes grecques »³². Le quatrième tome poursuit les travaux du précédent, en portant une attention particulière aux passes montagneuses. De nombreux chapitres s'intéressent soit à un problème d'histoire militaire, soit à la reconstitution d'un itinéraire décrit par Pausanias. W. K. Pritchett est d'ailleurs l'auteur d'un recueil d'études sur Pausanias, *Pausanias Periegetes*³³. Sa méthode articule étroitement analyse philologique et reconnaissances de terrain : les deux éléments sont en effet indissociables dans l'étude des réseaux routiers de la Grèce antique³⁴. D'une façon générale, les études de géographie historique ne peuvent ignorer la question des voies de circulation. Cela se constate par exemple dans les travaux d'A. Muller sur la Mégaride. Dans cette série d'articles, publiée dans le *BCH* entre 1980 et 1984, les routes sont abordées à plusieurs reprises³⁵. Il faut également citer les travaux de D. Rousset sur le territoire de Delphes et sur les frontières des cités, où les problématiques liées aux routes sont récurrentes³⁶.

Les routes ont souvent été étudiées dans leurs relations avec les systèmes défensifs. C'est le parti de l'étude d'E. Vanderpool, « Roads and Forts in Northwestern Attica »³⁷. L'ouvrage de J. Ober, *Fortress Attica*³⁸, paru en 1985, marque un moment important de cette histoire conjointe des routes et des fortifications. Les édifices défensifs du Parnès, envisagés par l'auteur comme un ensemble cohérent et planifié, sont analysés en relation avec les routes : il s'agirait, selon l'auteur, de pouvoir surveiller l'éventuelle pénétration d'armées ennemies dans le territoire. Un chapitre très dense est consacré à la reconstitution des voies de circulation

31 PRITCHETT 1980 ; PRITCHETT 1982.

32 PRITCHETT 1980 p. 151-158 : « rudimentary nature of Greek roads ».

33 PRITCHETT 1998.

34 PIÉRART 2009, p. 238.

35 MULLER 1982 ; MULLER 1983 ; MULLER 1984.

36 ROUSSET 1994 ; ROUSSET 2002a.

37 VANDERPOOL 1978.

38 OBER 1985

entre Attique et Béotie. Les analyses de J. Ober ont été mises en question par M. H. Munn et S. Fachard, comme nous le verrons plus loin³⁹. Son livre marque cependant un pas dans la description du réseau routier du nord de l'Attique. Ainsi, les routes font partie des nouveaux objets d'une géographie historique qui s'intéresse davantage aux territoires des cités grecques⁴⁰.

5. RECHERCHES RÉCENTES (ca 1990-2020)

Depuis la fin des années 1990, cette évolution s'accélère avec la parution de nombreuses études spécifiquement consacrées aux routes. Un colloque intitulé *Ancient Roads in Greece*, tenu en 1998 et édité en 2002 par H. R. Goette⁴¹, traite de différentes voies notamment en Attique. Un an plus tard, en 1999, le septième *Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums* s'est donné pour titre : *Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt*⁴². Il regroupe des études sur les routes et la circulation dans les mondes grec et romain. H. Lohmann – qui avait déjà participé au colloque de 1998 avec une communication sur le même sujet⁴³ – y propose un article de synthèse sur les routes d'Attique et de Mégaride⁴⁴, dans lequel il pose également un certain nombre de problèmes relatifs à l'étude des réseaux routiers. Il faut également citer la monographie de Kl. Tausend, *Verkehrswege der Argolis*⁴⁵, parue en 2006, qui propose une restitution de l'ensemble des voies du territoire d'Argos et des cités limitrophes.

Enfin, les routes de l'Attique ont fait l'objet d'une publication importante en 2009 sous la direction de M. Korres⁴⁶. Cet ouvrage comprend des chapitres sur différentes zones de l'Attique, et rend notamment compte de routes connues par la fouille. La construction des lignes 2 et 3 du métro d'Athènes, entre 1991 et 2007, ainsi que la celle des équipements olympiques de 2004, ont occasionné de nombreuses fouilles de sauvetage qui ont permis de mettre au jour et d'étudier des tronçons de route en contexte stratigraphique. Ce volume

39 MUNN 1995 ; MUNN 2010 ; FACHARD 2012 ; voir *infra*, chap. III.2.

40 BRUNET 1999.

41 GOETTE 2002.

42 OLSHAUSEN & SONNABEND 2002.

43 LOHMANN 2002a.

44 LOHMANN 2002b.

45 TAUSEND 2006.

46 KORRES 2009.

est donc essentiel pour la documentation très riche qu'il fournit. Ses enjeux dépassent la seule étude de l'Attique, car les autres régions de Grèce n'ont guère fourni de données aussi précises. On trouve également dans ce livre un article de Y. Pikoulas⁴⁷ sur les caractéristiques générales des voies carrossables antiques.

Ce dernier est sans doute le chercheur le plus important des dernières décennies dans le domaine des routes grecques. Après une première monographie de topographie arcadienne publiée en 1988 et qui faisait déjà une part importante au réseau routier⁴⁸, Y. Pikoulas s'est spécialisé dans l'identification des routes antiques. Son travail est fondé sur une rigoureuse autopsie des vestiges. On lui doit le repérage de centaines de tronçons de routes antiques en Argolide, en Arcadie et en Laconie⁴⁹, ainsi que des travaux dans des régions plus septentrionales, en Thessalie, dans le Pinde et l'Olympe⁵⁰. Y. Pikoulas a concentré ses recherches sur les routes carrossables, identifiées par leurs ornières artificielles. Il revendique la méthode dite « du *kapheneio* »⁵¹, qui accorde une importance centrale au témoignage des chasseurs, des bergers et autres bons connaisseurs de leur environnement pour localiser les ornières antiques. Certains de ses ouvrages adoptent une perspective proche de celle de J. Ober, liant l'étude des routes à celle des fortifications⁵². Néanmoins, ses recherches se sont focalisées sur la localisation et l'étude des routes en elles-mêmes. Au sein d'une production scientifique abondante, la monographie *Το οδικό δίκτυο της Λακωνικής*, parue en 2012, donne une bonne synthèse des méthodes et des thèses de Y. Pikoulas. On y trouve un catalogue de plus de cent tronçons de routes à ornières identifiées en Laconie, comprenant la description ainsi que la localisation précise de chaque élément décrit à l'aide de cartes et de coordonnées GPS. Suit une synthèse qui présente, en s'appuyant sur des exemples tirés de ce *corpus* laconien, l'état des connaissances sur les caractéristiques techniques des voies carrossables antiques et les grandes thèses de Y. Pikoulas sur leur origine, leur entretien et leur datation.

47 PIKOULAS 2009a.

48 PIKOULAS 1988.

49 Entre autres PIKOULAS 1995 ; PIKOULAS 2002 ; PIKOULAS 2012.

50 PIKOULAS 2006b ; PIKOULAS 2007b ; PIKOULAS 2007c ; PIKOULAS 2008 ; PIKOULAS 2009b ; PIKOULAS 2009c ; PIKOULAS 2009d ; PIKOULAS 2009e.

51 PIKOULAS 2012 p. 25.

52 PIKOULAS 1995.

L'ensemble de son œuvre affirme l'importance du trafic routier en Grèce antique. Les routes grecques témoignent d'une grande maîtrise technique ; les réseaux routiers ont représenté des investissements considérables, tant pour leur construction que pour leur entretien au cours des siècles. Y. Pikoulas date l'apparition des voies à ornières de l'époque archaïque⁵³ et affirme leur uniformité technique à travers les régions et au cours des siècles⁵⁴. Ces nouveaux éléments sur l'aspect matériel des réseaux routiers permettent de réviser l'image des voyages terrestres dans l'Antiquité grecque ; Y. Pikoulas est également l'auteur de quelques articles sur les pratiques de déplacements⁵⁵.

Ainsi, les travaux menés dans les années 1990 et 2000 amènent à une réévaluation profonde de la qualité technique des réseaux routiers de la Grèce antique. Dans toutes les régions où les routes ont été bien étudiées (notamment l'Attique, le nord-est du Péloponnèse et la Laconie), leur densité et leur technicité rendent caduques les anciennes idées reçues sur les routes grecques. Les débats les plus récents ne concernent donc plus la qualité technique des réseaux routiers, qui fait désormais consensus, mais portent davantage sur l'importance relative de leurs enjeux militaires, économiques et politiques. Les problématiques militaires et stratégiques sont très représentées dans l'étude des voies de circulation, parfois au détriment d'autres enjeux historiques. C'est là un biais ancien que de comprendre les voies de circulation terrestres comme des axes avant tout stratégiques. Ainsi, E. Curtius considérait que certaines voies étaient des « Heerstrassen »⁵⁶, des voies spécifiquement conçues pour des besoins militaires. À certains égards, ces problématiques sont même fondatrices pour les études routières : ainsi, c'est notamment à partir de questions d'histoire militaire que W. K. Pritchett s'est porté sur l'étude des routes terrestres. On a vu la place des questions de mouvements de troupes dans de nombreux travaux portant sur les routes antiques ; quant aux systèmes défensifs, l'étude de J. Ober sur l'Attique pousse très loin la relation entre route et fortifications. L'ouvrage de Kl. Tausend, *Verkehrswege der Argolis*⁵⁷, est composé de chapitres

53 PIKOULAS 2012 p. 515-543.

54 PIKOULAS 2006a ; voir *infra*, chap. I.1.

55 Par exemple PIKOULAS 2007.

56 CURTIUS 1855 p. 4.

57 TAUSEND 2006.

géographiques en diptyques, comprenant à chaque fois une partie de description des routes suivie d'une partie consacrée aux attestations de mouvements de troupes sur ces mêmes voies. Pour Y. Pikoulas, le principal moteur de la construction des réseaux routiers par les cités est militaire : il explique notamment le développement du réseau routier laconien par la nécessité, pour Sparte, de s'assurer une forte capacité de projection vers les différentes parties de son immense territoire, ou vers les territoires voisins⁵⁸.

Mais certains chercheurs voient dans cette tendance une surévaluation des problématiques militaires dans l'aménagement des réseaux routiers. Les travaux de M. H. Munn et S. Fachard ont porté une forte réévaluation de la relation entre routes et fortifications, comme nous le développerons plus loin⁵⁹. Ces travaux ont largement disqualifié le postulat que les fortifications du territoire servent à bloquer les voies de communication. Dans sa monographie sur les défenses du territoire d'Érétrie⁶⁰, ainsi que dans les recherches menées sur la plaine de Mazi et la forteresse d'Éleuthères⁶¹, S. Fachard reconsidère totalement la relation entre routes et édifices défensifs, en accordant à ces derniers un rôle avant tout civil. Il défend une prise en compte plus attentive des problématiques socio-économiques dans l'étude des fortifications et des réseaux routiers⁶². Reconsidérer la fonction des édifices défensifs nécessite donc de porter également un nouveau regard sur les routes dans les régions frontalières des cités grecques. L'étude récente d'A. Blomley sur les fortifications d'Argolide poursuit une telle approche et parvient à intégrer l'étude des édifices défensifs et celle des routes dans des problématiques non seulement stratégiques, mais également économiques⁶³.

En outre, du point de vue de la méthodologie, les dernières décennies ont été marquées par le développement des systèmes d'information géographique (SIG), devenus un outil informatique incontournable. S. Fachard, dans son étude des fortifications de la *chôra*

58 PIKOULAS 2012 p. 537.

59 MUNN 1995 ; FACHARD 2012, notamment p. 268.

60 FACHARD 2012.

61 FACHARD & PIRISINO 2015 ; KNODELL *et al.* 2016 ; KNODELL *et al.* 2017 ; FACHARD 2017 ; FACHARD *et al.* 2020.

62 FACHARD & PIRISINO 2015 p. 139.

63 BLOMLEY 2022.

érétienne, mettait en évidence les bénéfices à tirer de ces outils dans l'étude des réseaux routiers⁶⁴. Nombre d'interventions du colloque *Archaeologies of Roads*, tenu à Florence en novembre 2019⁶⁵, ont montré combien ces outils se sont placés au centre de la recherche archéologique sur les réseaux routiers. En effet, l'enregistrement des données et la production de cartes sont largement facilités par les SIG. L'outil du Least Cost Path (parfois abrégé LCP) permet de calculer un chemin optimal à partir de données topographiques : cet outil peut être mis à profit pour identifier des zones à prospecter, même s'il ne peut remplacer l'autopsie⁶⁶. En effet, ses limites pour la connaissance des routes antiques sont importantes, dans la mesure où le tracé des chemins anciens est déterminé non seulement par le relief, mais également par la forme de l'habitat, du parcellaire agricole, de la localisation des points d'eau, c'est-à-dire un ensemble de paramètres locaux dont nous n'avons généralement qu'une connaissance très partielle.

Outre l'archéologie des territoires, l'histoire des circulations et des mobilités représente également un angle sous lequel l'étude des routes grecques a pu être développée. On le voit à l'œuvre, en particulier, dans la thèse publiée de H. Roelens-Flouneau sur la circulation en Asie Mineure à l'époque hellénistique⁶⁷. Cet ouvrage aborde les réseaux routiers et fluviaux micrasiatiques à plusieurs échelles, avec pour axe principal les modalités de circulation. En effet, l'étude des mobilités grecques ne peut que bénéficier des connaissances précises acquises sur la topographie des réseaux routiers. Les vestiges de routes en disent long sur les moyens de transport et les aspects pratiques de la mobilité dans l'Antiquité.

On observe donc dans les récentes années une accélération considérable de la recherche sur les routes grecques antiques. Celles-ci, dont l'étude a longtemps été subordonnée à des problématiques plus vastes, sont devenues depuis la fin des années 1990 un objet d'étude indépendant, en même temps qu'on leur reconnaissait un haut niveau d'élaboration.

64 FACHARD 2012, p. 93.

65 KALAYCI [à paraître].

66 EJSTRUD 2005 ; FACHARD 2012, p. 93, n. 19 ; MCHUGH 2017, p. 100-102 ; BLOMLEY 2022, p. 58-65.

67 ROELENS-FLOUNEAU 2019.

6. CONCLUSION – PERSPECTIVES

L'émergence d'une bibliographie spécifiquement consacrée aux routes grecques a donc représenté un long processus. Mais le développement considérable de la connaissance des réseaux routiers grecs ouvre de nouvelles perspectives de recherches. L'analyse historique des routes antiques dans leur contexte économique, social et politique doit se poursuivre.

Il faut enfin noter que l'intérêt croissant de la recherche pour les routes grecques va de pair avec une patrimonialisation des routes antiques, parfois intégrées à des projets de mise en valeur archéologique. À Athènes, une section de la route d'Acharnes est offerte aux regards place Kotzia, devant la banque nationale ; le parc archéologique des collines des Muses, de la Pnyx et des Nymphes, aménagé au tout début des années 2000, met en valeur la route antique menant au Pirée, connue dans les sources sous le nom de *διὰ Κοίλης ὁδός*⁶⁸. On peut également observer quelques mètres de la « voie sacrée » d'Éleusis à la sortie de la station de métro Aigaléo, dégagés lors de sa construction. La Société grecque de l'Environnement et de la Culture (Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού) a mis en place un programme intitulé *Μονοπάτια Πολιτισμού* (« sentiers de la culture »), qui consiste à valoriser les chemins anciens et le patrimoine culturel grâce à des parcours pédestres balisés. En Argolide, aux alentours de Ligourio, l'une de ces promenades relie plusieurs segments de la route antique entre la cité et le sanctuaire d'Épidaure. Le développement de l'étude des routes antiques a donc pour corollaire une volonté d'intégrer ces voies dans le patrimoine archéologique et touristique de la Grèce. Toutefois, les routes antiques bénéficiant d'une telle valorisation sont évidemment en nombre infime par rapport à celles qui dorment sous la végétation.

L'image des Grecs comme un peuple de marins, réticents à emprunter des voies terrestres mal aménagées et peu sûres, persiste dans la culture générale et dans certains ouvrages de synthèse. Mais on peut donc envisager, au vu de l'évolution historiographique, que cette conception sera appelée à disparaître sous peu.

68 Hérodote 6.103 ; KORRES 2009 p. 26 ; DAKOURA-VOYATZOGLOU 2009.

PREMIÈRE PARTIE
LES ROUTES GRECQUES :
VESTIGES, PRATIQUES, DISCOURS

1. LA CONSTRUCTION ROUTIÈRE

Les recherches archéologiques récentes ont mis en évidence les principales caractéristiques des routes grecques antiques. Celles-ci témoignent d'une maîtrise technique importante, tant dans l'élaboration des tracés que la réalisation des structures. La morphologie des vestiges dépend essentiellement de deux critères : le relief et le caractère carrossable ou non de la route. Les routes carrossables et les routes franchissant des reliefs contraignants sont celles qui ont laissé le plus de traces. L'immense majorité des tronçons de routes antiques en Grèce sont connus par la prospection. Les voyageurs du XIX^e siècle signalent régulièrement, dans leurs relations de voyages, des vestiges de voies carrossables anciennes. Des explorations minutieuses, comme celles menées par Y. Pikoulas, Kl. Tausend et S. Fachard, ont permis la publication de centaines de tronçons de voies antiques. Il est plus rare de rencontrer en fouilles des vestiges de voies antiques. L'Attique constitue une exception notable, grâce à l'abondance des fouilles de sauvetage. Dans le volume *Αττικής οδοί* dirigé par M. Korres, les résultats de ces travaux sont publiés, présentant un ensemble important de routes antiques documentées stratigraphiquement¹.

Les chercheurs nomment généralement « routes » les voies carrossables, assez larges et souvent caractérisées par des structures construites, réservant le terme « chemin » aux voies non carrossables, peu aménagées, et « sentier » aux pistes de terre battue. Il est évidemment impossible, pour ce dernier type de voie, de proposer des datations sur des critères archéologiques. S. Fachard ajoute à cette nomenclature élémentaire la catégorie des « chemins construits » (« engineered path »), qui rassemble les voies non carrossables, mais présentant des aménagements techniques importants².

Les routes présentant des structures, en particulier les voies carrossables, sont évidemment les seules que l'archéologie peut identifier avec certitude comme voies antiques. Les chemins

1 KORRES 2009.

2 FACHARD & PIRISINO 2015, p. 139.

piétonniers en terre battue, taillés à travers la broussaille, ne laissent en effet pas de traces. Pourtant, ils devaient constituer une part essentielle des réseaux de circulation terrestre dans l'Antiquité et au-delà. Le terme grec *óδός* désigne d'ailleurs indistinctement tous les types de voies, sentiers, chemins aussi bien que voies carrossables.

1. TRACÉS

1.1. Pentes et virages

De nombreuses voies antiques manifestent par leur tracé une réelle expertise dans l'appréhension du relief. La réalisation de routes rectilignes n'est pas spécifiquement recherchée dans la construction routière grecque. Celle-ci opte plus souvent pour des tracés adaptés aux courbes du terrain, recherchant surtout, semble-t-il, une gestion harmonieuse des dénivelés. Dans un relief marqué, les routes ne sont pas nécessairement situées en fond de vallée. Des tracés souvent implantés à mi-pente, parallèles aux courbes de niveau, permettent de minimiser les dénivelés et d'éviter des thalwegs que les torrents saisonniers peuvent rendre peu praticables³. La gestion des pentes est souvent remarquable. Pausanias formule la réflexion suivante au sujet d'une route menant de la cité phocidienne d'Élatée au sanctuaire d'Athéna *Kranaia*⁴ :

Ἐλατείας δὲ ὅσον σταδίουσ εἴκοσιν ἀφέστηκεν Ἀθηνᾶσ ἐπίκλησιν Κραναίας ἱερόν· ἢ δὲ ὁδὸσ ἐπὶ τοσοῦτον ἀναντεστέρα ὡσ ἀνιᾶν τὸ μηδὲν καὶ λεληθῆναι μᾶλλον αὐτῆσ τὸ ἀναντεσ.

*À environ vingt stades d'Élatée il y a un sanctuaire d'Athéna dite *Kranaia*. La route qui y mène monte passablement, mais de telle sorte qu'elle ne cause nulle fatigue et qu'on la monte sans même s'en rendre compte.*

Il faut comprendre que la route du sanctuaire d'Athéna *Kranaia* devait présenter, grâce à un système de virages et au calcul de la pente, une ascension douce et régulière.

La route menant des carrières de Saint-Élie à Delphes constitue un autre exemple d'adaptation de la construction routière aux conditions du terrain, aussi bien qu'à des besoins

3 LOHMANN 1993, p. 238 ; CAVANAGH *et al.* 2002, p. 213 ; PIKOULAS 2003a, p. 23 ; p. 25 ; PIKOULAS 2012, p. 443.

4 Pausanias 10.34.7.

spécifiques de circulation. Cette route, documentée par une prospection minutieuse⁵, fut construite pour permettre l'acheminement de la pierre extraite des carrières jusqu'au chantier, lors de la reconstruction du temple au iv^e siècle⁶. Elle était donc empruntée par des charrois chargés de blocs de calcaire de plusieurs tonnes, dont la livraison régulière avait une importance capitale pour le bon déroulement du chantier⁷. Si la pente est, par endroits, très raide, allant de 6 à plus de 15 %⁸, la route suit un tracé rectiligne, évitant aux véhicules de devoir manœuvrer sur le chemin. Elle était également équipée d'ornières permettant une meilleure stabilité des charrois. Sur cette route aux usages particulièrement contraints, on voit donc que le degré de la pente peut atteindre une raideur considérable, néanmoins maîtrisée grâce au tracé régulier de la voie et aux ornières artificielles qui équipent la chaussée.

Y. Pikoulas a publié de nombreux exemples de voies extrêmement raides et pourtant carrossables⁹. Ainsi, une voie le long du Nédon, en Messénie, enregistre une pente à 18 %¹⁰. L'une des principales routes reliant la Laconie et la Messénie franchit le Taygète au col de Paximadi, à environ 1730 m d'altitude¹¹. Malgré cette altitude considérable, il s'agit de l'un des points de passage du massif les plus utilisés, et ce jusqu'au milieu du xx^e siècle¹². L'une des principales voies menant de Sparte vers le nord de la Laconie emprunte la crête du Taygète et court à environ 1600 m d'altitude¹³. Pausanias mentionne une route carrossable entre Delphes et Tithoréa, dont les vestiges ne sont pas connus, mais qui franchissait le massif du Parnasse¹⁴. Ces tracés audacieux sont permis par des aménagements efficaces, notamment des virages. Selon les types de voies, ceux-ci peuvent se présenter en épingle à cheveux, sur des tracés non carrossables, de façon à maîtriser au mieux la raideur de la montée, ou bien plus ouverts, ce qui facilite les manœuvres des chariots¹⁵. N. G. L. Hammond mentionne un tel tracé sur la

5 HANSEN *et al.* 2017 ; voir *infra*, chap. II.4.

6 HANSEN *et al.*, p. 209.

7 HANSEN *et al.* 2017, p. 243.

8 HANSEN *et al.* 2017, p. 221 ; p. 225 ; p. 227 ; p. 231-232.

9 PIKOULAS 1999d, p. 252-253 ; PIKOULAS 2009f, p. 246.

10 PIKOULAS 2012, p. 405 ; voir aussi PIKOULAS 1995, p. 22.

11 PIKOULAS 2012, p. 392-395, n° 87a.

12 PIKOULAS 2012, p. 394 ; voir *infra*, chap. II.2.

13 PIKOULAS 1988c, p. 149-153 ; p. 221-224 ; PIKOULAS 2012, p. 130-133, n° 19.

14 Pausanias 10.32.8 ; voir *infra*, chap. II.4.

15 CHRISTIEN 1989a, p. 25 ; STEINHAUER 2009, p. 64.

route descendant des pentes du mont Pateras vers le Megalo Vathychori, au nord-ouest de la Mégaride¹⁶. Dans le Taygète, J. Christien distingue une voie carrossable antique, caractérisée par un virage suivant une longue courbe ouverte, d'un chemin muletier médiéval présentant des virages bien plus serrés¹⁷.

Recourait-on à des géomètres ou des « ingénieurs » pour planifier ces tracés ? Dans le cas de voies très techniques comme la route des carrières de Saint-Élie, cette possibilité est envisageable, même si l'on manque malheureusement de sources documentant cet aspect de la construction routière. On connaît par exemple le cas des bématistes qui accompagnaient l'expédition d'Alexandre le Grand, mesurant et enregistrant les étapes¹⁸. Mais il n'y a pas d'attestation de l'implication de tels corps de métiers dans l'élaboration de routes. Les *ὀδοποιοί* attestés à Athènes représentaient peut-être un corps spécialisé dans la construction routière, cependant leurs attributions ne sont pas très claires et on ne connaît guère leur équivalent dans d'autres cités¹⁹. Il est également possible que l'expertise empirique des constructeurs et des gens du lieu ait joué le premier rôle dans ces réalisations²⁰.

1.2. Dimensions des voies

La largeur des voies variait considérablement en fonction du relief ainsi que de leur caractère carrossable ou non. En plaine, une voie carrossable pouvait atteindre 5 à 6 m de largeur. Ce sont par exemple les dimensions observées sur la voie sacrée d'Athènes à Éleusis, que l'on peut considérer comme une route de qualité supérieure²¹. Une telle largeur permettait le passage de deux voitures circulant en sens opposé. Les routes plus contraintes par le relief, en revanche, ne laissaient guère la place qu'à un chariot à la fois, lorsqu'elles étaient carrossables. Elles mesurent habituellement 2 à 3 m de large²². Les chemins piétonniers, quant à eux, ne devaient souvent mesurer que 1 à 2 m de large²³.

16 HAMMOND 1954, p. 105 ; pl. 5, fig. a (photo).

17 CHRISTIEN & DELLA SANTA 2002, p. 212.

18 SCHWARTZ 1899 ; Strabon 2.69 ; 11.514 ; 15.689 ; 15.702.

19 Aristote, *Constitution des Athéniens* 54.1 ; Eschine, *Contre Ctésiphon* 25 ; voir *infra*, chap. III.1.

20 HANSEN *et al.* 2017, p. 243.

21 DRAKOTOU 2009, p. 113 ; PAPANGELI 2009, p. 130 ; p. 135.

22 Par exemple, PLATONOS 2009, p. 141 ; KAZA-PAPAGEORGIOU *et al.* 2009, p. 201.

23 PIKOULAS 1999d, p. 250 ; STEINHAEUER 2009, p. 64 ; FACHARD 2012, p. 107.

Deux inscriptions hellénistiques, provenant respectivement de Kyrrhos et de Pergame, donnent des instructions sur la largeur des voies de la cité. Dans ces textes, les largeurs prescrites frappent par leur importance : 20 à 40 pieds, soit environ 6 à 12 m, à Kyrrhos²⁴ ; à Pergame, 8 ou 20 coudées, soit environ 4 à 10 m²⁵. Toutefois, il est possible que ces dimensions ne comptent pas uniquement la largeur de la chaussée, mais prévoient un espace supplémentaire sur les côtés, pour la circulation des piétons ou l'installation de commerçants de bords de route (ces derniers jouent un rôle important dans le texte de Kyrrhos).

On peut également envisager un parallèle avec les routes royales bâties en France au XVIII^e siècle. Un arrêté de 1720 fixait leur largeur réglementaire à 60 pieds, auxquels il fallait ajouter, de chaque côté, des fossés de 6 pieds et une rangée d'arbres²⁶. L'arrêté prescrivait en outre que la végétation soit débroussaillée sur une largeur de 60 pieds de part et d'autre des voies²⁷. En effet, l'un des pires ennemis des routes étant la repousse de la végétation, il convient de ménager une certaine marge pour éviter que, dès après les élagages de rigueur, la nature ne recommence à empiéter directement sur les chaussées. Cependant, les études locales montrent que ces dimensions considérables furent souvent mal acceptées par les populations et, somme toute, très peu respectées dans de nombreuses régions : on se contentait souvent d'axes plus modestes, nécessitant moins de travaux et empiétant moins sur les surfaces exploitables²⁸.

2. LES STRUCTURES ROUTIÈRES

2.1. Chaussées en terre battue

La réalisation des structures et des chaussées dépend évidemment de la nature du sol. En plaine, les chaussées sont généralement réalisées en terre battue, mêlée éventuellement de gravillons ou de tessons de céramique²⁹. En contexte stratigraphique, on peut identifier des recharges successives visant à restaurer la surface de la route, ou bien des remplissages

24 EKM II, 401, l. 12-13 ; l. 16-17 ; l. 19-26 ; voir *infra*, chap. III.1.

25 OGIS 483, l. 23-27.

26 ARBELLOT 1973, p. 767-768.

27 LETACONNOUX 1941, p. 68.

28 LETACONNOUX 1941, p. 68-69 ; ARBELLOT 1973, p. 768-769.

29 PIKOULAS 2009f.

ponctuels de nids-de-poule³⁰. La présence d'une substructure est parfois documentée, même si elle ne semble pas avoir été systématique. Les fouilles de la voie sacrée d'Athènes à Éleusis menées à Daphni ont mis en évidence la présence d'une sous-couche caillouteuse, permettant d'assurer la stabilité de la chaussée ainsi que son drainage³¹ (**fig. 1**). Le pavage, en revanche, n'est pas usité en Grèce continentale avant l'époque romaine, sauf en contexte urbain³². Par comparaison, on rencontre des techniques de revêtements plus variées en Asie Mineure : on peut penser en particulier aux voies pavées du Latmos³³.

Les chaussées sont souvent délimitées par un muret. On observe cela sur la voie sacrée d'Athènes à Éleusis, sur le tronçon mis au jour à la station de métro Aigaléo (**fig. 2**)³⁴, ainsi que sur le tronçon de Daphni. La route d'Acharnes, dont un segment périurbain a été dégagé et laissé au regard du public à Athènes, sur la place Kotzia, est délimitée par deux murs assez imposants³⁵ (**fig. 3**). De tels murets pouvaient limiter les dégâts de l'érosion sur la terre battue de la chaussée et faciliter son entretien³⁶. De plus, délimiter clairement l'emprise de la voie devait également avoir son importance pour prévenir les empiétements.

2.2. Chaussées rocheuses

En terrain rocheux, lorsque le substrat affleure, la route est construite en taillant et aplanissant la roche. Il arrive que la partie amont de la route soit taillée, tandis que la partie aval de la chaussée repose sur un remblai retenu par un mur de soutènement³⁷. Les chaussées taillées dans la roche peuvent faire l'objet d'aménagements. Parfois, la roche aplanie est striée pour éviter qu'elle ne devienne trop glissante. Ce dispositif est également attesté en milieu urbain³⁸. Y. Pikoulas signale cet aménagement sur la route d'Argos à Mantinée, au lieu-dit

30 Par exemple, KAZA-PAPAGEORGIU *et al.* 2009, p. 201.

31 TRAVLOS 1937, p. 34-37.

32 PIKOULAS 1995, p. 17 ; un bel exemple de voie pavée romaine en Phocide : DAKORONIA & KOUNOUKLAS 2019, p. 275-277.

33 PESCHLOW-BINDOKAT 1999 ; ROELENs-FLOUNEAU 2019, p. 68.

34 DRAKOTOU 2009, p. 119-121.

35 ZACHARIADOU & KYRIAKOU 1988.

36 Par exemple, KAZA-PAPAGEORGIU *et al.* 2009, p. 199-204.

37 HANSEN *et al.* 2017, p. 233.

38 TRÉHEUX 1955.



Figure 1.
Route d'Athènes à Éleusis (Daphni) : structure
de la route antique.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 2.
Route d'Athènes à Éleusis (Aigaléo) :
chaussée en terre battue.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 3.
Murs de délimitation sur la route d'Acharnes
(Athènes, plat. Kotzia).
Cl. A. Vorsanger.

Portitsa³⁹ ; on le trouve également sur une partie de la route traversant le dème de Koilè, sur la colline des Nymphes à Athènes⁴⁰.

Y. Pikoulas a observé un aménagement sans parallèle connu dans les environs de Kalamata, en bordure du fleuve Nédon⁴¹. Une chaussée taillée dans la rive rocheuse en plusieurs emplacements, d'une largeur de 1,80 m et à la pente très prononcée, a été relevée dès le début du xx^e siècle⁴². Les traces de taille ont été repérées par A. Skias en trois points de la rive gauche, mais aussi sur la rive droite, sur 400 m de longueur. À la date de la publication de la route par Y. Pikoulas, seuls deux emplacements taillés étaient préservés⁴³. Dans cette chaussée de calcaire très lisse, des cavités ont été ménagées (quatre ont été vues par A. Skias, deux sont encore en place de nos jours). Il s'agit de creusements allongés, transversaux à la chaussée. Ceux que Y. Pikoulas a pu relever mesurent respectivement 1,30 x 0,40 m et 1,50 x 0,45 m, pour une profondeur de 10 cm pour le premier creusement, 12,5 cm pour le second (**fig. 4**). De plus, quatre cavités carrées sont ménagées dans la paroi taillée. A. Skias n'a pas proposé d'interprétation de cet aménagement. Pour Y. Pikoulas, les encoches taillées dans la largeur de la route servaient peut-être à fixer une structure de bois sur la chaussée, une sorte de plancher qui sécurisait le passage des véhicules dans ce passage potentiellement très glissant⁴⁴. Pour Y. Pikoulas, cette route était assurément carrossable, malgré l'absence d'ornières.

Certaines routes antiques en pente raide étaient équipées de marches taillées dans le substrat rocheux. Plusieurs exemples en sont connus en Asie Mineure, où cet aménagement porte le nom de *τραχών*⁴⁵, mais on en trouve également en Grèce continentale. L'exemple le mieux connu est celui de la voie montant depuis Delphes vers le Parnasse, à partir du stade et de l'éperon de Koublas (**fig. 5-6**). Le chemin a été documenté dans le cadre des recherches menées par P. Amandry sur l'autre Corycien et les sites du Parnasse⁴⁶. La présence de marches implique évidemment que la route n'était pas accessible aux chariots. Cependant, les bêtes

39 PIKOULAS 1991 ; PIKOULAS 1995, p. 105-10, n° 27.

40 DAKOURA-VOYATZOGLOU 2009, p. 228 ; fig. 16.11.

41 PIKOULAS 2012, p. 402-407, n° 88β, fig.32 ; PIKOULAS 2014.

42 SKIAS 1911, p. 110.

43 PIKOULAS 2012, p. 403.

44 PIKOULAS 2012, p. 405 ; PIKOULAS 2014, p.287.

45 SCHULER 1998, p. 136 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 37.

46 AMANDRY 1981.



Figure 4.
Aménagement d'une chaussée sur les rives du Nédon.
Cl. Y. Pikoulas [PIKOULAS 2012, fig. 32].

de somme, éventuellement les chevaux, pouvaient y accéder, comme le suggère le passage de Pausanias concernant cette voie⁴⁷ :

Ἴόντι δὲ ἐκ Δελφῶν ἐπὶ τὰ ἄκρα τοῦ Παρνασοῦ, σταδίοις μὲν ὅσον ἐξήκοντα ἀπωτέρω Δελφῶν ἐστὶν ἄγαλμα χαλκοῦν, καὶ ῥάων εὐζώνω ἀνδρὶ ἢ ἡμιόνοις τε καὶ ἵπποις ἐπὶ τὸ ἄντρον ἐστὶν ἄνοδος τὸ Κωρύκιον.

En partant de Delphes en direction du sommet du Parnasse, il y a à environ soixante stades de Delphes une statue de bronze ; l'ascension vers l'autre corycien est plus facile pour un marcheur que pour les mules et les chevaux.

2.3. Soutènement

Dans les terrains en pente, des murs de soutènement étaient nécessaires pour maintenir la chaussée en aval. En amont, la présence d'un muret de délimitation pouvait également être utile contre le déversement de matières érodées. C'est ce qui a été observé sur la route des carrières de Saint-Élie à Delphes⁴⁸. Ces murs étaient généralement faits de pierre sèche (**fig. 6-7**). Il est très difficile de dater de tels aménagements, car cette technique n'est pas propre à l'Antiquité et s'observe sur des chemins de toute époque. Cependant, dans les cas où des blocs plus massifs sont mis en œuvre, sur des voies vraisemblablement liées aux réseaux d'occupation antiques, on peut envisager une datation plus sûre. On voit par exemple des murs de soutènement

47 PAUSANIAS 10.32.2.

48 HANSEN *et al.* 2017, p. 243.

construits avec soin et de grandes dimensions, atteignant par endroits plusieurs mètres de haut, à proximité des forteresses de Panakton et d'Oinoé, dans le nord de l'Attique⁴⁹.

2.4. Passage aménagé

Deux exemples de passages routiers aménagés pour franchir une crête sont connus en Arcadie. Le dispositif consiste à aplanir le point culminant en y creusant le lit de la route perpendiculairement à la ligne de crête. L'aménagement le plus impressionnant est situé sur la route entre la plaine d'Argos et Mantinée et franchit le mont Artémision au lieu-dit Portitsa, à un peu plus de 1000 m d'altitude⁵⁰. Il s'agit d'un passage profondément excavé : de chaque côté, la roche est taillée abruptement sur approximativement 3 m de hauteur (**fig. 8**)⁵¹. R. Howell, qui mentionne par ailleurs avoir vu des tessons d'époque géométrique dans le passage, a proposé de l'assimiler au lieu-dit nommé Κλίμαξ par Pausanias⁵². Plusieurs voyageurs modernes avaient localisé la route antique quelques centaines de mètres plus haut, au col de Portes, où passe un kaldérin dont certains ont assimilé les marches aux βασιμίδες mentionnés par Pausanias dans ce passage⁵³. W. K. Pritchett juge qu'il doit s'agir d'une formation rocheuse naturelle⁵⁴. Y. Pikoulas, en revanche, y voit sans hésitation un aménagement antique (il mentionne des traces d'outil sur les parois⁵⁵) et confirme l'identification proposée par R. Howell, en replaçant cette passe dans une reconstitution de l'ensemble du trajet de la route antique⁵⁶. La descente vers l'Argolide, très raide, était peut-être aménagée par paliers : c'est ainsi que Y. Pikoulas explique la mention de βασιμίδες que l'on trouve chez Pausanias.

Un autre passage comparable est connu en Arcadie. L'aménagement y est toutefois moins important que dans le cas de Portitsa. Il se trouve sur un segment de route de la

49 VANDERPOOL 1978, p. 230 ; p. 237.

50 PIKOULAS 1991 ; PIKOULAS 1995, p. 105-109, n° 27.

51 Je n'ai pas pu me rendre sur place et les auteurs ne mentionnent pas la mesure précise de ce front rocheux. Je fonde cette estimation très approximative sur les photographies et les croquis publiés : PRITCHETT 1980, fig. 18-19 ; PIKOULAS 1995, fig. 41 (photographie) ; pl. 8-9 (dessin).

52 HOWELL 1970, p. 87 ; PAUSANIAS 8.6.4.

53 PIKOULAS 1995, p. 107.

54 PRITCHETT 1980, p. 36.

55 PIKOULAS 1991, p. 280.

56 PIKOULAS 1991, p. 281.



Figure 5.
Marches sur le chemin de Delphes au Parnasse.
Cl. P. Amandry [AMANDRY 1981a, p. 37, fig. 6].



Figure 6.
Soutènements sur une route menant au sanctuaire d'Asklépios à Épidaure.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 7.
Soutènements de la route d'Oinoé (Agios Vlasios).
Cl. A. Vorsanger.

région de Mégalopolis, qu'a d'abord fait connaître K. Kourouniotis⁵⁷. Le rocher y est taillé avec soin sur 2,40 m de hauteur au nord, 0,67 m au sud (**fig. 9**)⁵⁸. Dans ce passage comme dans celui de Portitsa, Y. Pikoulas ne relève pas la présence d'ornières, mais ne doute pas que les deux passages fussent carrossables. Les deux chaussées sont aplanies et suivent une pente très légère. À Portitsa, Y. Pikoulas relève des traces de cannelures sur la surface de la route, qui peuvent être accidentelles ou bien taillées pour éviter que la route ne devienne trop glissante⁵⁹.

2.5. Drainage

Les problématiques de drainage des routes ne paraissent guère, à partir des vestiges connus, avoir fait l'objet d'une prise en charge systématique. En Grèce continentale, on connaît peu de routes bordées de fossés ou équipées de drains. En revanche, un drain passe sous la voie sacrée de Labraunda, en Carie⁶⁰. Sur le segment de la voie sacrée visible à l'ouest du temple d'Aphrodite à Daphni, la route est traversée par un ruisseau saisonnier. À cet endroit, on observe un pavage soigné ; la chaussée prend une courbe destinée à faciliter le passage et l'évacuation rapide des eaux (**fig. 10**). Cependant, ces équipements apparaissent rarement. En cas de fortes précipitations, la route elle-même pouvait devenir un canal d'évacuation. Démosthène en témoigne dans le *Contre Calliclès*, un discours prononcé dans le cadre d'un conflit de voisinage dans la campagne attique⁶¹ :

Ἄξιον δ', ὧ ἄνδρες δικασταί, καὶ περὶ τῶν ἄλλων ὧν εἶρηκε Καλλικλῆς ἀκοῦσαι. Καὶ σκέψασθε πρῶτον μὲν, εἴ τις ὑμῶν ἐόρακεν ἢ ἀκήκοεν πώποτε παρ' ὁδὸν χαράδραν οὖσαν. Οἶμαι γὰρ ἐν πάσῃ τῇ χώρᾳ μηδεμίαν εἶναι· τοῦ γὰρ ἕνεκ' ἂν, ὃ διὰ τῆς ὁδοῦ τῆς δημοσίας ἐμελλεν βαδιεῖσθαι φερόμενον, τούτῳ διὰ τῶν ἰδίων χωρίων χαράδραν ἐποίησέν τις;

Il convient maintenant, juges, que vous m'entendiez au sujet des autres allégations de Calliclès. D'abord, interrogez-vous : quelqu'un d'entre vous a-t-il jamais vu ou entendu dire qu'il y eût un fossé le long d'un chemin ? Je ne crois pas qu'il y en ait un seul dans tout le pays. Car enfin, pourquoi un fossé ? Pourquoi faire passer sur les propriétés l'eau qui doit passer par la voie publique si elle suit la pente naturelle ?

57 KOUROUNIOTIS 1909.

58 PIKOULAS 1999d, p. 293-294, n° 43.

59 PIKOULAS 1991, p. 280.

60 ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 44.

61 Démosthène, *Contre Calliclès* 16.

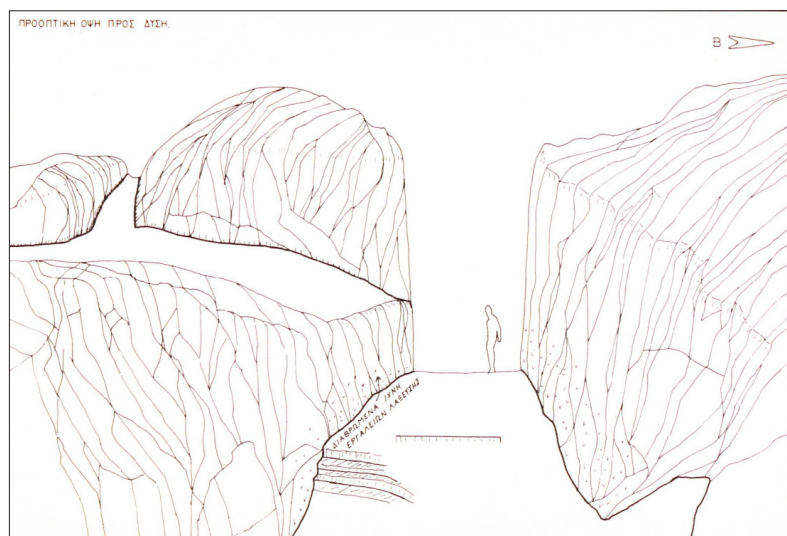


Figure 8.
Passage aménagé, Portitsa.
Dessin N. Kazamiakis [ΠΙΚΟΥ-
LAS 1995, fig. 9].



Figure 9.
Passage aménagé en Arcadie.
Cl. Y. Pikoulas [ΠΙΚΟΥLAS 1999d,
pl. 10, p. 294]

D'après ce passage, l'absence de fossé de drainage semble la norme des voies dans la campagne ; l'idée même de border la route d'un fossé est présentée comme incongrue. Mais il est possible que Démosthène force le trait pour les besoins de la défense. Un tel système devait occasionner des réfections fréquentes sur les voies. Les routes taillées dans la roche avaient alors pour avantage de bien moins souffrir de l'érosion et du ruissellement des eaux que les routes en terre battue.

Notons enfin que l'on connaît plusieurs exemples de routes antiques bordées par un aqueduc⁶² : c'est par exemple le cas de la route de Koilè, où l'aqueduc se présente sous la forme d'un canal à section carrée taillé dans le sol (**fig. 11**)⁶³. J. Marchand signale une route

62 ΠΙΚΟΥLAS 1995, p. 317.

63 ΔΑΚΟΥΡΑ-ΒΟΥΑΤΖΟΓΛΟΥ 2009, p. 228.

antique peut-être accompagnée d'un aqueduc sur le territoire de Kléonai⁶⁴. D. Pirisino discute également cette possibilité sur un segment la route de Phylé, dans le nord de l'Attique⁶⁵. Cette conjoncture s'explique par la nécessité d'accéder aux conduites pour les entretenir⁶⁶ ; cela indique également que, dans une certaine mesure, les routes pouvaient suivre des tracés propices à l'évacuation des eaux.

3. LES ORNIÈRES

3.1. Des ornières artificielles

Les ornières artificiellement taillées dans les chaussées rocheuses sont, sans conteste, le type d'aménagement le plus caractéristique des routes grecques antiques. Il ne faut pas confondre ces ornières profondément entaillées dans le rocher avec les ornières d'usure, que l'on repère parfois sur des tronçons découverts en fouilles, comme le segment de la voie sacré visible à la station de métro Aigaléo (**fig. 12**), ou encore une route thessalienne mentionnée par Y. Pikoulas, où la fouille a mis au jour des ornières dans la chaussée de terre battue⁶⁷.

À la différence de ces dernières, les ornières intentionnelles équipent des chaussées taillées dans la roche (**fig. 13**). Les écrits des voyageurs modernes en signalent régulièrement la présence : elles étaient manifestement très visibles avant la macadamisation généralisée des voies. E. Curtius écrit⁶⁸ :

Es ist nicht möglich, dass Jemand mit einiger Aufmerksamkeit zwei Tagesreisen in Griechenland mache, ohne neben den heutigen Saumpfadern tiefe Radfurchen zu bemerken, welche ihm bezeugen, dass dort, wo sein Maulthier auf holprichem Felsboden sich jetzt kümmerlich den Weg sucht, einst Wagengespanne gefahren sind.

64 MARCHAND 2009b, p. 13 ; p. 24.

65 PIRISINO 2015, p. 205.

66 KORRES 1992, p. 67.

67 PIKOULAS 1999d, p. 317 n. 2

68 CURTIUS 1855, p. 12 : « Il est impossible à quiconque un tant soit peu observateur de voyager deux jours en Grèce sans remarquer, à côté du chemin actuel, de profondes ornières qui témoignent que, là où sa mule se fraie péniblement un chemin sur le rocher raboteux, des véhicules circulaient jadis. »



Figure 10.
Drain de la route d'Athènes à Éleusis (Daphni).
C. A. Vorsanger;



Figure 11.
Conduite d'eau le long de la route de
Koilé. Cl. A. Vorsanger.



Figure 12.
Route d'Athènes à Éleusis (Aigaléo), traces de
roues dans la terre battue.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 13.
Route de Koilé, ornières taillées.
Cl. A. Vorsanger.

Leur caractère intentionnel a été mis en évidence depuis longtemps. E. Mure, dans son journal de voyage, affirme⁶⁹ :

The term rut must not here be understood in the sense of a hole or inequality worn by long use and neglect in a level road, but of a groove or channel, purposely scooped out at distances adapted to the ordinary span of a carriage.

Cette analyse est partagée par l'ensemble des savants qui se sont penchés sur la question dès le XIX^e siècle⁷⁰. En effet, l'aspect régulier des ornières indique indubitablement un travail délibéré. Dans des passages pentus, elles assurent la sécurité des chariots, qui y gagnent une meilleure tenue de route. Les roues peuvent en effet s'engager dans les ornières sans risquer de dévier, à la façon d'un train engagé sur ses rails⁷¹. Pour T. Despotopoulos, ce sont ces ornières qui permettent le passage de chariots dans de très fortes pentes⁷². La cohésion des attelages devait également s'en trouver améliorée.

Tailler des ornières relève aussi d'une certaine économie de moyens, dans la mesure où cela ouvre la possibilité de ne pas travailler l'ensemble de la surface de la chaussée. W. Pritchett a par exemple documenté un segment de route à ornières, à 23 km au nord de Sparte, à la surface très inégale : le rocher naturel, par endroits, dépasse le niveau des ornières de plus de 20 cm⁷³.

Occasionnellement, on peut repérer, à l'extrémité d'une paire d'ornières, une ouverture évasée, en forme d'entonnoir, pour faciliter l'engagement des roues : c'est le cas sur la route entre Delphes et les carrières de Saint-Élie ; les auteurs de l'étude de cette route signalent des parallèles à Malte⁷⁴. Il arrive que les routes à ornières présentent deux voies de circulation parallèles, comme sur un segment de voie localisé par Y. Pikoulas dans les environs de Geronthrai en Laconie⁷⁵, mais, pour la plupart, on ne repère pas plus d'une voie de circulation.

69 MURE 1842, t. II, p. 251 : « Le terme d'ornière ne doit pas être compris ici dans le sens d'une cavité ou irrégularité formée par une longue période d'usage et de négligence dans une route égale, mais comme une rainure ou un canal, taillé à dessein selon un écartement adapté à l'envergure usuelle d'un chariot. »

70 CURTIUS 1855, p. 13 ; CALLEMER 1879 ; DESPOTOPOULOS 1940, p. 330 ; cf PRITCHETT 1980, p. 168-169.

71 PIKOULAS 1999d, p. 251 ; PIKOULAS 2012, p. 33.

72 DESPOTOPOULOS 1940, p. 330 ; PRITCHETT 1980, p. 169.

73 PRITCHETT 1980, p. 169-170 ; pl. 85-87 ; PIKOULAS 2012, p. 71-72, n° 4ß ; voir aussi CURTIUS 1855, p. 13.

74 HANSEN *et al.* 2017, p. 233, p. 235.

75 PIKOULAS 2012, p. 211, n° 35a (photo fig. 16) ; p. 470-471.

On a également découvert des embranchements où deux paires d'ornières se rejoignent à la manière d'un échangeur ferroviaire. Ce type de dispositif avait été identifié par E. Curtius comme un moyen de faciliter le croisement de deux véhicules⁷⁶. En réalité, il s'agit plutôt d'un aménagement permettant de bifurquer dans une autre direction. Y. Pikoulas en a localisé trois exemplaires dans le Péloponnèse⁷⁷. Le premier se trouve en Arcadie, sur la voie reliant Mégalopolis à Mantinée⁷⁸. Les deux autres embranchements décrits par lui sont situés en Laconie, sur la côte orientale du cap Malée, dans la localité antique d'Asopos (moderne Plytra)⁷⁹, et éloignés l'un de l'autre de moins de 10 m. Malheureusement, les vestiges d'Asopos ont disparu entre leur première publication et la publication de la monographie *Τὸ ὁδικὸ δίκτυο τῆς Λακωνικῆς* en 2012. J. Marchand signale une possible occurrence de ce dispositif sur le territoire de Kléonai⁸⁰. On trouve un autre exemple d'embranchement sur la colline des Nymphes, à Athènes, sur la route qui traversait le dème de Koilè⁸¹. Dans d'autres cas, on peut inférer la présence des embranchements à partir de tronçons de routes à ornières proches et suivant des tracés logiquement appelés à se rejoindre : Y. Pikoulas en restitue plusieurs de la sorte⁸².

3.2. Attestations écrites

Les ornières ne font l'objet, au mieux, que d'allusions discrètes dans les sources antiques. Selon E. Curtius, c'est une référence à cet aménagement qu'il faut voir dans deux vers de l'*Ion* d'Euripide⁸³ :

Οὐδέ μ' ἐξέπληξ' ὁδοῦ
πονηρὸς οὐδεὶς,

Nul méchant homme ne m'a poussé hors de la voie.

76 CURTIUS 1855, p. 15.

77 PIKOULAS 1995, p. 22 ; PIKOULAS 2012, p. 43-44.

78 PIKOULAS 1993a, p. 204 ; PIKOULAS 1999d, p. 261, n° 7 (photo pl. 2).

79 PIKOULAS 1984, p. 179-183 (photos pl. 1-2) ; PIKOULAS 2012, p. 315, n° 60.

80 MARCHAND 2009b, p. 29.

81 DESPOTOPOULOS 1940, p. 16 ; DAKOURA-VOYATZOGLOU 2009, p. 230.

82 PIKOULAS 2012, p. 198, n° 33a ; p. 219, n° 35aa ; p. 235, n° 34a4.

83 Euripide, *Ion*, v. 635-636 ; CURTIUS 1855, p. 15.

E. Curtius signale également le vers 775 de l'*Électre* d'Euripide :

ἤμεν δίκροτον εἰς ἀμαξιτὸν

L. Parmentier et H. Grégoire, dans l'édition de la CUF, en donnent la traduction suivante : « nous suivîmes la bruyante route charretière », en précisant en note que l'adjectif δίκροτος signifie « qui résonne deux fois », et l'expliquent ainsi : « du bruit des deux roues qu'ont les chariots de chaque côté ». Cette note n'est pas très claire : les éditeurs visualisent en réalité quatre roues. Mais δίκροτος désignerait ici, selon Curtius, la présence de doubles ornières. Cette interprétation pose problème. Cette occurrence est la seule où l'adjectif δίκροτος s'applique à une route ; il est plus souvent utilisé pour qualifier des navires à deux rangs de rameurs. Ici, le préfixe δί- semble donc pouvoir renvoyer soit aux deux roues d'un chariot, soit aux deux voies de circulation de la route, voire éventuellement aux deux rainures de la paire d'ornières, mais la référence à ces dernières n'est pas explicite.

Enfin, de nombreux commentateurs suggèrent que les ornières artificielles ont un rôle à jouer dans le fameux épisode de la rencontre d'Œdipe et Laïos sur la route de Thèbes à Delphes⁸⁴, qui s'achève par le meurtre de Laïos et de toute sa suite : si Laïos expulse Œdipe hors du chemin de son char avec si peu de ménagement, c'est peut-être que ses roues sont engagées dans des ornières, ce qui empêche le char d'éviter le piéton. Étant donnée la présence massive des ornières artificielles sur le terrain, on peut tout de même s'étonner que les attestations écrites soient si rares et si vagues.

3.3. Dimensions des ornières

Le creusement d'ornières artificielles implique une standardisation du gabarit des véhicules. L'uniformité de l'écartement des ornières antiques a été soulignée par les voyageurs modernes, comme l'écrit W Pritchett⁸⁵ :

Travellers have consistently been impressed with the fact that on any given road, the ruts were the same distance apart ; but it is rare that any measurements are reported

84 CURTIUS 1855, p. 15 ; ROUSSEL 1929 ; HALLIWELL 1986 ; PIKOULAS 2007a, p. 82 ; voir *infra*, chap. I.4.

85 PRITCHETT 1980, p. 177 : « Les voyageurs ont toujours été impressionnés par le fait que, sur n'importe quelle route donnée, les ornières présentaient le même écartement ; mais il est rare qu'une mesure soit reportée dans la bibliographie antérieure à Despotopoulos. Un corpus des ornières signalées comprenant des mesures soigneuses est hautement désirable. »

in the literature earlier than Despotopoulos. A corpus of reported wheel-ruts made with careful measurements is highly desirable.

Les premières mesures réalisées sur des ornières artificielles sont recensées par W. Pritchett. Alors que, jusque là, les auteurs rendent compte de mesures assez variables, entre 1,25 et 1,60 m⁸⁶, W. Pritchett reconnaît tout de même, parmi cette diversité de chiffres, un standard d'approximativement 1,40 m, lorsque l'on prend la mesure entre le milieu de chacune des deux ornières.

Les discordances peuvent s'expliquer par différents facteurs. Tout d'abord, comme on l'a vu plus haut, la surface rocheuse entre les ornières est généralement non travaillée et peut présenter une grande irrégularité. De plus, le profil de la route n'est pas toujours plan. Cela complique la prise de mesures. Il faut également prendre en considération la largeur variable de chaque ornière : les dimensions minimales observées sont de l'ordre de 4 ou 5 cm, mais la largeur la plus courante est comprise entre 8 et 15 cm, voire davantage, plus rarement⁸⁷. Ces variations ont évidemment une influence sur la façon dont la mesure est prise. De plus, les archéologues ne précisent d'ailleurs pas toujours s'ils mesurent la distance entre les bords intérieurs, les bords extérieurs ou le milieu de chaque ornière. La mesure à partir du milieu des ornières est la plus exacte et elle est systématiquement utilisée par Y. Pikoulas⁸⁸. Enfin, les voies associées à des carrières de pierres peuvent présenter des écartements d'ornières spécifiques, comme nous le verrons plus bas.

Depuis ces premiers travaux sur la question des ornières artificielles, le corpus de routes que W. Pritchett appelait de ses vœux a été réalisé par Y. Pikoulas pour les confins entre l'Argolide, la Corinthie et l'Arcadie, ainsi que pour la Laconie⁸⁹ ; l'Arcadie a été intensément parcourue par le chercheur⁹⁰. Partout, Y. Pikoulas trouve un entraxe similaire de 1,40 m. Il affirme la présence d'un module identique dans les autres régions où il a pu explorer les réseaux routiers anciens⁹¹.

86 PRITCHETT 1980, p. 173-177.

87 PIKOULAS 2012, p. 33.

88 PIKOULAS 2012, p. 398-399.

89 PIKOULAS 1995 ; PIKOULAS 2012.

90 PIKOULAS 1999d ; un recueil des principaux articles sur le réseau arcadien : PIKOULAS 2002a.

91 PIKOULAS 2012, p. 42, et n. 62.

D'autres études de moindre ampleur, mais comprenant tout de même des ensembles de routes relativement importants, ont été menées sur le territoire de Kléonai par J. Marchand⁹² et de Sicyone par Y. Lolos⁹³. J. Marchand croit pouvoir affirmer que le standard de Kléonai était de 1,50 m, et non de 1,40 m. Pour Y. Pikoulas, cette remise en cause s'appuie sur un corpus trop restreint. Par ailleurs, il estime que la largeur importante des ornières de Kléonai, due à la nature du rocher local, a pu induire J. Marchand en erreur⁹⁴. Y. Lolos, quant à lui, identifie plutôt une mesure récurrente de 1,45 m, mais seulement sur la base de six routes. En deux endroits, il mesure 1,40 m⁹⁵. Il ne se prononce donc pas sur la question de la standardisation.

Malgré ces divergences ponctuelles, le caractère standardisé des ornières artificielles, ainsi que l'extension de ce standard à l'ensemble de la Grèce continentale, sont donc bien attestés grâce au nombre de segments de routes aujourd'hui publiés. Les écarts dans les mesures révélées ne dépassent guère quelques centimètres : mais une différence de cet ordre pouvait être compensée par la largeur de chaque ornière. On peut donc considérer que ces variations minimales ne devaient pas empêcher radicalement la circulation de chariots de gabarit légèrement différent. L'origine de ces dimensions standard est à chercher, selon Y. Pikoulas, du côté des caractéristiques physiologiques des animaux utilisés pour la traction des charrois⁹⁶.

3.4. Problèmes de circulation

Étant donné que les routes à ornières ne possèdent, pour la plupart, qu'une seule voie, le croisement de deux véhicules venant de front devait être un problème⁹⁷. E. Curtius évoque la possibilité d'« emplacements d'évitement » (*Ausweicheplätzen*)⁹⁸, des emplacements de garage qui en un point précis auraient permis le croisement des véhicules, idée également suivie par T. Despotopoulos⁹⁹. N. G. L. Hammond signale, sur la route menant de Béotie en Mégaride

92 MARCHAND 2002 ; MARCHAND 2009a ; MARCHAND 2009b.

93 LOLOS 2011.

94 PIKOULAS 2012, p. 43.

95 LOLOS 2011, p. 177.

96 PIKOULAS 2006b, p. 609 ; PIKOULAS 2012, p. 39.

97 PIKOULAS 2009f, p. 245.

98 CURTIUS 1855, p. 14-15.

99 DESPOTOPOULOS 1940, p. 333-334.

par les Megala Vathychoria, des emplacements latéraux ménagés au cours d'une pente qui devaient servir, selon lui, à ce qu'un des véhicules puisse se ranger en cas de croisement¹⁰⁰ :

On the ascent from Ayios Vasilios there are two points where a level space beside the road is buttressed with a retaining wall, and four points where there is a level space and no buttressing is needed ; these spaces probably served for pulling in to let another cart pass by.

Il ne mentionne cependant pas d'ornières à ces endroits. Y. Pikoulas, en revanche, n'a pas identifié de tels dispositifs sur les routes qu'il a parcourues : ni plate-forme sur le bord de la route, ni dispositif d'embranchement permettant de se ranger sur le côté¹⁰¹. Peut-on imaginer qu'une des voitures puisse s'extraire des ornières ? Avec un chargement, cela devait être une opération particulièrement délicate. De plus, en beaucoup d'endroits, la topographie ne permet pas de trouver un espace pour se ranger. Y. Pikoulas cite en exemple le passage aménagé du lieu-dit Portitsa, sur la route entre l'Argolide et Mantinée¹⁰² : ce lieu bénéficie d'un aménagement technique unique, mais ne permet pas le passage de deux véhicules à la fois et nécessite donc l'organisation d'une circulation alternée des véhicules¹⁰³.

On peut donc imaginer que des règles de priorité s'appliquaient, du même ordre que la priorité au véhicule ascendant qui est de mise dans le code de la route moderne. Il est également possible que des individus aient été chargés de stationner en avant des passages critiques pour avertir les voitures à l'avance, de façon comparable à l'usage moderne en cas de circulation alternée pour cause de travaux sur une route. C'est l'hypothèse que formule Y. Pikoulas¹⁰⁴. Il s'appuie également sur l'exemple de la passe nommée dans l'Antiquité Τρητός, située sur le principal itinéraire entre Corinthe et Argos¹⁰⁵. Il s'agit d'un défilé dont le toponyme moderne est Dervenakia. Le défilé lui-même étant trop étroit pour laisser passer deux voitures de front ou permettre à l'une de se ranger de côté, ces manœuvres devaient avoir lieu à l'une des extrémités du défilé, où l'on peut imaginer la présence d'une, ou mieux de deux personnes

100 HAMMOND 1954, p. 105 : « Dans la montée depuis Agios Vasilios, il y a deux points où un espace latéral, à côté de la route, est étayé par un mur de soutènement, et quatre points où il y a un espace latéral qui n'a pas besoin d'être étayé ; ces espaces servaient probablement à se ranger pour passer un autre chariot. »

101 PIKOULAS 1995, p. 24 ; p. 354 ; PIKOULAS 2007a, p. 82.

102 Pausanias 8.6.4.

103 PIKOULAS 1995, p. 111, n° 28 ; PIKOULAS 1995, p. 354.

104 PIKOULAS 1995, p. 354 ; PIKOULAS 2009, p. 245.

105 Pausanias 2.15.2 ; PIKOULAS 1995, p. 57, n° 9 ; TAUSEND 2006, p. 19-22.

chargées de réguler le passage. Aucun témoignage écrit sur ce genre de situation ne nous est toutefois parvenu.

3.5. Entretien et coûts

L'entretien des ornières posait des problèmes spécifiques, dont témoignent certains segments de routes. Les ornières, trop usées, pouvaient devenir si profondes que le bas de caisse des voitures aurait rencontré le sol¹⁰⁶. Il fallait alors creuser une nouvelle paire d'ornières parallèlement à la première. On a ainsi retrouvé des segments routiers où s'observent deux paires d'ornières juxtaposées¹⁰⁷. D'après Y. Pikoulas, les mesures de 0,90 et de 0,47 m d'écartement entre deux ornières réalisées par E. Pernice et R. Hope Simpson sur la route qui franchit le Taygète correspondent sans doute en réalité à deux paires d'ornières juxtaposées¹⁰⁸. A. Petronotis en identifie une occurrence en Arcadie, non loin de la frontière avec l'Argolide¹⁰⁹. Toutefois, il pourrait également s'agir ici d'un embranchement, et non d'une double paire d'ornières. L'orientation des deux paires d'ornières est en effet légèrement divergente, mais le segment n'est pas assez bien conservé pour que l'on puisse trancher.

Y. Pikoulas a repéré, sur le trajet entre Argos et Tégée, deux routes correspondant manifestement au même trajet¹¹⁰. L'une emprunte un chemin très difficile, à travers une gorge dont la paroi rocheuse s'effondre régulièrement. On voit ses ornières déboucher dans le vide. L'autre tracé, suivi également par un kaldérim de l'époque ottomane, est plus court, mais subit des dénivelés importants. Pour Y. Pikoulas, cette configuration doit s'expliquer par le fait que les deux routes n'ont pas été utilisées simultanément : la première a dû être abandonnée, probablement à la suite d'effondrements qui la rendaient trop dangereuse ou inutilisable, et la seconde construite comme un trajet alternatif.

Creuser des ornières ne représentait pas nécessairement, en tant que tel, une opération très chère. Il s'agit même d'une solution technique relativement astucieuse et économique

106 PIKOULAS 2012, p. 565.

107 PIKOULAS 1995, p. 46-47 ; PIKOULAS 1999d, p. 253 ; MARCHAND 2009b, p. 7.

108 PERNICE 1894, p. 366 ; HOPE SIMPSON 1966, p. 118-121 ; PIKOULAS 2012, p. 39 ; p. 399.

109 PETRONOTIS 2005, p. 190 ; p. 196 (fig. 2).

110 PIKOULAS 1993b, p. 229.

pour assurer la carrossabilité d'une route : c'est l'avis de J. Christien, qui estime que le système exigeait « plus d'ingéniosité et de surveillance que de matériel ou d'investissement »¹¹¹. L'entretien d'une section d'ornières devait en réalité demander, sur le long terme, moins de moyens que celui d'une route en terre battue, qui exige une attention constante à l'état de la chaussée, la réparation des nids-de-poule qui se forment en raison de l'usure et des intempéries, ainsi que des recharges régulières de la surface. Pour les sections de voies taillées dans la roche, il suffisait en revanche d'empêcher l'envahissement de la route par la végétation, une opération nécessaire, du reste, pour tous les types de voies. Si l'on connaît des sections de routes où une nouvelle paire d'ornières a dû être recreusée à côté d'anciennes ornières hors d'usage, l'opération devait être effectuée assez rarement, puisque, sur les très nombreux segments d'ornières connus en Grèce, seules quelques attestations de nouvelle taille sont connues. Par ailleurs, les ornières se retrouvent, dans les territoires de différentes cités, sur de très nombreux axes d'importance locale¹¹². Il ne s'agit donc pas d'un équipement réservé aux plus grandes artères.

3.6. Répartition géographique

Il apparaît assez tôt dans l'historiographie que ces ornières sont un aménagement très fréquent des voies grecques anciennes¹¹³. Les recherches archéologiques récentes ont confirmé la présence massive d'ornières sur les routes antiques, en particulier dans les zones du Péloponnèse explorées par Y. Pikoulas : Arcadie, Argolide et Laconie, ses principaux terrains de recherche¹¹⁴. Les autres régions de la Grèce continentale, l'Attique, la Grèce centrale, ainsi que les Cyclades¹¹⁵, ont également révélé des segments de routes à ornières artificielles. S. Fachard n'en relève cependant qu'une occurrence sur les routes de l'Érétriade¹¹⁶.

Dans le nord de la Grèce, les ornières se font plus rares. En Thessalie, on n'en connaît que peu d'exemples. Cela peut tenir au fait qu'il s'agit en grande partie d'une

111 CHRISTIEN 1989a, p. 42 ; voir aussi CHRISTIEN 2018, p. 620.

112 Voir par exemple MARCHAND 2009b, p. 7.

113 CAILLEMER 1879 ; DESPOTOPOULOS 1940, p. 330 ; PRITCHETT 1980, p. 167-181.

114 PIKOULAS 1988c ; PIKOULAS 1995 ; PIKOULAS 1999d ; PIKOULAS 2012.

115 PIKOULAS 1999a ; PIKOULAS 2000a.

116 FACHARD 2012, p. 108.

vaste plaine¹¹⁷. Dans une publication de 1997, Y. Pikoulas relève que, bien que les sources écrites attestent l'existence de routes carrossables en Grèce du nord, nulles traces d'ornières n'y ont été signalées¹¹⁸. Il jugeait cependant possible que ce manque ne fût qu'apparent, en raison du manque de recherches sur cette question en Macédoine. Cependant, un programme de prospection mené dans le massif du Pinde entre 2002 et 2006 n'a pas non plus révélé d'ornières¹¹⁹.

En Asie Mineure, cette technique est peu documentée. H. Roelens-Flouneau en donne un exemple¹²⁰, à proximité de carrières romaines, avec des dimensions nettement inférieures à ce que l'on trouve en Grèce continentale, correspondant donc peut-être aux véhicules spécifiques utilisés pour l'extraction. Ces éléments donnent l'impression que les routes à ornières étaient une spécificité de la Grèce continentale et des Cyclades, mais n'étaient pas partagées, ou tout au moins pas dans les mêmes proportions, avec l'Asie Mineure et la Macédoine.

Cependant, Y. Pikoulas a défendu dans plusieurs ouvrages l'hypothèse que les techniques de construction routières grecques seraient un héritage fort ancien, transmis depuis la Mésopotamie en passant par l'Asie Mineure, où l'on retrouverait des dimensions d'ornières similaires¹²¹. Les savoir-faire grecs se seraient ensuite perpétués dans le monde romain, imprégnant durablement la technique routière en Europe occidentale. Ce n'est peut-être pas un effet du hasard si l'entraxe standard des rails des trains est aujourd'hui de 1,435 m, très proche de l'entraxe courant de 1,40 m attesté dans l'Antiquité. S'il est fort plausible que des savoir-faire concernant les tracés, les terrassements ou la charrerie aient circulé entre les différentes aires culturelles du bassin méditerranéen, les spécificités de la technique grecque des ornières artificielles mérite néanmoins d'être soulignée.

117 PIKOULAS 2006a, p. 316 ; PIKOULAS 2013b, p. 280-282.

118 PIKOULAS 1997.

119 PIKOULAS 2002b ; PIKOULAS 2003b ; PIKOULAS 2004a ; PIKOULAS 2004c ; PIKOULAS 2006c ; PIKOULAS 2009a ; PIKOULAS 2009d ; PIKOULAS 2013b.

120 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 44.

121 PIKOULAS 2006b ; PIKOULAS 2012, p. 42.

4. RÉPONSES AUX CONTRAINTES

4.1. Les ponts

Les Grecs n'avaient pas les moyens techniques de bâtir de très grands ponts de pierre ; il leur manquait pour cela de maîtriser véritablement la voûte¹²². Il semble qu'on puisse distinguer trois types de ponts : des ponts de bois temporaires, des ponts de bois permanents et des ponts de pierre, relativement rares.

Dans leur étude des traces de ponts en Laconie de la période archaïque à la période byzantine, P. Armstrong, W. G. Cavanagh et Gr. Shipley¹²³ observent que la quasi-totalité des ponts dont on retrouve des vestiges sont situés dans les alentours immédiats de la ville de Sparte. Ils en tirent la conclusion que la plupart des ponts de Laconie devaient être de petits ponts temporaires, c'est-à-dire probablement des sortes de passerelles ne nécessitant pas l'installation de structures dans le lit même de la rivière. À l'époque romaine, cependant, la ville de Sparte et ses alentours immédiats possèdent jusqu'à trois ponts de pierre : les auteurs attribuent cela au développement de l'évergétisme individuel et au patronage de puissants Romains. Ils supposent également une relation entre ces ponts et l'exploitation de carrières de pierres. Il faut également prendre en compte le développement des techniques de construction. E. Kourinou et Y. Pikoulas ont identifié les vestiges d'un autre pont de pierre dans les environs de Sparte, sur le trajet qui devait mener aux voies franchissant le Taygète. Ce pont daterait au plus tard du III^e, sinon du IV^e siècle av. n.è.¹²⁴

Un important règlement amphictionique de Delphes prescrit que, en préparation des célébrations des Pythia, les membres de l'Amphictionie fassent remettre en état les ponts de leurs territoires respectifs¹²⁵. Cette clause ne contient aucune information explicite sur l'aspect des ponts et les matériaux employés. Cependant, le fait que l'ordre s'applique à l'ensemble de l'Amphictionie donne l'impression qu'il s'agit d'une réfection généralisée : par exemple, celle qui serait nécessaire pour remettre en état des ponts légers, en bois, éprouvés par l'hiver. Des

122 BRIEGLIEB 2002, p. 105-108.

123 ARMSTRONG *et al.* 1992.

124 KOURINOÛ & PIKOULAS 2009, p. 184.

125 CID IV, 1, l. 40-41.

ponts de pierres, s'ils nécessitent évidemment un entretien, n'auraient pas besoin de faire l'objet de travaux simultanés. Cela expliquerait pourquoi le texte semble présupposer que l'ensemble des cités de l'Amphictionie auront à effectuer des travaux sur les ponts.

À Athènes, la voie dite « sacrée », reliant la ville au sanctuaire d'Éleusis, était particulièrement équipée. Deux inscriptions évoquent la construction de ponts de pierre sur la route d'Éleusis, à un siècle d'intervalle (en 422/1 puis en 321/0)¹²⁶. Le premier est bâti dans la zone humide des Rheitoi. I. Travlos a également documenté, dans cette zone, des structures de blocs de calcaire qu'il rapproche des conduites (διαποάς) évoquées aux lignes 14-15 de l'inscription IG I³, 79¹²⁷. Le second pont, situé sur le Céphise éleusinien, est également évoqué par une épigramme de l'*Anthologie grecque* en l'honneur de Xénoclès, l'évergète en ayant financé la construction¹²⁸. Ce pont servait au prestige de la procession et à son bon déroulement, mais était également utile aux gens du lieu, les « habitants du faubourg et les paysans » mentionnés par l'inscription¹²⁹. C'est probablement ce pont ancien qu'a remplacé le pont romain encore visible en contrebas de la route moderne (**fig. 14**)¹³⁰. En outre, les vestiges d'un pont franchissant le Céphise athénien ont été mis au jour à proximité de la station de métro Elaionas (**fig. 15**)¹³¹. Le tablier d'un pont de pierre du v^e siècle est également visible dans le sanctuaire de Brauron (**fig. 16**)¹³². La construction de ponts de pierre semble donc liée à des enjeux économiques ou symboliques importants, comme dans le cas des ponts laconiens ou des ponts de la route d'Éleusis.

En effet, hormis ces quelques exemples, les ponts de pierre antiques sont très peu nombreux en Grèce. Y. Pikoulas en dénombre 26 connus¹³³. Parmi eux, la majorité date de la basse époque hellénistique ou de l'époque impériale¹³⁴. Une première piste d'explication de ce nombre assez faible, au regard de la densité du réseau des routes carrossables, tient à la

126 IG I³, 79 ; IG II², 1191.

127 TRAVLOS 1937, p. 37-41.

128 *Anthologie grecque* 9.147.

129 IG II², 1191, l. 19-21.

130 DRAKOTOU 2009, p. 132-133.

131 STEINHAUER 2009, p. 41 ; DRAKOTOU 2009, p. 117-118.

132 TRAVLOS 1988, p. 55.

133 PIKOULAS 2013a, p. 44-45.

134 PIKOULAS 2013a, p. 46.



Figure 14.
Pont romain sur le Céphise éleusien.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 15.
Pont sur le Céphise athénien (Elaionas).
Cl. A. Vorsanger



Figure 16.
Pont du ^v^e s. av. n.è. dans le sanctuaire de
Brauron.
Cl. A. Vorsanger.

nature saisonnière de nombreux cours d'eau grecs. Souvent, les routes n'ont à franchir des ruisseaux en eau que peu de temps dans l'année¹³⁵ et la plupart des traversées de lit de rivières se faisaient donc à pied sec : le pont constituait, selon Y. Pikoulas, « l'exception à la règle »¹³⁶. Cela dit, Y. Pikoulas suppose également que les ponts de bois devaient être bien plus nombreux qu'on ne le suppose aujourd'hui¹³⁷. Il cite l'exemple d'un pont de bois en Arcadie, dans le village de Kamenitsa, sur la rivière Vitina (Mylaon dans l'Antiquité)¹³⁸ : ce pont repose sur des soubassements de pierre dont l'appareil est daté de l'époque hellénistique. Il faut également

135 PIKOULAS 2013a, p. 45-46.

136 PIKOULAS 2013a, p. 48.

137 PIKOULAS 2004b.

138 PIKOULAS 1999d, p. 311.

mentionner les vestiges d'un pont du iv^e siècle av. n.è. traversant le Strymon, mis au jour à Amphipolis : les poteaux de bois en ont été conservés¹³⁹.

4.2. Routes d'été, routes d'hiver

Les intempéries de la mauvaise saison représentaient une autre contrainte avec laquelle devaient composer les installations routières grecques : le gel et la neige en altitude, mais surtout le gonflement des cours d'eau saisonniers dans les gorges et les vallées. Il existait vraisemblablement, pour certains trajets, des alternances saisonnières entre une « route d'été » et une « route d'hiver ». Cette répartition est encore attestée au xix^e siècle. Par exemple, la minute 18 de l'expédition de Morée indique, en Eubée, une « route d'hiver » et une « route d'été » entre les localités de Vordolakka et Vrysi. Il s'agit d'un axe reliant plusieurs villages assez importants ; la route estivale est plus directe et plus courte que la route d'hiver¹⁴⁰.

Ainsi, les routes identifiées sur le Taygète, avec des passages à 1600, voire 1800 m d'altitude, étaient sans doute fermées par les éléments une partie de l'année. Dans la perspective d'un usage de ces routes par les armées, les périodes de fermeture des routes correspondaient aux périodes où, usuellement, on ne faisait pas la guerre¹⁴¹. À l'inverse, cependant, Pausanias apporte les précisions suivantes sur la route de Delphes à Lilaia¹⁴² :

Λίλαια δὲ ἡμέρας μὲν ὁδὸν καὶ ὥρα χειμῶνος ἀπέχει Δελφῶν κατιοῦσι διὰ τοῦ Παρνασσοῦ, στάδια δὲ ἔτεκμαιρόμεθα ὀγδοήκοντα εἶναι τῆς ὁδοῦ καὶ ἑκατόν.

Lilaia également est distante d'une journée de route de Delphes, même en hiver, en passant par le Parnasse, et nous estimons que la route mesure cent quatre-vingt stades.

Delphes et Lilaia sont séparées par le massif du Parnasse ; si la route antique n'est pas connue archéologiquement, les indications de Pausanias sur la durée et la distance semblent indiquer qu'elle devait suivre, approximativement, le trajet assez rectiligne qui est aujourd'hui celui du chemin de randonnée européen E4 qui traverse les plateaux occidentaux du massif¹⁴³. La

139 TOUCHAIS 1979, p. 589 ; fig. 153, p. 592.

140 FACHARD 2012, p. 103.

141 PIKOULAS 2012, p. 531-537.

142 PAUSANIAS 10.33.3.

143 Voir *infra*, chap. II.4.

précision καὶ ὥρα χειμῶνος indique que l'on pouvait s'attendre à ce que les intempéries hivernales allongent le trajet, éventuellement en obligeant les voyageurs à emprunter un chemin moins exposé mais plus long. On voit ici, au contraire, que l'on pouvait traverser l'ouest du Parnasse été comme hiver.

Mais, plus encore que les routes de montagnes, les routes rencontrant des cours d'eau couraient le risque d'être inondées lors des fortes pluies hivernales, ce qui devait également nécessiter un entretien soigneux. A. Petronotis évoque ainsi une route reliant Mantinée et Tégée en passant par les villages de Néochori et Louka : il s'agit d'une route au relief important, qui suit un axe légèrement déporté vers l'est par rapport au trajet de plaine entre les deux cités. Mais A. Petronotis estime que cette route devait être utilisée, en hiver, de préférence à celles du fond de vallée, sujettes aux inondations et à la boue¹⁴⁴.

5. VOIES PARTICULIÈRES

5.1. Routes et carrières de pierre

En connexion avec des carrières de pierres, on trouve des routes aménagées avec soin pour répondre aux besoins spécifiques liés au transport des blocs. On a mentionné plus haut les travaux menés sur la route menant des carrières de Saint-Élie à Delphes. La pente et le tracé de cet axe ont visiblement été établis avec soin. Une autre route dédiée au transport de matériaux de construction est connue à Delphes par les comptes de construction du IV^e siècle : il s'agit de la λιθαγωγία, littéralement la « voie de transport de pierre », qui permettait d'acheminer les blocs importés par voie maritime depuis le port de Kirrha jusqu'au sanctuaire¹⁴⁵. Cette voie est bâtie à grands frais, puisqu'on sait que les naopes ont avancé à une équipe tégéate 3 talents (12600 drachmes) pour sa construction.

D'autres exemples bien connus de voies de carrière se situent dans le massif du Pentélique, d'où les Athéniens extrayaient du marbre. M. Korres évoque une voie le long de laquelle des trous de poteaux sont ménagés dans la pierre¹⁴⁶. Il s'agit des vestiges d'un système

144 PETRONOTIS 2005, p. 194.

145 CID II, 31, l. 86-87 ; AMANDRY & HANSEN 2010, p. 464-465.

146 KORRES 1992, p. 30 ; p. 67.

de treuils établi le long de la voie pour accompagner et sécuriser la descente des blocs. Dans le Pentélique, il s'agissait de faire descendre les chargements depuis les fronts d'extraction vers la plaine. Pour M. Korres, les blocs étaient chargés, pour descendre, sur des sorte de traîneaux : en effet, la surface de la voie est très lisse, il s'agit plutôt d'une rampe. Les treuils servaient à freiner la descente.

Sur la route des carrières de Saint-Élie, des trous de poteaux sont également présents en certains points de la voie¹⁴⁷. En revanche, le dispositif devait fonctionner différemment : en effet, à Delphes, il s'agissait d'accompagner les blocs dans un mouvement de montée. De plus, sur cette route, la surface inégale ne permettait pas l'emploi de traîneaux : ce sont bien des chariots qui assuraient le transport des blocs, comme l'indique l'entraxe des ornières (1,45 m)¹⁴⁸.

H. Goette décrit d'autres voies liées à l'exploitation de carrières dans le Pentélique et dans l'Hymette¹⁴⁹. Celles-ci possèdent des ornières, entre lesquelles H. Goette mesure un espace de 1,35 m¹⁵⁰. S'il a mesuré l'espace compris entre le bord droit de l'ornière de gauche et le bord gauche de l'ornière de droite, comme semble l'indiquer le texte de son article¹⁵¹, cela doit correspondre approximativement à un entraxe de 1,40 m mesuré entre le milieu de chaque ornière. L'auteur signale une voie à ornière aux mêmes dimensions à proximité des carrières romaines de Styra, dans le sud de l'Eubée.

Sur différentes voies à proximité de carrières, l'usage de véhicules différents des chariots usuels est prouvé par la présence d'ornières dont l'entraxe est nettement inférieur au standard de 1,40 m¹⁵². Ainsi, H. Roelens-Flouneau mentionne, en Asie Mineure, une route associée aux carrières de Zeugma où l'on a observé des ornières écartées de 1,20 m à 1,25 m¹⁵³. En Laconie, Y. Pikoulas décrit une route à ornières présentant des écartements de 1 m à 1,02 m¹⁵⁴. Or,

147 HANSEN *et al.* 2017, p. 241 ; fig. 44-48.

148 Sur les véhicules utilisés pour le transport de blocs, voir aussi RAEPSAET 1984.

149 GOETTE 2009.

150 GOETTE 2009, p. 166 ; fig. 1.7, p. 21.

151 GOETTE 2009, p. 166 : « η απόσταση ανάμεσα στα ίχνη των τροχών ».

152 PRITCHETT 1980, p. 177.

153 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 44.

154 PIKOULAS 2012, p. 369-370, n° 79 ; ZAVVOU 2002, p. 218-219.

cette voie se situe à proximité de carrières de poros. Il doit donc s'agir d'ornières adaptées ici également à un autre type de véhicule, destiné au transport de blocs.

5.2. Le *diolkos* de Corinthe

Le *diolkos* de Corinthe constitue un axe d'une technicité exceptionnelle¹⁵⁵. Cette voie pavée de 6 km de long, mise en place à l'époque archaïque par les tyrans corinthiens, reliait les deux côtes de l'Isthme de Corinthe et permettait de tracter les navires entre le golfe Saronique et le golfe de Corinthe, afin de leur épargner le contournement du Péloponnèse. On y voit plusieurs jeux d'ornières, vestiges d'une utilisation complexe¹⁵⁶. Leur écartement est de 1,50 à 1,60 m. G. Raepsaet y distingue des « ornières d'usure » et des « guides calibrés »¹⁵⁷. Il est d'avis que cette installation a dû servir, dès l'époque archaïque, non seulement au déplacement des bateaux, mais aussi au transfert de charges lourdes et non divisibles, comme les blocs d'architecture monumentale¹⁵⁸. Le *diolkos* de Corinthe témoigne de la maîtrise technologique considérable des Grecs en matière de construction routière dès l'époque archaïque.

CONCLUSION

Les nombreuses routes antiques identifiées en Grèce permettent donc de dessiner l'image d'une technique de construction routière assez aboutie. L'adaptation au terrain et la capacité à mettre en place des voies carrossables en tous lieux en sont les traits les plus marquants. Les ornières artificielles constituent la spécificité la plus visible de la construction routière grecque. Leur répartition géographique est encore imparfaitement connue, notamment en Grèce centrale et dans les îles ; toutefois, l'Asie Mineure et la Macédoine semblent en avoir été peu ou pas équipées. La répartition des routes publiées donne l'impression d'une densité de voies à ornières plus forte dans le Péloponnèse que dans le reste de la Grèce, mais il ne s'agit peut-être que d'un biais lié à l'attention soutenue dont les routes de cette région ont fait l'objet. En l'état actuel de la recherche, les routes à ornières semblent donc spécifiques à la Grèce balkanique,

155 RAEPSAET 1993 ; WERNER 1997 ; PETTEGREW 2011 ; PETTEGREW 2016, p. 60-69.

156 RAEPSAET 1993, p. 241-242.

157 RAEPSAET 1993, p. 243.

158 RAEPSAET 1993, p. 255.

où elles connaissent un grand succès, probablement dès l'époque archaïque, et où elles se maintiennent jusqu'à la fin de l'Antiquité, lorsque le trafic véhiculé diminue drastiquement¹⁵⁹.

Cependant, la datation des routes est un exercice périlleux. Les vestiges seuls parlent peu. Les équipements routiers font généralement l'objet d'un usage sur le temps long. Il faut donc mettre les routes en relation avec d'autres vestiges, notamment les habitats et les fortifications, pour espérer comprendre l'insertion des vestiges connus au sein des réseaux routiers et des territoires, de façon à proposer une datation. La question de la relation entre les vestiges de routes et l'action des cités est également un point complexe. L'aboutissement technique de nombreuses voies, ainsi que leur fonctionnement en réseau à l'échelle d'une cité, forcent à envisager l'implication des pouvoirs publics dans la mise en place et dans l'entretien des axes routiers.

159 PIKOULAS 2012, p. 537-542.

2. MOYENS DE TRANSPORT

Nous posons ici la question des moyens de transport terrestres employés dans le monde grec : quelle répartition s'opérait entre la marche, le recours aux animaux et le recours aux véhicules ? Quels avantages et quelles contraintes présentaient chacune de ces techniques ? Comment s'articulaient le déplacement humain et le transport des charges ? Ces interrogations sont importantes à plusieurs égards. Tout d'abord, les moyens de transport sont étroitement liés au type de voies usitées. En effet, les pratiques de circulation sont un facteur essentiel des choix opérés dans la construction et l'entretien des voies, tandis que, inversement, la nature et l'état de la voirie conditionnent le choix d'un moyen de transport. Plus largement, la répartition des moyens de transport modèle les perceptions de l'espace. La question des moyens de transport présente, en outre, des enjeux historiographiques. On a vu plus haut que la dévaluation systématique des routes grecques antiques ne commence, chez les historiens, qu'après que l'usage de la marche et, plus largement, l'ensemble des moyens de transport non motorisés, tombent en désuétude dans le monde occidental. En effet, les voyageurs européens du XIX^e siècle se déplacent parfois à cheval (c'est ce moyen de transport que conseille le guide Baedeker pour explorer l'arrière-pays¹), mais également à pied.

La sous-évaluation de l'importance de la mobilité terrestre en Grèce antique est due, en grande partie, à une appréhension faussée des réalités de la marche à pied. Considérer qu'il s'agit d'un moyen de transport pénible conduit à mésestimer les mobilités essentiellement fondées sur la marche, que l'on retrouve pourtant dans la majeure partie des sociétés pré-industrielles. Il convient donc de se défaire de l'association de la marche à pied à la pauvreté, la pénibilité et la lenteur. La même remarque s'applique au transport terrestre antique, qui a été largement sous-estimé².

On verra dans ce chapitre que la marche à pied apparaît, dans les sources, comme le moyen de transport le plus évident et le plus efficace. Cette prépondérance de la marche

1 BAEDEKER 1905, p. xii.

2 RAEPSAET 2008, p. 580-584.

imprègne la perception de l'espace et des itinéraires. Le marcheur prend d'ailleurs, dans la littérature et la céramique figurée, des traits stéréotypés et récurrents. On évaluera ensuite le rôle des autres moyens de déplacement terrestres, notamment des montures. Pour le transport de charges, le recours aux bêtes de somme apparaît fréquent. La part des charrois dans les transports terrestres est à mettre en relation avec la présence de voies à ornières.

1. LA MARCHÉ

1.1. La marche, un moyen de transport évident

Les sources font apparaître la marche comme un moyen de transport omniprésent dans la vie quotidienne, efficace et fréquemment utilisé, y compris pour de longues distances. Les fables d'Ésope, par exemple, mettent en scène un certain nombre de voyageurs qui vont tous à pied et sont désignés par le terme *οδοιπόρος*³, ou encore le participe *οδοιπορῶν*⁴. Il en va de même dans *L'Anthologie grecque*, où la figure du marcheur est récurrente⁵, comme nous le verrons plus bas.

La marche fait partie de la vie quotidienne, notamment de la vie rurale. Aristophane, met en scène des paysans se rendant en ville pour l'assemblée ou pour le marché. On peut penser, par exemple, à une scène des *Guêpes*⁶ où Philocléon, tentant par tous les moyens de s'échapper de chez lui pour se rendre au tribunal, prétend partir au marché vendre son âne. On trouve une évocation imagée dans *L'assemblée des femmes*⁷ :

Χωρῶμεν εἰς ἐκκλησίαν ἄνδρες· ἠπειλήσε γὰρ
ὁ θεσμοθέτης, ὃς ἂν
μὴ πρῶ πάνυ τοῦ κνέφους
ἦκη κεκοιμένος,
στέργων σκοροδάμη
βλέπων ὑπότριμμα, μὴ
δώσειν τὸ τριώβολον.

3 Par exemple, Ésope 254 ; 255 ; 256 ; 257 ; 260 ; 261.

4 Ésope 98.

5 Par exemple, *Anthologie grecque*, 6.43 ; 7.390 ; 7.398 ; 7.544 ; 9.315 ; 9.316 ; 10.12 ; 10.13 ; 16.11.

6 Aristophane, *Les Guêpes* v. 169-170.

7 Aristophane, *L'assemblée des femmes*, v. 289-295.

Allons à l'assemblée, hommes : le thesmothète a menacé quiconque n'arriverait pas de grand matin, à l'aube, couvert de poussière, s'étant contenté d'un brouet d'ail, l'air âcre, de ne pas lui donner le triobole.

L'image du paysan en route pour la ville de grand matin est reprise par Alciphron, plusieurs siècles plus tard, dans ses *Lettres de paysans*⁸. Un fils s'adresse ainsi à sa mère, lui vantant les célébrations des Thesmophories :

Εἰ οὖν ἐπεχθείης ἔωθεν πρὸ τοῦ τὸν ἑωσφόρον ἐξελθεῖν, συνθύεις ταῖς Ἀθηναίων γυναιξὶν αὖριον.

Si tu fais diligence et te mets en route dès l'aube, avant que n'apparaisse l'étoile du matin, tu peux participer demain au sacrifice avec les femmes d'Athènes.

La marche fait également partie du quotidien du propriétaire terrien résidant en ville. Ainsi, Ischomaque, le fermier modèle de *L'économique* de Xénophon, voit comme une promenade de santé le chemin qui le conduit aux champs⁹.

Pour les longs trajets également, marcher est un mode de circulation dominant. Chez Aristophane, *Les Oiseaux* et *Les Grenouilles* s'ouvrent sur des scènes de voyages à pied, voyages lointains puisqu'il s'agit d'atteindre, respectivement, la cité des oiseaux et les Enfers... Dans *Les Grenouilles*, les voyageurs sont deux, Dionysos est à pied et son esclave, Xanthias, est monté sur un âne. Dans les *Mémoires*¹⁰, Xénophon met en scène un homme qui appréhende la longueur du trajet pour se rendre aux concours d'Olympie depuis Athènes. Socrate entreprend le rassurer :

Οὐκ οἶσθα ὅτι, εἰ ἐκτείναις τοὺς περιπάτους, οὐς ἐν πέντε ἢ ἕξι ἡμέραις περιπατεῖς, ῥαδίως ἂν Ἀθήνηθεν εἰς Ὀλυμπίαν ἀφίκοιο;

Ne réalises-tu pas que si tu mettais bout à bout toutes tes allées et venues sur cinq ou six jours, tu parviendrais sans peine d'Athènes à Olympie ?

On constate ici que le choix de la marche pour se rendre à Olympie s'impose comme une évidence. L'homme qui redoute le voyage n'envisage pas pour autant un autre moyen de

8 Alciphron 2.37. Traduction Trad. A.-M. OZANAM.

9 Xénophon, *Économique* 11.15.

10 Xénophon, *Mémoires* 3.13.5.

transport ; quant à Socrate, loin de considérer six jours de marche comme un exploit sportif, il présente le trajet comme un exercice à la portée de tout être valide. Il souligne également l'omniprésence de la marche à pied dans la vie quotidienne.

Enfin, Hérakleidès le Crétois ou Pausanias ont effectué la plus grande part de leurs voyages à pied¹¹ ; les nombreuses indications que donne Pausanias sur l'état et l'accessibilité des routes peuvent se comprendre comme des indications pratiques pour ceux de ses lecteurs qui voudraient partir sur ses traces : il s'adresse à son lecteur comme à un marcheur potentiel.

Ainsi, on constate une forte présence de la marche à pied dans les déplacements, à la fois quotidiens et lointains, en particulier dans les sources de l'époque classique, mais aussi jusqu'à la période impériale.

1.2. ἀνήρ εὐζωνος : le marcheur moyen

L'étude de la locution ἀνήρ εὐζωνος est liée de près à la question de la place de la marche dans les mobilités grecques antiques. La traduction courante de ἀνήρ εὐζωνος, dans les dictionnaires ou dans les textes, par « bon marcheur » ou « homme agile »¹² est très contestable. Il faut citer ici une notice d'Hésychius :

Εὐζώνως · εὐστόλως · μὴ ἔχων φορτίον.

Εὐζώνως : avec un équipement léger ; sans porter de fardeau.

Dans les textes, l'ἀνήρ εὐζωνος est le piéton non chargé, par opposition aux voyageurs transportant des fardeaux lourds et encombrants, d'où la traduction qu'on adoptera ici : « marcheur sans bagages ». Un passage de Diodore de Sicile¹³ confirme cette analyse. En pleine déroute militaire, à Delphes, le chef gaulois Brennos enjoint à ses troupes de se débarrasser des chargements superflus, de façon à quitter au plus vite les terres ennemies, en ces termes :

Τὰς ἀμάξας καύσαντας εὐζώνους εἰς τὰ οἰκεῖα ἐπανελθεῖν.

11 ANDRÉ & BASLEZ 1993, p. 67.

12 Voir par exemple les dictionnaires BAILLY et LIDELL, SCOTT & JONES, s.v. « εὐζωνος ».

13 Diodore de Sicile 22.9.2.

Ayant brûlé les chariots, retourner équipés à la légère vers leurs foyers.

Dans ce contexte, il est clair que c'est le fait de se débarrasser des chariots – et de leurs chargements – qui permettra aux soldats de Brennos de circuler en εὐζωνοί. En contexte militaire, le terme désigne les soldats équipés à la légère ; en contexte civil, il s'agit d'un mode de circulation que n'entrave nul bagage.

Une série d'occurrences permet de préciser encore la valeur de l'expression ἀνήρ εὐζωνός. On la trouve employée de façon quasiment figée, au datif, pour exprimer des distances en temps de trajet. Hérodote y recourt¹⁴ :

Ἔστι δὲ ἀπὸ τῆς λίμνης τῆς Μαίητιδος ἐπὶ Φᾶσιν ποταμὸν καὶ ἐς Κόλχους τριήκοντα ἡμερέων εὐζώνῳ ὁδός.

Il y a, du Palus-Méotide aux bords du fleuve Phase et en Colchide, trente jours de chemin pour un marcheur sans bagages.

On retrouve le même genre d'emplois d'ἀνήρ εὐζωνός chez Thucydide, ici deux fois de suite, au nominatif, puis au datif¹⁵ :

1 Ὅδῳ δὲ τὰ ξυντομώτατα ἐξ Ἀβδήρων ἐς Ἴστρον ἀνήρ εὐζωνός ἐνδεκαταῖος τελεῖ. 2 Τὰ μὲν πρὸς θάλασσαν τοσαύτη ἦν, ἐς ἠπειρον δὲ ἀπὸ Βυζαντίου ἐς Λαιαίους καὶ ἐπὶ τὸν Στρυμόνα (ταύτη γὰρ διὰ πλείστου ἀπὸ θαλάσσης ἄνω ἐγίγνετο) ἡμερῶν ἀνδρὶ εὐζώνῳ τριῶν καὶ δέκα ἀνύσαι.

1 Par la route, au plus court, un marcheur sans bagages met, d'Abdère à l'Istros, entre dix et onze jours. 2 C'était là l'étendue des côtes ; et vers l'intérieur, de Byzance au pays des Léiens et au Strymon (ce qui représentait le point le plus éloigné de la mer), il faut à un marcheur sans bagages treize jours.

Enfin, des siècles plus tard, Lucien, au tout début d'*Icaroménipe*, se livre à une reprise parodique de la formule. Du soleil à la demeure de Zeus¹⁶ :

Ἄνοδος καὶ ταῦτα γένοιτ' ἂν εὐζώνῳ ἀετῷ μιᾶς ἡμέρας.

Cela peut faire encore une montée d'une journée pour un aigle sans bagages.

14 Hérodote 1.104.

15 Thucydide 2.97.1-2.

16 Lucien, *Icaroménipe* 1.

Cette plaisanterie constitue une preuve certaine du caractère figé et consacré de l'expression, ainsi que de sa longévité. Il en ressort nettement que la longueur des trajets s'exprime couramment en fonction des piétons, qui servent d'étalon empirique pour le calcul des distances.

On trouve quelques exemples, dans la littérature grecque, d'évaluations numériques de la distance parcourue en une journée de marche. Hérodote¹⁷ l'estime à 200 stades, soit un peu moins de quarante kilomètres. Pausanias¹⁸ avance un chiffre comparable :

Λίλεια δὲ ἡμέρας μὲν ὁδὸν καὶ ὥρα χειμῶνος ἀπέχει Δελφῶν κατιοῦσι διὰ τοῦ Παρνασοῦ, στάδια δὲ ἑτεκμαιρόμεθα ὀγδοήκοντα εἶναι τῆς ὁδοῦ καὶ ἑκατόν.

Lilaia également est distante d'une journée de route de Delphes, même en hiver, en passant par le Parnasse, et nous estimons que la route mesure cent quatre-vingt stades.

Si la mesure est légèrement inférieure à celle proposée par Hérodote, c'est sans doute parce que Pausanias parle ici d'une route de montagne. La précision καὶ ὥρα χειμῶνος, « même en hiver », montre que l'évaluation du temps de trajet peut prendre en compte des facteurs météorologiques : comme nous l'avons vu plus haut, certaines routes avaient une utilisation saisonnière¹⁹. Ce mode de calcul est attesté en Grèce jusqu'aux temps modernes. E. Dodwell, voyageur anglais du début du XIX^e siècle, note en introduction de son récit de voyage²⁰ :

Distances in Greece are not regulated by measure, but computed by time. [...] This rough kind of calculation is more accurate than might be imagined.

En effet, l'estimation des distances en temps de trajet, plutôt qu'en mesure absolue, permet de prendre en considération l'ensemble des conditions de circulation, en particulier la difficulté du terrain.

Λ'ἀνὴρ εὐζωνος, le piéton, le marcheur léger apparaît donc, dans les sources antiques, comme le voyageur par excellence : non pas un modèle d'agilité et de rapidité, mais un standard à partir duquel on jauge les routes, leur difficulté et leur longueur.

17 Hérodote 4.101.

18 Pausanias 10.33.3.

19 Voir *supra*, chap. I.1.

20 DODWELL 1819, p. vii : « Les distances, en Grèce, ne sont pas calculées par des mesures, mais évaluées en temps. [...] Ce mode de calcul rudimentaire est plus précis qu'on ne l'imaginerait. »

1.3. Expression de l'accessibilité

Comment se recoupe le choix d'une voie et le choix d'un moyen de transport ? Dans les textes, la question de l'accessibilité des routes est un élément important de leur caractérisation. On trouve, chez Pausanias en particulier, un souci de décrire les voies en indiquant quels voyageurs peuvent s'y engager et en particulier si elles sont, ou non, carrossables. Dans ces contextes, Pausanias emploie des tournures au datif indiquant à quels usagers la voie en question est la mieux adaptée. Par exemple, il pose une alternative entre deux trajets concurrents de Kléonai à Argos²¹ :

Ἐκ Κλεωνῶν δέ εἰσιν ἐς Ἄργος ὁδοὶ δύο, ἡ μὲν ἀνδράσιν εὐζώνοις καὶ ἔστιν ἐπίτομος, ἡ δὲ ἐπὶ τοῦ καλουμένου Τρητοῦ, στενὴ μὲν καὶ αὐτὴ περιεχόντων ὄρων, ὀχήμασι δέ ἐστιν ὅμως ἐπιτηδειότερα.

De Kléonai à Argos il y a deux routes. L'une convient aux marcheurs sans bagages, c'est un raccourci ; l'autre, par le lieu-dit Trétos, est étroite elle aussi – elle est encaissée dans les montagnes – mais elle est malgré tout plus adaptée aux chariots.

Ce passage oppose de façon explicite une route à piétons (ἀνδράσιν εὐζώνοις) et une route carrossable (ὀχήμασι). La même distinction se retrouve au sujet de la route skironienne²², voie à flanc de falaise reliant Mégare au Péloponnèse. Selon le périégète, celle-ci fut, dans un premier temps, bâtie ἀνδράσιν ὁδεύειν εὐζώνοις, « pour que l'empruntent des marcheurs sans bagages ». Ce n'est que sous Hadrien que la route fut élargie et rendue carrossable :

Ἀδριανὸς δὲ ὁ βασιλεὺς καὶ οὕτως ὡς καὶ ἄρματα ἐναντία ἐλαύνεσθαι κατέστησεν εὐρυχωρῆ τε καὶ ἐπιτηδείαν εἶναι.

Mais l'empereur Hadrien la fit établir assez large et assez convenable pour que des chariots s'y croisent.

On trouve au sujet du chemin montant à l'autre Corycien²³, sur les hauteurs du Parnasse, une mention, plus rare, de montures et de bêtes de somme : la montée est dite ῥάων εὐζώνω ἀνδρὶ ἢ ἡμίονοις τε καὶ ἵπποις, « plus facile pour un marcheur sans bagages que pour les mules et les chevaux ». Ce chemin est connu et nous l'avons mentionné plus haut²⁴ :

21 Pausanias 2.15.2.

22 Pausanias 1.44.6.

23 Pausanias 10.32.2.

24 Voir *supra*, chap. I.1 ; *infra*, chap. II.4.

il se caractérise par une forte pente et des marches taillées dans la roche ; c'est sans doute ce qui, pour Pausanias, le rend moins praticable à des équidés qu'à des piétons. L'adjectif ἱπήλατος, « praticable pour les chevaux », est également attesté pour signaler l'accessibilité aux animaux²⁵.

Néanmoins, la distinction principale semble être celle qui oppose les voies adaptées uniquement au trafic piétonnier et les voies carrossables. C'est ce qui ressort également d'une notice de Phrynichos l'Atticiste :

Ἄμαξιτός ὁδός· δι' ἧς ἄμαξα, οὐ μόνον εὐζωνος ἀνὴρ περιπατεῖ.

Route carrossable : par laquelle un chariot peut circuler, pas seulement un marcheur sans bagages.

Certaines voies, accessibles uniquement ou principalement aux piétons, peuvent toutefois posséder une importance certaine dans l'organisation des circulations d'une région. Pausanias décrit la « grand-route » (λεωφόρος) qui monte en direction de Delphes, depuis les contreforts orientaux du massif du Parnasse, lorsque l'on quitte la basse vallée du Céphise pour monter vers le sanctuaire, comme « escarpée et difficile, même pour un piéton » (καὶ ἀνδρὶ εὐζώνῳ)²⁶. Cette route est pourtant l'une des grandes artères de communication entre la Phocide et la Béotie, et la route principale pour parvenir à Delphes depuis l'Est.

Le partage entre voies piétonnières et carrossables semble donc déterminant, chez Pausanias, pour caractériser les routes et renseigner les lecteurs. Soulignons que l'on rencontre, dans certains exemples ci-dessus, des voies essentielles et pourtant principalement accessibles aux piétons. Le marcheur légèrement équipé apparaît donc comme le seul voyageur apte à circuler sur toutes les voies de Grèce. Les emplois du syntagme ἀνὴρ εὐζωνος reflètent bien cette omniprésence du marcheur. Les déplacements à pied sont donc une clé pour comprendre l'organisation de la circulation terrestre en Grèce.

25 Ainsi chez Strabon 17.1.8, au sujet des rues d'Alexandrie.

26 Pausanias 10.5.5 ; voir *infra*, chap. II.4.

1.4. Le portage humain : bagages et autres charges

Pour des charges limitées, le portage humain est le moyen de transport de matériel le plus simple, le plus économique et, sur certains chemins, le seul possible. Son rôle, écrit G. Raepsaet, est « immense et tellement naturel qu'il est peu documenté, hier comme aujourd'hui »²⁷. Nous envisagerons ici son rôle dans le transport des bagages et celui des chargements commerciaux.

Dans un certain nombre de cas, les voyageurs semblent avoir marché avec très peu de bagages. Dans une fable d'Ésope, « Le voyageur et Hermès »²⁸, un voyageur découvre sur la route une besace (πήρα) pleine d'amandes, perdue là par quelqu'un. Peut-être cette besace composait-elle tout le bagage du voyageur en question. Plutarque, dans la *Vie de Solon*²⁹, cite une loi solonienne visant à restreindre les déplacements des femmes : il leur est interdit de se déplacer en emportant plus de trois manteaux, une obole de nourriture ou de boisson ou une corbeille (κάνης) de plus d'une coudée de longueur, soit environ 45 cm. Il s'agit donc d'empêcher les femmes de transporter avec elles les bagages nécessaire à un trajet de plusieurs jours : quelques effets et provisions.

Les sources montrent que certains voyageurs, plus chargés, avaient recours à des porteurs dans leurs déplacements. On a évoqué plus haut la première scène des *Grenouilles* d'Aristophane : on y voit Dionysos en route vers les Enfers, en compagnie de son esclave Xanthias, ce dernier portant les bagages. Malgré la présence de l'âne, le transport des charges est dévolu à l'esclave. Plus loin, Xanthias essaie de se soustraire à ce travail ingrat ; Dionysos essaie – mais sans succès – de recruter un mort pour remplacer son porteur³⁰. Un passage des *Mémoires* de Xénophon³¹ met également en scène un homme accompagné d'un porteur. Le maître se plaint de la fatigue de la route, alors qu'il ne porte rien que son manteau, tandis que l'esclave est chargé des bagages.

27 RAEPSAET 2002, p. 66 .

28 Ésope 260.

29 Plutarque, *Vie de Solon* 21.5.

30 Aristophane, *Les grenouilles*, v. 164-177.

31 Xénophon, *Mémoires*, 3.13.6.

Enfin, une inscription du IV^e siècle rapporte un miracle épidaurien relatif à un esclave portant les affaires de son maître au sanctuaire³². On constate que, dans ce texte, le maître est parti en avant, tandis que le serviteur va derrière, probablement ralenti à cause de son chargement. Pour autant, même si les sources évoquent régulièrement le maître accompagné de son esclave qui porte ses affaires, nombre de textes tracent aussi le profil de marcheurs seuls ou en compagnie de leurs pairs, portant leur propre bagage, sans doute très limité.

D'après ces textes, le terme usuel pour désigner les bagages est le neutre pluriel σκεύη, qui désigne, par ailleurs, toutes sortes d'objets d'équipement et de mobilier. Il n'y a donc pas, en grec, de mot désignant spécifiquement l'équipement qu'on emporte avec soi en déplacement. On trouve chez Xénophon³³ l'expression σκεύη πρὸς τὴν ἀποδημίαν, « les affaires pour le voyage ». Dans *Les Grenouilles*, Dionysos emploie, pour minimiser le volume de ses paquets, le diminutif σκευάρια³⁴. L'inscription d'Épidaure désigne le porteur comme σκευοφόρος. Un passage de la *Vie d'Ésope*³⁵ met en scène une expédition beaucoup plus nombreuse : un marchand d'esclaves se met en route avec sa marchandise humaine. N'ayant pu trouver de bêtes de somme ni à louer ni à acheter, il fait porter le chargement par les esclaves eux-mêmes. Une énumération en est faite, dans laquelle on trouve les contenants plutôt que le contenu des bagages :

Κίστην, κἀνήτας, σάκκους μεστοὺς πρὸς τὴν διακονίαν, στρώματα, κεράμια, γουργάθους.

Un panier, des nattes, des sacs pleins d'ustensiles de services, des couvertures, des pots, des corbeilles.

Dans la suite du texte, un autre élément du chargement est mis en évidence : une énorme corbeille de pain. Des esclaves disent transporter des couvertures et des objets de bronze (στρώματα καὶ χαλκώματα). Dans ce cas précis, la charge à transporter est particulièrement importante car c'est visiblement un groupe nombreux qui se déplace. De plus, le chargement

32 IG IV², 1, 121, l. 79-89.

33 Xénophon, *Mémoires* 3.13.6.

34 Aristophane, *Les Grenouilles* v. 172.

35 *Vie d'Ésope* G.17-19.

comprend peut-être des articles destinés au commerce, notamment les « objets en bronze ». Ici, le portage humain apparaît comme une solution par défaut, en l'absence de bêtes de somme.

Des différentes mentions de bagages, deux éléments principaux se dégagent : on transporte de la nourriture, ainsi des couvertures (στρώματα). Celles-ci sont souvent mises en évidence et distinguées par rapport à l'ensemble des σκεύη. Ainsi, dans le passage des *Mémorables* cité plus haut³⁶, l'ami de Socrate désigne l'ensemble de ses bagages par l'expression : τὰ στρώματα καὶ τᾶλλα σκεύη, « les couvertures et le reste des affaires ». Dans *Les Grenouilles*, Dionysos emploie ce mot pour désigner l'ensemble des bagages³⁷ ; il en va de même dans *Les Oiseaux*³⁸. Enfin, Platon, dans *Théétète*³⁹, présente comme un exemple typique de tâche servile le fait d'« emballer les couvertures » (στρωματόδεσμον συσκευάσασθαι), ou plus précisément : « préparer un *strômatodesmon* », qui désigne une couverture emballée dans un sac ou un système de courroies⁴⁰. C'est également dans un στρωματόδεσμον que, chez Plutarque⁴¹, Cléopâtre se fait dissimuler pour pénétrer incognito auprès de César, ce qui montre que les dimensions de ces paquets de couvertures pouvaient être assez importantes, même si elles étaient probablement variables. Les couvertures apparaissent donc comme un élément important des bagages en Grèce.

On recourt aussi au portage humain en contexte commercial. Le petit commerce itinérant semble très courant. Par exemple, Aristophane met en scène, dans vers 719-970 des *Acharniens*, des colporteurs arrivant de Béotie et de Mégaride en Attique⁴². Le texte laisse à penser qu'ils arrivent à pied en portant leur marchandise sur leur dos. Dans ce passage, un Mégarien fait entrer ses deux filles, déguisées en truies, dans un grand sac (σάκκος) pour les vendre⁴³. On peut également penser à un passage de *La Paix*⁴⁴, où le personnage de Trygée se languit de voir enfin revenir, sur l'agora d'Athènes, des Béotiens portant certains produits

36 Xénophon, *Mémorables* 3.13.6.

37 Aristophane, *Les Grenouilles* v. 165.

38 Aristophane, *Les oiseaux*, v. 657.

39 Platon, *Théétète* 175^e.

40 Cf. les dictionnaires BAILLY et LIDELL, SCOTT & JONES, s.v.

41 Plutarque, *Vie de César* 49.

42 Aristophane, *Les Acharniens* v. 719-970.

43 Aristophane, *Les Acharniens* v. 745.

44 Aristophane, *La Paix* v. 1003-1004.

locaux⁴⁵ : les commerçants sont désignés par le participe φέροντας, qui suggèrent qu'ils portent leur marchandise sur leur dos.

Les représentations de sacs font souvent apparaître des paquetages assez sommaires. Par exemple, un fond de coupe attique du début du v^e siècle (**fig. 17**) représente un homme passant devant un hermès, le dos chargé d'un énorme fardeau de forme cylindrique, noué aux deux bouts, qu'il retient au niveau de sa tête : nulle bretelle ne fixe le sac. Sur un skyphos cabirique conservé au musée de Thèbes (**fig. 18**), un personnage de petite taille porte, en équilibre sur sa tête, un panier allongé, conique. Certaines charges étaient portées de la sorte, comme le montre par ailleurs l'iconographie des femmes à la fontaine.

Une technique de portage revient régulièrement dans les sources : fixer son chargement au bout d'un bâton⁴⁶. On trouve chez Aristophane, au vers 8 des *Grenouilles*, ainsi qu'au vers 833 de *L'Assemblée des femmes*, le terme ἀνάφορον, bien expliqué par les lexicographes et les scholiastes. Phrynichos le définit ainsi⁴⁷ :

Τὸ ξύλον, ᾧ χρώνται πρὸς τὴν κομιδὴν τῶν ἄχθων.

Le bâton qu'on utilise pour le transport des charges.

La *Souda*⁴⁸ donne une définition plus spécifique :

Ξύλον ἀμφίκοilon, ἐν ᾧ τὰ φορτία ἐξαρτήσαντες οἱ ἐργάται βαστάζουσιν.

Un bâton incurvé aux deux extrémités auquel les travailleurs accrochent les fardeaux pour les transporter.

Il s'agit donc sans doute d'une palanche, soit un système de portage où l'on accroche un fardeau à chaque extrémité d'un bâton équilibré sur l'épaule. On en trouve également des attestations dans l'iconographie. Par exemple, on voit un tel objet sur une *pélikè* attique du début du v^e siècle (**fig. 19**), qui représente un pêcheur passant devant un hermès, tenant sur son épaule gauche un bâton aux deux extrémités duquel sont accrochés deux paniers. L'autre

45 Aristophane, *La Paix* v. 1003.

46 RAEPSAET 2002, p. 67-68.

47 Phrynichos, s. v. ἀνάφορον

48 *Souda*, s. v. ἀνάφορον.



Figure 17.
Coupe attique à figures rouges, 490 av. n.è. Berlin
Antikenmuseum inv. F2298.



Figure 18.
Skyphos cabirique. Thèbes, musée archéologique.

face du vase représente des pêcheurs au bord de la mer : on peut y voir les deux facettes de la pêche, la capture, puis le transport vers le marché. Alciphron, dans la première de ses *Lettres de pêcheurs*⁴⁹, décrit une scène très proche. Le narrateur du texte est un pêcheur, tout juste revenu à terre après une pêche inespérée :

Εὐθύς οὖν ὀψῶναι πλησίον, καὶ τὰς ἀσίλλας ἐπωμίους ἀνελόμενοι καὶ τὰς ἐκατέρωθεν σπυρίδας ἐξαρτήσαντες καὶ ὑπὲρ αὐτῶν καταβάλοντες τὰργύριον, ἄστυδ' ἐκ Φαλήρων ἠπειγόντο.

Aussitôt les mareyeurs se sont approchés ; ils ont hissé leurs palanches sur leurs épaules, attaché leurs corbeilles de chaque côté et, après nous avoir payés, ils ont quitté Phalère en hâte pour se rendre à la ville.

Un tesson archaïque exposé au musée de Thèbes (**fig. 20**) représente un personnage chargé d'une palanche, dont les extrémités sont clairement courbées, à laquelle sont accrochés deux paniers. À gauche du personnage complet, on aperçoit un autre panier et une extrémité de palanche ; à droite, le buste d'un autre personnage, équipé de la même façon. Le dessin, assez stylisé, rend difficile de percevoir le détail du dispositif. Le bâton semble calé sur la nuque, le poids portant sur l'arrière des épaules. Les deux personnages retiennent la palanche de la main droite, et tiennent dans la main gauche un bâton court qui semble passer en travers

49 Alciphron I.1.

de la palanche, sur leur épaule gauche. Mais la définition que donne Phrynichos de l'ἀνάφορον pourrait aussi correspondre à un baluchon simple, où un sac est fixé à l'extrémité d'un bâton. C'est ce que l'on voit sur un skyphos représentant Ulysse déguisé en mendiant (**fig. 21**).

Ainsi, le portage humain était un mode de transport de charges pondéreuses habituel en Grèce. Il pouvait concerner des charges restreintes, comme le matériel nécessaire au cours d'un voyage, mais aussi des chargements commerciaux transportés parfois assez loin, par exemple dans le cas des colporteurs béotiens et mégariens chez Aristophane. Les contenants de transport étaient assez sommaires, consistant principalement en paniers ou en baluchons. Le portage humain présente l'avantage, par rapport aux autres techniques de transport, de ne requérir ni matériel ni aménagements spécifiques. Il est donc particulièrement économique et adaptable.

2. LES VOYAGEURS À PIED, UN MOTIF LITTÉRAIRE ET ICONOGRAPHIQUE

On peut encore aborder la pratique de la marche en Grèce ancienne sous un autre angle : celui des représentations culturelles, dans l'iconographie, le théâtre et la littérature, qu'il convient d'analyser en tenant compte de leur fonctionnement artistique interne, et non en tant que sources documentaires explicites. En effet, lorsque l'on tâche de trouver, dans les sources, des éléments sur l'équipement des voyageurs, leurs vêtements, leur équipement, un ensemble documentaire relativement cohérent se dégage : l'iconographie et la littérature dessinent un portrait des voyageurs qui présente des caractéristiques plus ou moins figées. Ces représentations sont parfois convoquées à l'appui des tentatives de reconstitution des réalités du voyage en Grèce ancienne⁵⁰. Or, la cohérence même de la documentation pose question : l'image uniforme que revêtent les voyageurs, dans la peinture sur vases ou dans certains genres littéraires, notamment l'épigramme, semble relever en partie du stéréotype. Cela présente une difficulté méthodologique : il faut en effet envisager que certains éléments de l'équipement des marcheurs, relevant du cliché, ne présentent pas de valeur documentaire univoque.

50 ROELEN-S-FLOUNEAU 2019, p. 167-168.



Figure 19.
Péliké, 480-470 av. n.è. Vienne, Kunsthistorisches Museum,
inv. ANSA IV 3727.



Figure 20.
Tesson archaïque. Thèbes, musée
archéologique.



Figure 21.
Skyphos, 440-435 av. n.è. Musée de
Chiusi, inv. 1831.

2.1. Hermès, Thésée, Ulysse et les types iconographiques du marcheur

Dans la céramique figurée athénienne, un certain nombre d'épisodes mythologiques se prêtent à la représentation de héros en voyageurs. Hermès, Thésée ou parfois Ulysse apparaissent équipés d'attributs évoquant le voyage et la vie en extérieur. Mais ces éléments, comme il est habituel dans la céramique grecque, fonctionnent comme des signaux, des attributs codifiés permettant de reconnaître un personnage au premier coup d'œil.

Hermès, dieu des voyageurs, doit évidemment être cité au premier rang des représentations qui nous intéressent. Ses attributs iconographiques comprennent le pétase, chapeau à larges bords, le *chiton* court et la chlamyde, un manteau simple agrafé sur l'épaule. Le pétase est

parfois remplacé par un *pilos*, sorte de bonnet grossier. Les sandales ailées du dieu, malgré leur caractère merveilleux, sont généralement représentées comme des chaussures fortes, lacées haut sur le mollet. Un grand nombre de vases recourent à ces éléments d'identification du dieu : on peut citer, à titre d'exemple, un lécythe du début du v^e siècle conservé au Metropolitan Museum de New York (**fig. 22**) ou un tesson décoré issu des fouilles de l'Agora d'Athènes (**fig. 23**). Un tel équipement peut être associé sans difficulté aux fonctions de protecteur des voyageurs et de héraut divin attribuées à Hermès.

Dans les représentations de ses exploits contre les brigands qui infestaient la route de Trézène à Athènes, Thésée est souvent représenté dans un équipement assez proche de celui du dieu. On retrouve le pétase, le *chiton* et la chlamyde (**fig. 24**). Mais l'équipement de Thésée n'évoque pas uniquement le voyage. La combinaison du *chiton* court, des hautes sandales, de la chlamyde et du pétase est commune à différentes activités d'extérieur. Il faut tout particulièrement souligner la convergence des représentations de Thésée avec celles d'éphèbes ou des jeunes cavaliers armés à la légère. Ces derniers sont également vêtus du *chiton*, la chlamyde sur l'épaule, le pétase sur la tête ou rejeté sur la nuque. C'est le cas du jeune homme représenté à cheval sur une coupe d'Euphronios, au début du v^e siècle (**fig. 25**). Les représentations de chasseurs convoquent, elles aussi, les mêmes accessoires. Les trois catégories – voyageurs, éphèbes, chasseurs – ont du reste en commun les longues marches dans la campagne et les montagnes : rien d'étonnant à ce que l'équipement soit similaire. Enfin, la proximité entre Thésée et les éphèbes a été soulignée de longue date, notamment par P. Vidal-Naquet⁵¹.

Il existe une série de représentations dans lesquelles, tandis que Thésée lutte, nu, contre son adversaire, on aperçoit, sur les marges de l'image, son équipement, accroché à une branche d'arbre⁵². Dans ces scènes, tandis que la nudité héroïque et athlétique est mise en valeur au centre de l'image, le *chiton* et le *pilos*, discrètement présents, permettent néanmoins d'identifier le personnage de Thésée et font signe vers le contexte de l'affrontement, évoquant, plus largement, le long chemin semé d'embûches. La fonction purement signalétique des

51 VIDAL-NAQUET 2005, p. 164.

52 Par exemple LIMC s.v. « Thésée », n° 36 ; 39 ; 41 ; 45 ; 72.



Figure 22.
Lécythe, 480-470. New York, Metropolitan Museum, inv. 25.78.2.

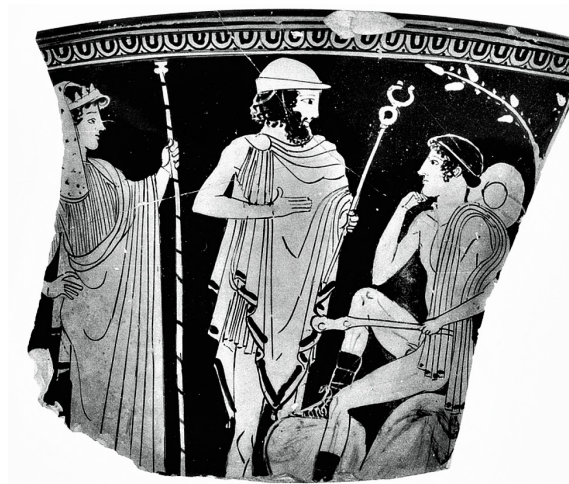


Figure 23.
500-450. Athènes, musée de l'Agora, inv.P4952.

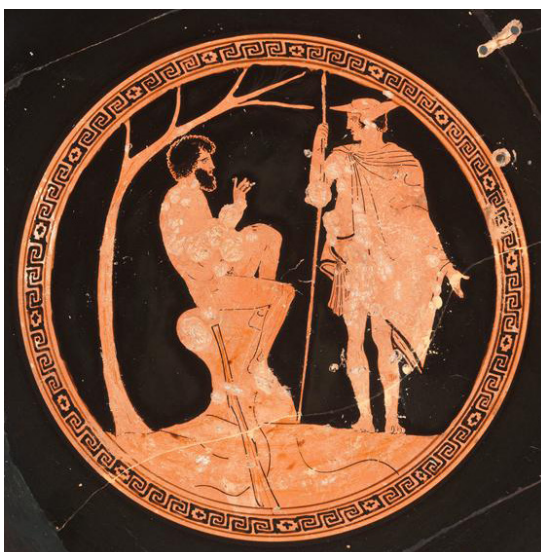


Figure 24.
Coupe, 460-450. Paris, Musée du Louvre, inv. G462.



Figure 25.
Euphronios, coupe, 500-490. Paris, musée du Louvre, inv. G105.

habits du héros est ici flagrante. On peut s'arrêter sur un exemple intéressant (**fig. 26**) : une *kylix* datée des années 470-460 représente le combat de Thésée contre le brigand Sinis. Au centre de l'image, sur un arbre, le manteau et le *pilos* du héros sont accrochés sur une branche et ses deux lances sont appuyées sur le tronc. À droite de cet arbre est représenté le combat : le malfaiteur est à terre, Thésée lui tient fermement le poignet droit et, de la main gauche, fait ployer une branche pour faire subir à l'odieux personnage l'écartèlement qu'il pratiquait lui-même sur ses victimes. À gauche de l'image, un personnage barbu tourne la tête vers la droite, tandis que le mouvement de son corps indique qu'il s'en va vers la gauche. Il est pieds nus, vêtu d'une chlamyde, un pétase sur la nuque. Il a un bâton à la main droite, tandis que sa main gauche retient sur son épaule un baluchon volumineux : on peut identifier dans ce personnage un voyageur échappant *in extremis* aux exactions de Sinis. Représenter Thésée nu permet d'accentuer l'écart entre le simple marcheur et le héros, malgré les similitudes de leur équipement. De plus, le bâton et le baluchon donnent une aura plus triviale au personnage barbu.

Les représentations d'Ulysse, sous les traits d'un mendiant, lors de son arrivée à Ithaque, confirment cette impression. Si l'on retrouve volontiers le *chiton* court ou la chlamyde, le héros porte sur la tête un *pilos*, bien plus fréquemment que le pétase. On le voit aussi équipé d'un baluchon et d'un bâton. C'est le cas, par exemple, sur le *skyphos* déjà cité où l'on voit Eurysthée, sa nourrice, lui laver les pieds (**fig. 21**). Ici encore, le baluchon et le bâton connotent un registre moins noble que celui dans lequel évoluent Hermès ou Thésée. Au caducée du dieu-messager et aux deux lances du héros-éphèbe s'oppose le bâton noueux du vieux vagabond en lequel Ulysse est métamorphosé. Ce dernier, comme le voyageur sauvé de Sinis par Thésée sur la *kylix* décrite plus haut, marche courbé sous le poids d'un baluchon porté sur l'épaule ou au bout d'un bâton, tandis que Thésée et Hermès vont sans charge. Dans la description littéraire des philosophes cyniques, on verra d'ailleurs revenir ces accessoires. Besace et bâton connotent donc non seulement le voyage, mais aussi, dans une certaine mesure, la misère : l'errance douloureuse du vagabond, plutôt que la circulation énergique et déterminée de l'éphèbe en patrouille.



Figure 26.
Kylix, 470-460. Londres, British Museum.

Les représentations de voyageurs, dans l'iconographie de la céramique classique, obéissent donc à des codes fixes. Les figures d'Hermès ou de Thésée montrent l'existence d'une image-type du voyageur dans l'iconographie de la céramique athénienne classique, qu'un petit nombre d'attributs suffisent à convoquer. La combinatoire de ces derniers permet d'aller plus loin : la besace et le bâton semblent appartenir à un univers plus trivial. Il n'en est pas moins manifeste que la recherche de réalisme est secondaire par rapport au jeu des références et des codes stéréotypés. Or, on retrouve des phénomènes similaires dans la littérature.

2.2. Un motif théâtral

Le théâtre classique comporte un certain nombre de passages mettant en scène des personnages à peine arrivés sur les lieux de l'action au terme d'un long voyage, ou encore, dans la comédie, des personnages sur le départ. Il ressort de l'étude des pièces classiques que les deux *parodoi* – du moins dans le théâtre de Dionysos, sur le flanc sud de l'Acropole⁵³ – reliaient chacune l'espace scénique à deux espaces hors-scène distincts, l'un proche, l'autre lointain. La seconde *parodos* peut donc aisément être assimilée au débouché d'une route. L'état de conservation de la littérature théâtrale grecque ne permet pas d'élargir le propos au-delà de l'Athènes du v^e siècle. Toutefois, la permanence, dans les édifices théâtraux grecs, des deux

53 BONNAFÉ 2000, p. 76.

*parodoi*⁵⁴, favorise une entrée en scène progressive des personnages sous le regard du public, par opposition aux apparitions soudaines que permettent les rideaux et les espaces hors-scène des théâtres modernes. Il est donc possible que le dispositif identifié à Athènes ait été plus largement utilisé dans le théâtre grec.

Les tragédies athéniennes commencent régulièrement par l'arrivée d'un héros en un nouveau lieu, où se déroulera le drame. C'est le cas, par exemple, dans l'*Oreste* d'Euripide ou *Les Choéphores* d'Eschyle, où l'action commence par l'arrivée d'Oreste et Pylade à Argos. Chez Eschyle, la notion d'arrivée est soulignée fortement par le texte, avec deux verbes de mouvement en un vers⁵⁵ :

Ἦκω γὰρ ἐς γῆν τήνδε καὶ κατέρχομαι.

Je rentre en ce pays, et je reviens d'exil.

Dans *Les Bacchantes* d'Euripide, l'entrée en scène de Dionysos, aux tout premiers vers de la pièce, est très similaire⁵⁶ :

Ἦκω Διὸς παῖς τήνδε Θηβαίαν χθόνα
Διόνυσος.

Me voici, fils de Zeus, sur la terre thébaine, Dionysos.

Le début d'*Œdipe à Colone* de Sophocle développe particulièrement les thèmes du voyage et de l'errance. Œdipe et Antigone entrent en scène, au début de la pièce, épuisés, en un lieu inconnu. Dans cette pièce, l'espace scénique lui-même est un bord de route, où Œdipe et Antigone marquent une pause au début de l'action, et qu'ils quittent, à la fin de la pièce, pour aller achever leur errance dans Athènes toute proche. L'exposition de la pièce comprend plusieurs éléments caractéristiques du voyage : la quête d'un endroit où s'arrêter, la

54 MORETTI 1992, p. 90.

55 Eschyle, *Les Choéphores*, v. 2.

56 Euripide, *Les Bacchantes*, v. 1-2.

prise d'informations sur un lieu inconnu, la fatigue du voyage. Cela apparaît dans les premiers vers, prononcés par Œdipe⁵⁷ :

Τέκνον τυφλοῦ γέροντος Ἀντιγόνη, τίνας
 χώρους ἀφίγμεθ' ἢ τίνων ἀνδρῶν πόλιν; [...]
 Ἄλλ', ὦ τέκνον, θάκησιν εἴ τινα βλέπεις
 ἢ πρὸς βεβήλοισι ἢ πρὸς ἄλσεσιν θεῶν,
 στήσόν με κάξιδρυσον, ὡς πυθώμεθα
 ὅπου ποτ' ἔσμέν·

Fille du vieil aveugle, Antigone, où sommes-nous ici ? De quel peuple est-ce le pays ? [...] Allons ! Ma fille, si tu vois un endroit où je puisse m'asseoir, soit en terre profane, soit dans l'enclos d'un dieu, arrête-moi et installe-moi là. Nous nous informerons ensuite de l'endroit où nous nous trouvons.

La recherche d'informations est notamment mise en scène quelques vers plus loin⁵⁸ :

Οἰδίπους – Ἐχεις διδάξει δὴ μ' ὅποι καθέσταμεν;
 Ἀντιγόνη – Τὰς γοῦν Ἀθήνας οἶδα, τὸν δὲ χῶρον οὐ.
 Οἰδίπους – Πᾶς γάρ τις ἠῦδα τοῦτό γ' ἡμῖν ἐμπόρων.
 Ἀντιγόνη – Ἄλλ' ὅστις ὁ τόπος ἢ μάθω μολοῦσά ποι;
 Οἰδίπους – Ναί, τέκνον, εἴπερ ἐστὶ γ' ἐξοικήσιμος.

ŒDIPE – *Et maintenant peux-tu me dire le nom de l'endroit où nous sommes ?*
 ANTIGONE – *Je sais au moins le nom d'Athènes, si j'ignore celui de l'endroit.*
 ŒDIPE – *C'est bien là ce qu'en effet nous disaient tous les passants.*
 ANTIGONE – *Faut-il que j'aie maintenant m'enquérir du nom de l'endroit ?*
 ŒDIPE – *Sans doute, mon enfant, si toutefois le site est habité.*

La mise en scène de personnages en voyage se retrouve également au début de deux comédies d'Aristophane. On y retrouve des préoccupations très proches de celles mises en scène dans *Œdipe à Colone*. *Les Grenouilles* commencent par un dialogue entre deux voyageurs, en l'occurrence Dionysos et son esclave Xanthias, accompagnés d'un âne⁵⁹. Le comique de ce passage repose sur des allusions à une série de plaisanteries grossières et manifestement éculées, « ce que Phrynichos, Lykis et Amipsias font d'habitude » lorsqu'ils « portent des bagages dans une comédie ». Il faut donc comprendre que ce genre de scène et de thématique appartiennent à un répertoire comique sans originalité. Plus loin, Dionysos, ayant frappé chez Héraclès, se lance avec le héros dans une grande conversation sur le meilleur chemin à suivre pour parvenir

57 Sophocle, *Œdipe à Colone*, v. 1-12.

58 Sophocle, *Œdipe à Colone*, v. 23-27.

59 Dionysos, *Les Grenouilles*, v. 1-15.

chez Hadès⁶⁰. Comme dans *Œdipe à Colone*, on retrouve les interrogations pressantes sur le lieu où s'arrêter pour une pause (ἀναπαύλας), l'hébergement, le trajet (ὁδός). L'ouverture des *Oiseaux* présente elle aussi deux héros en route : Euelpidès et Pisthétairos, guidés par une corneille et un choucas, se sont perdus sur le chemin de la cité des oiseaux. Ils apparaissent au spectateur dans une posture peu flatteuse : perdus et excédés, empêtrés dans une expédition trop ambitieuse pour eux. Dans les deux pièces, Aristophane souligne donc les aspects ridicules de ces voyageurs encombrés par leurs bagages, désorientés, geignards et impatientes.

Ces occurrences, tant tragiques que comiques, permettent de supposer l'existence, dans le théâtre athénien de l'époque classique, de présentations récurrentes des personnages en voyageurs, voire d'un *topos* du voyageur. À la rigueur, on pourrait aller jusqu'à imaginer une convergence entre les codes iconographiques et scénographiques des costumes de voyageurs dans l'Athènes du v^e siècle.

2.3. Un motif littéraire

a. Les voyageurs dans l'Anthologie grecque

Les épigrammes de l'*Anthologie* mettent fréquemment en scène des voyageurs, généralement par le biais d'épigrammes dédicatoires ou funéraires. Les dédicaces de piliers hermaïques, de bancs ou de fontaines développent une imagerie du voyageur fatigué, assoiffé, invité à se reposer à l'ombre auprès d'un point d'eau. Ainsi, une épigramme se présente comme la dédicace d'un ex-voto représentant une grenouille, offert par un voyageur qui, défaillant de soif, fut guidé vers une source, « au fond d'un frais vallon », par le chant du batracien⁶¹. Dans une autre, un pilier hermaïque promet d'offrir « aux passants fatigués le repos après la route », grâce à la fontaine sur laquelle il est placé⁶². Le poème suivant invite encore le voyageur à se reposer à l'ombre des peupliers, au bord de l'eau⁶³. On trouve dans certaines épigrammes une liste fort complète des éléments qui composent le tableau idyllique de la pause de midi⁶⁴ :

Τῆδ' ὑπὸ τὰν ἄρκευθον ἴτ' ἀμπαύοντες, ὀδίται,
 γυῖα παρ' Ἑρμείᾳ σμικρὸν ὁδοῦ φύλακι,

60 Aristophane, *Les Grenouilles* v. 108-140.

61 *Anthologie grecque* 3.319.

62 *Anthologie grecque* 9.314.

63 *Anthologie grecque* 9.315.

64 *Anthologie grecque* 10.12.

μη φύρδαν, ὅσσοι δὲ βαρεῖ γόνυ κάμνετε μόχθῳ
καὶ δίψῃ, δολιχὰν οἶμον ἀνυσσάμενοι.
Πνοιή γὰρ καὶ θῶκος εὐσκίος. Ἄ θ' ὑπὸ πέτρα
πίδαξ εὐνήσει γυιοβαρῆ κάματον
ἐνδιον δὲ φυγόντες ὀπωρινοῦ κυνὸς ἄσθμα,
ὡς θέμις, Ἑρμείην εἰνόδιον τίετε.

Ici, sous ce genévrier, venez, voyageurs, reposer un peu vos jambes près de cet Hermès qui garde le chemin. Non pas tous indistinctement, mais ceux d'entre vous dont le genou est lassé par une pénible marche et qui ont soif au terme d'un long trajet. Car il y a de la brise, un banc bien à l'ombre et sous le rocher une source pour assoupir la fatigue qui alourdit vos jambes. Mais quand vous aurez échappé en plein midi au souffle de la canicule d'une fin d'été, honorez, comme de juste, Hermès, le protecteur des routes.

Le poème suivant énumère les mêmes éléments, sur le mode exclamatif⁶⁵ :

Ἦ καλὸν αἰ δάφναι, καλὸν δ' ὑπὸ πυθμέσιν ὕδωρ
πιδύει, πυκινὸν δ' ἄλσος ὑποσκιάει
τηλεθάον, ζεφύροισιν ἐπίδρομον, ἄλκαρ ὀδίταις
δίψης καὶ καμάτου καὶ φλογὸς ἡλίου.

Quelle belle chose que ce laurier ! Quelle belle chose que cette eau qui jaillit à ses pieds, et ce bois touffu qui donne de l'ombre avec son épais feuillage parcouru par les Zéphyrus, refuge pour les voyageurs contre la soif, la fatigue et les feux du soleil.

À travers ces textes, on peut identifier un *topos* de la pause de midi. Ces épigrammes développent une imagerie où l'eau, l'ombre, la fraîcheur, le repos liés aux lieux de pause, patronnés par Hermès, sont mis en contraste avec la soif, l'effort, la chaleur qui écrasent le marcheur. Ce motif est déjà présent chez Ésope, dans la fable « Les voyageurs et le platane »⁶⁶. Il rappelle encore le passage des *Grenouilles* où Dionysos s'enquiert des fontaines et des emplacements de pause. On peut également citer un passage de *L'Économique* de Xénophon où, dans le cadre d'une métaphore, l'ouvrier paresseux est comparé à un marcheur qui « se laisse aller à muser, se repose près des sources, à l'ombre, regarde le paysage, recherche le souffle d'une douce brise »⁶⁷.

65 *Anthologie grecque* 10.13.

66 Ésope 257.

67 Xénophon, *Économique* 20.18.

b. Les cyniques et les attributs de l'errance

Selon le même mécanisme que les représentations iconographiques de héros voyageurs, les évocations littéraires de philosophes cyniques, que l'on trouve, en particulier, dans *L'Anthologie* et chez Lucien, ont recours à un ensemble d'attributs immuables signalant la vie errante : le manteau grossier, la besace, le bâton. On retrouve là un équipement strictement identique à celui d'Ulysse déguisé en mendiant, évoqué plus haut. Ce motif est bien développé dans une épigramme de *L'Anthologie grecque* qui met en scène la cynique Hipparchie, en établissant une opposition entre la parure des femmes élégantes et l'équipement de la philosophe : un double-manteau (δίπλαξ), une couverture pour tout couchage (βλήμα), une besace (οὐλάς) et un bâton (σκίπων)⁶⁸. Chez Lucien, les cyniques sont régulièrement signalés par leur accoutrement. On lit ainsi, dans *Sur la mort de Pérégrinos*⁶⁹ :

Τρίβωνα πιναρὸν ἡμπείχετο καὶ πήραν παρήρητο καὶ τὸ ξύλον ἐν τῇ χειρὶ ἦν.

Il portait un manteau crasseux, une besace en bandoulière, et tenait à la main un bâton.

Dans *La vie des philosophes à l'encan*⁷⁰, Diogène en personne apparaît équipé d'un bâton (ξύλον) et vêtu d'un manteau grossier (τριβώνιον). Plus loin, le philosophe évoque les attributs dont devra se munir son futur disciple : le τριβώνιον intervient de nouveau, ainsi que la besace (πήρα). Ces objets sont donc récurrents et leur seul énoncé signale le cynique. On retrouve là un ensemble d'attributs comparable à ce qu'on peut identifier dans la céramique athénienne.

Le voyage terrestre suscite donc, dans les épigrammes de *L'Anthologie grecque* en particulier, mais plus largement dans différentes productions littéraires, dès le ^ve siècle, un répertoire thématique régulièrement employé et marqué par des clichés récurrents.

2.4. Des codes culturels aux codes sociaux ?

Les témoignages figurés et littéraires témoignent donc d'un riche imaginaire de la route et du trajet pédestre, bien illustré dans les productions culturelles de l'Athènes classique, mais qui

68 *Anthologie grecque* 7.413.

69 Lucien, *Sur la mort de Pérégrinos*, 15. Trad. A.-M. OZANAM, coll. Classiques en poche, 2008.

70 Lucien, *Vie des philosophes à l'encan*, 8-9.

perdure à travers toute l'Antiquité. Les voyages terrestres, en particulier à pied, sont une expérience partagée qui nourrit des motifs iconographiques, mythologiques, théâtraux et littéraires. Le voyageur par excellence, dans la culture grecque, prend les traits d'un homme équipé légèrement, vêtu de vêtements d'extérieur, dont les préoccupations sont d'éviter de se perdre et de trouver un platane où prendre le frais à la mi-journée. Voilà peut-être la traduction artistique de ce qui venait à l'esprit des Grecs sous l'appellation d'ἀνήρ εὐζωνός, ce marcheur moyen.

Le motif de la besace, ou du chargement en général, inégalement réparti dans les représentations, semble tracer une délimitation. On le retrouve dans le contexte du théâtre comique, dans les représentations iconographiques de mendiants ou d'hommes de peu en céramique, ainsi que dans le *topos* du philosophe cynique, qui embrasse une vie de vagabond. On n'en voit nulle trace, en revanche, dans les représentations de personnages plus nobles, comme Hermès, Thésée, Œdipe ou les marcheurs raffinés de l'*Anthologie*. La mention des bagages semble donc appartenir à un registre trivial et dénoter la petite extraction du personnage représenté. Il faut y voir une preuve du caractère codifié des représentations de voyageurs. La besace est à la fois l'indice d'un type social auquel on rattache le personnage, mais peut aussi dessiner une limite générique, entre style élevé et bas.

Par conséquent, la portée documentaire de ces sources doit être envisagée avec circonspection. Le principal apport de cet ensemble est, à mon sens, de montrer l'existence d'un *topos* du voyageur, qui peut varier à la marge selon des critères relevant davantage des codes artistiques et culturels que du souci de réalisme. Mais le stéréotype présente en lui-même un intérêt certain dans la mesure où il témoigne de la place du voyage terrestre dans l'imaginaire grec.

3. LE CHEVAL, LA MULE ET L'ÂNE : MONTURES ET BÊTES DE SOMME

Ayant pris acte de la place essentielle de la marche et du portage humain dans les déplacements antiques, nous nous intéressons maintenant au rôle des animaux, en particulier du cheval, de la mule et de l'âne, dans la répartition des moyens de transport.

Dans quelle mesure montait-on équidés et asiniens ? Quelles traces a laissé l'usage de bêtes de somme ?

3.1. L'usage de montures

Si l'usage de montures apparaît occasionnellement dans les sources, il semble toutefois relativement restreint. Il faut cependant distinguer le cas de la mule et de l'âne de celui du cheval. Plusieurs passages de Xénophon laissent supposer que certains Athéniens aisés effectuaient une partie de leurs déplacements quotidiens à cheval. Par exemple, à la fin du *Banquet* de Xénophon, les convives rentrent chez eux de toute la vitesse de leurs montures⁷¹. Dans *L'économique*, Ischomaque décrit ainsi l'organisation de ses visites sur ses terres⁷² :

Ἄν δὲ μηδὲν ἀναγκαῖον ἢ κατὰ πόλιν, τὸν μὲν ἵππον ὁ παῖς προάγει εἰς ἀγρόν, ἐγὼ δὲ περιπάτῳ χρώμαι τῇ εἰς ἀγρόν ὁδῷ ἴσως ἄμεινον, ὃ Σώκρατες, ἢ εἰ ἐν τῷ ξυστῶ περιπατοίην.

Si je n'ai aucune obligation à la ville, le valet conduit mon cheval à la ferme ; quant à moi, le chemin que je fais pour aller aux champs me sert de promenade, ce qui vaut sans doute mieux que de se promener sous les portiques d'un gymnase.

On comprend qu'Ischomaque fait probablement l'aller à pied et le retour vers son domicile urbain à cheval. On a affaire, dans les deux extraits cités, à des déplacements brefs, locaux, et qui sont le fait de citoyens aisés. Enfin, dans la querelle qui l'oppose à Démosthène, Eschine accuse l'orateur d'avoir, par basse flatterie, raccompagné à cheval, jusqu'en Béotie, une ambassade de Philippe⁷³. Le cheval apparaît ici dans un contexte qui évoque un luxe ostentatoire.

D'après M. Griffith, les valeurs associées respectivement aux chevaux et aux asiniens par les Grecs donnent une explication de nature idéologique à la répartition des tâches et des fonctions entre ces animaux. Les chevaux étaient des bêtes de prestige : « horses were for war, for hunting, for play, for show », écrit M. Griffith⁷⁴. L'usage du cheval comme monture, en dehors des campagnes militaires, semble limité⁷⁵. Tout d'abord, les chevaux coûtaient cher, à

71 Xénophon, *Banquet* 9.7.

72 Xénophon, *Économique* 11.15.

73 Eschine, *Sur l'ambassade infidèle* 111 ; *Contre Ctésiphon* 76.

74 GRIFFITH 2006a, p. 203.

75 ROELEN-S-FLOUNEAU 2019, p. 159-160.

l'achat comme à l'entretien. Leur usage et leur possession caractérisaient, en Grèce, les franges supérieures de la société⁷⁶. Tout au long de l'Antiquité grecque, la « culture équestre » est demeurée le fait d'une élite⁷⁷.

Le principal emploi des chevaux était militaire. C'est essentiellement dans le cadre des campagnes que ces animaux étaient amenés à se déplacer sur des distances longues. Mais le nombre des cavaliers dans les armées civiques était assez restreint : A. Blaineau⁷⁸ constate que le chiffre de 1000 cavaliers dans l'armée athénienne, à l'époque classique, était un chiffre théorique rarement atteint et que la réalité se situait, généralement, en-deçà. La remonte de la cavalerie, c'est-à-dire le maintien, au sein des armées civiques, d'un nombre stable de chevaux aptes au combat et régulièrement renouvelés, était un enjeu militaire et financier que les cités ont appréhendé grâce à des dispositifs variés, mais qui présentait des difficultés récurrentes⁷⁹. Ainsi, on peut imaginer qu'une certaine partie des chevaux, ceux en condition de servir à la guerre, étaient, de préférence, réservés aux activités militaires, sortis et entraînés dans cette optique, et non mobilisés pour des voyages longs et fatigants. Cela expliquerait qu'on ne rencontre quasiment pas de chevaux dans des contextes de voyages civils. En outre, J. K. Anderson⁸⁰ estime que la difficulté de trouver des écuries convenables en chemin, ainsi que le danger de blesser son cheval sur les routes caillouteuses, ont limité le recours à cet animal pour les déplacements longs.

L'Invalide de Lysias comprend un passage intéressant pour mettre en contraste la monte des chevaux et celle des mules⁸¹. L'invalide répond à l'accusation prétendant qu'il monte à cheval, non en raison de son handicap, mais par orgueil. La réponse de Lysias consiste à démontrer qu'il monte bien à cheval par nécessité ; que, de plus, s'il était vraiment riche, il achèterait une mule plutôt que d'emprunter des chevaux. Or, dit-il⁸² :

Τοῦτον ἄν, εἰ μὲν ἐπ' ἀστράβης ὀχοῦμενον ἑώρα με, σιωπᾶν (τί γὰρ ἄν καὶ ἔλεγεν;),
ὅτι δ' ἐπὶ τοῦς ἡττημένους ἵππους ἀναβαίνω, πειρᾶσθαι πείθειν ὑμᾶς ὡς δυνατός
εἶμι·

76 GRIFFITH 2006a, p. 200.

77 BLAINEAU 2015, p. 19.

78 BLAINEAU 2015, p. 210-211 ; LUCAS 2018, p. 227.

79 BLAINEAU 2015, p. 203-261 ; LUCAS 2018.

80 ANDERSON 1961, p. 111

81 Lysias, *Pour l'invalide*, 10-12.

82 Lysias, *Pour l'invalide* 12.

S'il m'avait vu circuler à dos de mule, il se serait tu (car qu'aurait-il dit?). Mais du fait que je monte des chevaux empruntés, il tente de vous convaincre que je suis valide ?

Circuler sur une mule passe ici pour relativement fréquent, assez, en tout cas, pour que l'orateur suppose que cette pratique serait passée inaperçue de l'accusateur. En revanche, le fait que l'invalidé, probablement un artisan pauvre⁸³, se déplace à cheval semble attirer l'attention et faire marcher les mauvaises langues. L'usage d'un cheval comme moyen de transport par l'invalidé détonne, au point que l'accusation y trouve un élément à charge. La défense de l'invalidé ne nie d'ailleurs pas qu'il soit surprenant qu'il se déplace à cheval. Ce moyen de transport est présenté comme une solution de fortune dans une circonstance difficile⁸⁴ :

Περιπεπτωκῶς τοιαύτη συμφορᾶ ταύτην ἑμαυτῷ ῥαστώνην ἐξηῦρον εἰς τὰς ὁδοὺς τὰς μακροτέρας τῶν ἀναγκαίων.

Dans le malheur où je suis tombé, c'est le moyen que j'ai trouvé pour faciliter les trajets plutôt longs auxquels je suis contraint.

Ainsi, même si elle est plus rustique et passe plus inaperçue que le cheval, la mule est un bien de valeur. Mais mule et cheval n'ont ni la même connotation sociale, ni les mêmes usages⁸⁵.

Sur la monte de l'âne, on peut évoquer à nouveau le début des *Grenouilles* d'Aristophane. Dionysos y est représenté à pied, accompagné de son esclave, Xanthias, qui, chargé de bagages, monte un âne. Le comique du texte repose largement sur l'aspect incongru de l'âne portant l'esclave portant les bagages. Dionysos se pose en maître magnanime sous prétexte qu'il a laissé la monture à Xanthias « pour qu'il ne se fatigue pas et n'ait pas de charge à porter »⁸⁶, alors que lui-même « marche et peine »⁸⁷. L'âne apparaît donc ici dans une double fonction de monture et de bête de somme, mais le fait que, malgré tout, Xanthias porte les bagages sur son épaule rend la situation absurde. Par ailleurs, il s'agit aussi d'un détournement comique de l'imagerie du cortège dionysiaque : la présence de l'âne remplit permet l'entrée en scène de Dionysos en une sorte de thiasé dévoyé. Toutefois, la présence des ânes et des mules dans le cortège

83 Lysias, *Pour l'invalidé* 6 : Τέχνην δὲ κέκτημαι βραχέα δυναμένην ὠφελεῖν, « J'ai un métier, mais qui ne me rapporte pas gros. »

84 Lysias, *Pour l'invalidé* 10.

85 CHANDEZON 2005 ; GRIFFITH 2006a ; GRIFFITH 2006b.

86 Aristophane, *Les grenouilles* v. 26.

87 Aristophane, *Les grenouilles* v. 25 : αὐτὸς βαδίζω καὶ πονῶ.

dionysiaque est aussi motivée par différents codes iconographiques, ces animaux incarnant notamment, dans ce contexte, une forme de rusticité et d'intempérance débridées⁸⁸. Le filtre de la comédie rend donc difficile de discerner, dans cette scène, un témoignage univoque de la vie quotidienne à l'époque d'Aristophane.

En somme, le recours aux montures semble relativement limité dans les pratiques de circulation en Grèce antique et cantonné aux trajets locaux. L'usage principal du cheval n'était pas tant la circulation que la guerre, la chasse et l'ostentation. Les occurrences de déplacements à cheval présentes dans les sources, hors contexte militaire, concernent des déplacements brefs. Le cheval était vraisemblablement un animal trop précieux pour être employé comme monture de tout-venant, mais surtout un bien trop rare pour qu'on puisse le considérer comme un auxiliaire de voyage habituel en Grèce ancienne. Quant à l'âne ou la mule, ils pouvaient être montés, toutefois ils apparaissent majoritairement employés comme bêtes de somme ou de trait.

3.2. L'usage de bêtes de somme

L'âne et la mule sont des auxiliaires essentiels de la vie économique antique. Ils participent notamment au travail agricole, où leur force de transport et de traction est mise à profit. La mule, contrairement à l'âne, peut être utilisée au labour⁸⁹. On étudiera ici leur usage au bât, avant de s'intéresser à l'attelage. Ces animaux sont capables de transporter jusqu'à 60 % de leur poids, soit 80 à 100 kg pour l'âne, plus de 150 kg pour la mule, sur des distances comprises entre 20 et 30 km par jour⁹⁰.

Les animaux de bât présentent l'avantage de pouvoir circuler sans infrastructures routières, là où ne passeraient pas des chariots⁹¹. La mule est particulièrement louée pour son pied sûr en montagne⁹². Dans la fable d'Ésope intitulée « L'âne et l'ânier »⁹³, on voit l'homme

88 CHANDEZON 2005 p. 213 ; GRIFFITH 2006a, p. 227.

89 CHANDEZON 2005, p. 208.

90 RAEPSAET 2008, p. 589.

91 RAEPSAET 2008, p. 589.

92 CHANDEZON 2005, p. 209.

93 Ésope 277.

et l'animal quitter un chemin de bonne qualité pour s'engager dans des escarpements, où sans doute un chariot ne circulerait pas :

ὄνος καὶ ὄνηλάτης. ὄνος ὑπὸ ὄνηλάτου ἀγόμενος, ὡς μικρὸν τῆς ὁδοῦ προῆλθεν, ἀφείς τὴν λείαν ἀτραπὸν διὰ κρεμνῶν ἐφέρετο.

L'âne et l'ânier. Un âne conduit par un ânier, après avoir fait un peu de chemin, quitta le chemin uni et prit à travers des lieux escarpés.

L'âne apparaît, dans les sources, comme l'animal travailleur par excellence, robuste, économique, en un mot indispensable à tous types de travaux⁹⁴. M. Griffith analyse les qualités attribuées à l'âne dans la littérature grecque : lorsqu'il n'est pas question de ses défauts (gloutonnerie, lubricité, bêtise, obstination), sa force de travail et son endurance sont soulignées⁹⁵. Toutefois, il est inférieur à la mule, qui est capable de porter une charge supérieure et jouit d'un meilleur caractère. Le contraste entre l'âne et la mule est mis en scène par Ésope, dans la fable justement intitulée « l'âne et la mule »⁹⁶. Outre le cadre domestique, les bêtes de somme pouvaient également être utilisées dans de vastes entreprises logistiques. Pausanias mentionne, dans le cadre d'un récit concernant les rois mythiques de l'Arcadie, l'acheminement de marchandises du port de Kylléné vers les hauteurs de l'Arcadie par une caravane d'ânes⁹⁷. On trouve fréquemment mentionnée la présence de bêtes de somme dans le train des armées en campagne⁹⁸. Le fardeau peut être fixé sur le dos de l'animal grâce à une selle de bât, comme on le voit par exemple sur un *tondo* de coupe attique à figure rouge (**fig. 27**). On pouvait également recourir à des paniers fixés sur le dos de la bête, comme le suggère un passage des *Guêpes* d'Aristophane⁹⁹ :

Ἀπολέσθαι βούλομαι
τὸν ὄνον ἄγων αὐτοῖσι τοῖς κανθηλίοις.

Je veux aller vendre l'âne avec ses paniers.

94 RAEPSAET 2002, p. 47.

95 GRIFFITH 2006a, p. 227.

96 Ésope 272.

97 Pausanias 8.5.8.

98 Diodore 5.2.25 ; 16.80.5 ; Xénophon, *Anabase* 5.8.5 ; CHANDEZON 2005, p. 210.

99 Aristophane, *Guêpes* v. 169-170

Cependant, il arrive aussi, comme dans un passage des *Métamorphoses* d'Apulée¹⁰⁰, que l'on fixe les fardeaux sans ménagement, à même le dos de l'animal, et qu'on l'arrime avec des cordes, au prix d'une certaine souffrance animale. Comme l'écrit G. Raepsaet¹⁰¹, « l'Antiquité ne jouit à cet égard d'aucun statut particulier. Chaque jour de par le monde, il existe des ânes qui crèvent épuisés le long des chemins et qu'on bascule d'un coup de pied dans les ravins ». Ânes et mules constituant une force de travail importante et polyvalente, les bêtes de somme tiennent donc une place essentielle dans le transport des biens.

4. LES VÉHICULES

4.1. *L'hamaxa*, voiture à tout faire

Le véhicule le mieux représenté dans l'iconographie grecque est le char de guerre, de course ou d'apparat. Mais, dans ce domaine comme dans bien d'autres, l'abondance des représentations iconographiques est inversement proportionnelle à la fréquence de l'objet dans la vie quotidienne. Le char ne nous intéressera pas ici : il n'a guère servi à circuler hors de contextes bien précis, relevant de circonstances exceptionnelles de la vie sociale. Le chariot du quotidien, le « cart-of-all-work » selon l'expression de H. L. Lorimer¹⁰², se nomme ἄμαξα ou, plus rarement, ἀπήνη. La forme la plus fréquente comporte deux roues, parfois quatre – la voiture peut alors être désignée comme ἄμαξα τετράκυκλος¹⁰³ –, et un plateau de bois, carré ou rectangulaire, qui pouvait s'agrémenter de ridelles ou de bancs amovibles selon les besoins, éventuellement d'une capote¹⁰⁴. Ce chariot est tiré par une paire d'asiniens, ânes ou mules, éventuellement de bœufs pour les charges les plus lourdes¹⁰⁵, car leur force de traction est bien supérieure. Les chevaux, en revanche, ne sont normalement pas attelés à l'*hamaxa*¹⁰⁶. La plate-forme en est généralement surélevée, ce qui, selon G. Raepsaet, « facilite le chargement et le

100 Apulée, *Métamorphoses* 7.17-18.

101 RAEPSAET 2002, p. 71.

102 LORIMER 1903, p. 134.

103 Par exemple Hérodote 1.188 ; 2.63.

104 RAEPSAET 2002, p. 185.

105 RAEPSAET 2002, p. 168.

106 RAEPSAET 2002 p. 168 ; p. 177.



Figure 27.
Peintre d'Antiphon, kylix, ca 480. Boston, Museum of Fine Arts.

tirage »¹⁰⁷. Ajoutons que cela permettait sans doute aussi d'éviter que le plateau ne heurte le rocher dans certains passages montagneux : en effet, sur certaines routes à ornières antiques, le rocher pouvait affleurer jusqu'à 40 cm de hauteur¹⁰⁸. Y. Pikoulas relève également deux autres termes, spécifiquement laconiens, désignant différents types de chariots : ὄχος et κάρναθρον, ce qui montrerait, selon lui, que Sparte concentrait un important savoir-faire en charrerie¹⁰⁹.

Les vestiges d'ornières taillées sur les routes indiquent l'existence d'un entraxe standard des roues de charrettes de 1,40 m¹¹⁰. La chronologie proposée par Y. Pikoulas pour l'apparition de ce système d'ornière (au plus tard au cours du VI^e siècle) suppose une standardisation précoce des chariots¹¹¹. Par ailleurs, une série corinthienne de figurines de terre cuite représentant des chariots, datées des VII^e et VI^e siècles et mises au jour au « quartier des potiers » de Corinthe, suggère à G. Raepsaet qu'une généralisation de l'*hamaxa* a pu s'opérer à Corinthe à cette époque, contemporaine du premier état du *diolkos*¹¹². Les deux analyses concordent donc pour placer un essor du transport véhiculé à la fin de l'époque archaïque. Il faut également souligner que la largeur des véhicules est

107 RAEPSAET 2002 p. 188

108 PRITCHETT 1980, p. 195-196 ; voir *supra*, chap. I.1.

109 PIKOULAS 2012, p. 543 ; Hérodote 8.124.2 ; Thucydide 1.74.1 ; Xénophon, *Agésilas* 8.7 ; Plutarque, *Vie d'Agésilas* 19.7.

110 Voir *supra*, chap. I.1.

111 PIKOULAS 2012, p. 537-538.

112 RAEPSAET 2002, p. 188 ; RAEPSAET 1993.

conditionnée par la taille des animaux qui les tiraient¹¹³. Sur les dimensions des chariots, on peut aussi citer l'inscription *IG I³, 79*. Il s'agit d'un décret athénien, daté de 422/1, relatif à la construction d'un pont sur le Rheitos athénien, sur la voie menant d'Athènes à Éleusis. Cette construction est directement motivée par la volonté d'assurer une traversée sûre aux prêtresses portant les objets sacrés au sanctuaire d'Éleusis¹¹⁴. Or, le texte spécifie que le pont sera large de 5 pieds, soit environ 1,50 m, pour en interdire l'usage aux chariots. Si l'entraxe des roues était fixé à 1,40 m, il fallait donc plus de 1,50 m de largeur pour permettre le passage de l'*hamaxa* attelée.

La répartition des ornières en Grèce montre que le passage des chariots était assuré sur de nombreuses voies, y compris dans des lieux parfois très abrupts. Y. Pikoulas a publié, notamment, une voie à ornières longeant en partie la crête du Taygète, en Laconie¹¹⁵. Il montre que les chariots pouvaient circuler malgré des inclinaisons très importantes. On peut citer, à l'appui de cette observation, deux textes suggérant qu'il était possible d'atteindre les sommets du Cithéron en chariot. Le premier est un passage des *Bacchantes* d'Euripide, où Tirésias et Kadmos se proposent de rejoindre les adorateurs de Dionysos dans la montagne, et envisagent de le faire en char¹¹⁶ ; le second est un passage de Pausanias d'après lequel les Platéens, lors de la fête des Daidala, acheminaient en chariot des objets sacrés en haut du Cithéron¹¹⁷.

Dans deux épigrammes funéraires de l'*Anthologie grecque*¹¹⁸, les défunts se plaignent de voir leurs tombes éventrées par le passage incessant des chariots. La première emploie le verbe ἀμαξεύω, « se déplacer avec un chariot », la seconde l'expression ἄμαξα πάμφορος, « le chariot bon à tout porter ». Les deux textes suggèrent l'importance du trafic véhiculé. L'épithète πάμφορος souligne bien le caractère polyvalent de l'*hamaxa*. Le transport véhiculé en Grèce était vraisemblablement beaucoup plus développé que ne l'a longtemps considéré l'historiographie¹¹⁹.

113 PIKOULAS 2006b, p. 609 ; PIKOULAS 2012, p. 39.

114 *IG I³ 79*, l. 11-14.

115 PIKOULAS 1988, p. 221-223 ; PIKOULAS 2012, n° 19.

116 Euripide, *Les Bacchantes* v. 189-194.

117 Pausanias 9.3.7.

118 *Anthologie grecque* 7.478 ; 7.479.

119 RAEPSAET 2008, p. 580-584.

4.2. L'*hamaxa* dans le transport des charges

Les *hamaxai* permettaient la circulation des charges les plus importantes, transportant usuellement jusqu'à une tonne¹²⁰. L'agriculture les utilisait sans doute beaucoup. Dans *Les travaux et les jours*, Hésiode souligne l'embaras du paysan sans bœufs ni sans charrette, qui apparaissent comme un capital essentiel pour l'agriculture¹²¹. Ce texte, comme les figurines de chariots découvertes à Corinthe et étudiées par G. Raepsaet, suggèrent une présence importante du chariot dans le monde rural. La céramique donne des exemples de chariots de transport. H. L. Lorimer et G. Raepsaet reproduisent tous deux une scène d'un vase cabirique, représentant un chariot à deux roues, chargé d'amphores, tiré par deux ânes¹²². La coupe dite « du labourage » conservée au musée du Louvre et datée de la fin du VI^e siècle, présente, dans un contexte indubitablement rural, une *hamaxa* tirée par deux mules, chargée de deux grandes amphores (**fig. 28**). L'*hamaxa* pouvait également servir à transporter des objets culturels¹²³. Lors des cérémonies funéraires, le corps était parfois transporté sur un chariot¹²⁴.

Dans les *Questions grecques*¹²⁵, Plutarque transmet un récit expliquant le nom du *genos* mégarien des ἀμαξοκλισταί, les « renverseurs de chariots ». Selon ce récit étiologique, une théorie péloponnésienne, en route vers Delphes, fut victime des exactions de Mégariens ivres qui s'attaquèrent à son campement, poussant dans un lac les chariots où dormaient des femmes et des enfants. Les véhicules, couchettes de fortune pendant la nuit, servaient sans doute au transport du matériel et des vivres nécessaires à cette théorie nombreuse. Toutefois, la valeur étiologique du récit, où les chariots doivent servir d'explication à un nom mal compris, fait peser un doute sur la fiabilité des détails concrets de l'anecdote. Dans le train des armées, les chariots jouent un rôle important. Ils font partie d'un ensemble logistique plus large, comprenant également des porteurs à pied

120 RAEPSAET 2002, p. 188 ; p. 191.

121 Hésiode, *Les travaux et les jours* v. 449-456.

122 LORIMER 1903, p. 138 ; RAEPSAET 2002, p. 172, fig. 94.

123 Pausanias 9.3 ; Plutarque, *Vie d'Aristide* 21.3.

124 RAEPSAET 2002, p. 179-180.

125 Plutarque, *Questions grecques* 59.



Figure 28.

Coupe dite « du labourage », ca 530 av. n.è. Paris, musée du Louvre, inv. F77 [RAEPSAET 2002, fig. 90, p. 170].

et des bêtes de somme¹²⁶. Les soldats blessés y sont parfois transportés¹²⁷. Mais en cas de fuite, ils peuvent représenter un handicap¹²⁸.

Les grands chantiers de construction démontrent la capacité des Grecs à organiser le transport de charges extrêmement lourdes, jusqu'à plusieurs tonnes¹²⁹. Les bêtes de somme y jouent un rôle essentiel¹³⁰. Le transport de blocs architecturaux pouvait se faire, pour des blocs ne pesant pas plus d'une tonne, au moyen des *hamaxai* usuelles, à quatre roues. Dans ce cas, il est possible que les simples *hamaxai* agricoles et leur attelage aient été loués à leurs propriétaires¹³¹. Pour le transport des blocs les plus lourds, en revanche, des fardiers plus robustes devaient être employés¹³². Ce transport particulièrement exigeant a nécessité des aménagements spécifiques. Les carrières – ou les ports – et les sites de construction étaient donc reliés par des voies adaptées au passage de chariots très lourdement chargés¹³³.

126 Voir par exemple Xénophon, *Anabase* 1.7.20 ; *Économique* 8.4.

127 Xénophon, *Anabase* 2.14.4.

128 Diodore 22.9.2.

129 BURFORD 1960 ; RAEPSAET 1984.

130 CHANDEZON 2005, p. 209.

131 CHANDEZON 2005, p. 209.

132 RAEPSAET 2002, p. 200 ; RAEPSAET 1984 ; VANHOVE 1987.

133 KORRES 1993 ; HANSEN *et al.* 2017.

L'organisation des convois devait être méticuleusement réglée. Comme nous l'avons vu plus haut, la voie entre les carrières de Saint-Élie et Delphes ne compte manifestement qu'une paire d'ornières : l'aller chargé et le retour à vide des chariots devaient être planifiés de façon à éviter des croisements risqués¹³⁴. Mais en raison du coût très élevé du transport de blocs d'architecture par voie terrestre, les plus longues distances étaient autant que possible assurées par voie maritime, tandis que les chariots prenaient le relais entre le port et le site de construction : ainsi à Delphes, les blocs corinthiens arrivaient par voie maritime à Kirrha, d'où ils étaient acheminés au sanctuaire¹³⁵.

L'*hamaxa* apparaît donc comme un moyen de transport de charges très polyvalent, utilisé pour le transport agricole et commercial courant aussi bien que dans le cadre des chantiers de construction ou le train des armées.

4.3. L'*hamaxa* dans le transport des personnes

Dans quelle mesure l'*hamaxa* a-t-elle été utilisée comme véhicule de déplacement individuel ? Un nombre de textes relativement restreint et en partie ambigus évoque l'usage de voitures pour le transport des personnes. Dans *L'Odyssée*, Nausicaa mène un attelage de mules à la rivière¹³⁶. On peut aussi penser à la rencontre d'Œdipe et Laios, telle qu'elle est relatée dans *Œdipe Roi* de Sophocle¹³⁷ : Laios est monté sur un char, tiré par des chevaux, qui fait partie d'un *decorum* royal propre au monde du mythe et de la tragédie. De tels témoignage sont sans doute très éloignés des réalités quotidiennes. Mais certains passages littéraires donnent des images plus fiables de déplacements véhiculés. Dans un passage de la *Vie d'Ésope*¹³⁸, on voit un propriétaire terrien partir de son domaine pour la ville, assis dans une voiture (ζεύγῳ καθίσας). Le texte ne précise pas si la voiture porte autre chose que le propriétaire, un chargement commercial par exemple. Il est possible que le chariot ait servi à des déplacements locaux. Dans une épigramme de *L'anthologie grecque*¹³⁹, un vieil

134 HANSEN *et al.* 2017 ; voir *supra*, chap. I.1.

135 MATHÉ 2010 ; AMANDRY & HANSEN 2010, p. 464-465 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 126.

136 Homère, *Odyssée* 6.37.

137 Sophocle, *Œdipe Roi* v. 800-804. Traduction ROUSSEL 1929.

138 *Vie d'Ésope* W.4.

139 *Anthologie grecque* 11.361.

homme s'adresse aux mules qui tirent son *apèné*. Comme dans le cas de l'invalidé défendu par Lysias, il semble ici que le recours à la voiture est lié au grand âge du locuteur : les mules sont désignées comme σύγγηροι, « compagnes de vieillesse ».

Par ailleurs, l'attelage de mules peut être doué d'un certain prestige. Eschine accuse Démosthène d'avoir, par flatterie, loué trois attelages de mules pour raccompagner une ambassade macédonienne venue à Athènes. Comme nous l'avons vu plus haut, il aurait même accompagné l'ambassade, à cheval, jusqu'à Thèbes¹⁴⁰. Les attelages de mules et le cheval constituent un équipage assez ostentatoire. Enfin, un extrait de *Sur la mort de Pérégrinos* de Lucien¹⁴¹ donne à voir la foule des chariots quittant Olympie à la fin des concours :

Καὶ δὴ τὰ μὲν Ὀλύμπια τέλος εἶχεν, κάλλιστα Ὀλυμπίων γενόμενα ὧν ἐγὼ εἶδον, τετράκις ἤδη ὄρων. Ἐγὼ δέ – οὐ γὰρ ἦν εὐπορῆσαι ὀχήματος ἅμα πολλῶν ἐξιόντων – ἄκων ὑπελειπόμην.

Les concours olympiques prirent fin, les plus beaux que j'aie vus à Olympie (j'y ai assisté quatre fois). Comme il était impossible de trouver un véhicule, tant il y avait de gens qui partaient en même temps, je fus contraint de rester.

On voit ici que le narrateur ne peut pas partir parce que tous les véhicules sont pleins de voyageurs, et qu'il ne parvient pas à trouver en trouver un qui l'emmène. Ce passage semble sous-entendre que la plupart des spectateurs se déplacent en chariot ; plus encore, il n'envisage pas un autre mode de circulation. En cela, il tranche avec le reste de notre documentation.

Mais la grande majorité des représentations de chariots utilisés pour le seul transport des personnes se rapporte à des contextes cérémoniels : mariages, enterrements, processions ou fêtes religieuses. On sait par les lexicographes qu'il était d'usage, lors de mariages, que le couple, accompagné du témoin, se rende en chariot à la demeure du marié. La *Souda* donne une description assez précise du cortège nuptial, où le chariot tient une place importante¹⁴². On trouve, dans la céramique décorée de l'époque classique, des scènes recoupant les informations des lexicographes¹⁴³. L'une des plus détaillée se trouve

140 Eschine, *Sur l'ambassade infidèle* 111 ; *Contre Ctésiphon* 76.

141 Lucien, *Sur la mort de Pérégrinos* 35.

142 *Souda* s.v. ζευγος ἡμιονικόν ; Pollux, *Onomasticon* 10.31.5 ; Photius s.v. κλινίς.

143 LORIMER 1903, p. 137.

sur un lécythe de la seconde moitié du VI^e siècle, œuvre d'Amasis (**fig. 29**). On y voit un cortège nuptial développé sur toute la panse du vase. Deux voitures se suivent, deux *hamaxai* attelées d'une paire d'asiniens¹⁴⁴. Enfin, l'*hamaxa* a pu être utilisée dans le cadre de cérémonies religieuses – c'est en tout cas ce que suggère l'histoire de Cléobis et Biton, relatée par Hérodote et par Plutarque¹⁴⁵ : à Argos, les deux fils de la prêtresse d'Héra tirent eux-mêmes le chariot sur lequel leur mère se rend au sanctuaire, remplaçant les bœufs arrivés trop tard.

L'usage de véhicules dans les déplacements individuels est donc documenté de façon assez sporadique. Si l'*hamaxa* était un véhicule courant, elle servait essentiellement au transport de charges, sans doute plus rarement au seul transport des personnes. Le texte de Lucien représente la principale exception, le seul exemple qui donne à voir un trafic important de voitures personnelles ; il est possible que le transport véhiculé des personnes ait été davantage développé à l'époque impériale qu'auparavant. De fait, pour se déplacer, le chariot ne présente guère d'intérêt par rapport à la marche, étant plus lent¹⁴⁶ et plus coûteux. Les *hamaxai* étaient avant tout des véhicules utilitaires, servant principalement au transport des chargements et peu à celui des personnes, surtout sur de longues distances.

CONCLUSION

Dans le domaine de la circulation individuelle, n'impliquant pas le transport de charges lourdes, la marche à pied apparaît, dans les sources, comme le moyen de transport le plus répandu. On peut néanmoins opérer une distinction entre les déplacements locaux et quotidiens, comme ceux que devaient réaliser les commerçants, les artisans, les propriétaires terriens, et les voyages proprement dits. En effet, les premiers semblent permettre une plus large gamme de modes de déplacement que les seconds : on observe occasionnellement l'usage de montures, notamment le cheval au sein des classes les plus aisées, et de véhicules. Mais les voyages longs sont largement dominés par la figure du

144 Commentaire sur les animaux et la technique d'attelage dans RAEPSAET 2002, p. 174-175.

145 Hérodote 1.31 ; Plutarque, *Vie de Solon* 27.7.

146 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 163-164.



Figure 29.

Peintre d'Amasis, lécythe, 550-530 av. n.è. New York, Metropolitan Museum, inv. 56.11.1.

marcheur. De fait, la marche, lorsqu'elle n'est pas ralentie par un chargement, est le moyen de transport le plus efficace et le plus rapide. C'est la raison pour laquelle l'expression ἀνήρ εὐζωός a pu être traduite par « homme agile ». En réalité, l'εὐζωός est rapide, non en comparaison avec des marcheurs moins sportifs, mais par rapport aux portefaix chargés d'énormes fardeaux, aux convois d'ânes, aux chariots cahotants. Seuls les marcheurs peuvent emprunter toutes les voies : souvent, des raccourcis auxquels les véhicules ne peuvent pas prétendre leur sont accessibles. De façon significative, les informations urgentes étaient acheminées par des gens à pied, des coureurs, les *hemerodromoi*¹⁴⁷. Les véhicules sont nettement plus lents et exigent d'emprunter des routes adaptées. Ils n'apparaissent que peu comme véhicule de transport personnels, mais essentiellement dans le transport pondéreux. Il en va de même pour les asiniens, acteurs majeurs du portage de charges. Le transport pondéreux par voie terrestre est un enjeu logistique essentiel dans de nombreux domaines. Les contraintes varient en fonction du volume et du poids des charges transportées. Le portage humain et le recours aux bêtes de somme sont les solutions de transport les plus économiques, certainement aussi les plus fréquentes. Mais on observe également une présence notable de l'*hamaxa* dans différents domaines d'activité. Certains secteurs, notamment la construction et la guerre, requièrent une organisation du transport poussée et un usage massif des chariots.

147 SHAW 1997 ; CHRISTENSEN *et al.* 2009 ; SIRON 2018.

La répartition des moyens de transport dans la Grèce antique révèle donc la suprématie de la marche, mais aussi un usage des charrois qui pouvait être intensif et très organisé. Les animaux – bœuf, âne, mule – jouent un rôle essentiel dans l'organisation des transports, que ce soit sous le bât ou sous le joug.

3. LEXIQUE

L'étude du lexique et des expressions relatives aux routes constitue un préalable indispensable pour comprendre l'organisation des réseaux routiers et les modes de déplacement de l'Antiquité grecque. Plusieurs articles ou des chapitres d'ouvrages recensent les termes désignant les voies¹, mais des observations restent à faire en particulier sur la répartition de ces termes. Les termes spécialisés apportent-ils des indications sur les caractéristiques matérielles des routes ? Attestent-ils de l'existence de catégories de voies clairement distinguées ? Le présent exposé se fonde sur un corpus d'occurrences rassemblées à partir du *Thesaurus Linguae Graecae* et de bases de données épigraphiques ainsi que de relevés réalisés chez plusieurs auteurs antiques. L'œuvre de Pausanias constitue sur le sujet un corpus sans comparaison dans l'ensemble de la littérature grecque conservée et fournira donc une grande partie des occurrences traitées. Les historiens de l'époque classique présentent aussi des aperçus intéressants sur le vocabulaire routier. Enfin, les lexicographes apportent des éclairages précieux. Le relevé réalisé pour cette étude ne prétend pas à l'exhaustivité, mais il est néanmoins large et a été réalisé dans le souci de contextualiser au mieux les occurrences analysées.

1. ROUTES ET PASSES

1.1. Un terme polyvalent : ὁδός

En tout premier lieu, un substantif s'impose pour désigner la route en grec : ἡ ὁδός, terme à la fois très large et très courant. Il est issu de la racine indo-européenne *sed-, « se déplacer »² : la notion de mouvement y est donc prépondérante. Ὀδός désigne d'abord la route de façon extrêmement générale : grand-route, chemin, rue urbaine ou voie rurale peuvent toutes être nommés ὁδοί. Toute voie, tout passage semble pouvoir recevoir cette appellation,

1 Voir DOBIAS 1991 ; LOLOS 2003 ; DU BOUCHET 2004 p. 21-61 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 21-40.

2 DOBIAS 1991, p. 16 ; DU BOUCHET 2004, p. 21.

si faibles en soient les aménagements. De plus, ὁδός est facilement sous-entendu³. Outre ce sens matériel, ὁδός peut aussi signifier le *voyage* ou le *trajet*. Il est important de souligner la porosité qui se fait jour entre les notions d'infrastructure et de trajet, de déplacement, entre l'aménagement qui permet la circulation et cette circulation elle-même. Ainsi, des locutions prépositionnelles comme ἐν ὁδῷ ou καθ' ὁδόν peuvent signifier indifféremment « en route » ou « sur la route »⁴. Le mot possède enfin une vaste gamme d'emplois figurés désignant le *moyen*, la *méthode*, ainsi que des emplois métaphoriques. Cette variété de sens est bien connue et les dictionnaires usuels en fournissent d'abondants exemples⁵.

Il faut mentionner brièvement le terme κέλευθος, bien attesté dans les sources, mais qui appartient à un registre poétique. Il s'applique à la fois aux routes terrestres, maritimes et aériennes⁶. Il désigne bien plutôt les routes que les chemins et semble synonyme de ὁδός, comme le confirment deux passages de *L'Odyssée* où les deux termes sont mis en parallèle⁷.

1.2. Préfixés de ὁδός

Ὀδός possède en outre de nombreux dérivés et composés⁸. Les composés dont le premier terme est une préposition désignent, selon les emplois, soit des types de voies, soit des actions correspondant aux emplois préverbés de ἔρχομαι⁹. Ainsi, ἀνοδος désigne le fait de monter ou bien la voie d'accès à un point haut. Pausanias utilise ἀνοδος en particulier au sujet de l'ascension de montagnes¹⁰, ou encore pour désigner une route qui se poursuit sur un versant après le franchissement d'un cours d'eau¹¹. De même, κάθοδος est une descente ou un chemin qui descend. Pausanias désigne par ce terme l'une des routes qui mène d'Argolide en Arcadie, plus précisément le segment de cette route qui descend vers Mantinée à partir d'un passage montagneux nommé Klimax¹². Dans ce passage, l'emploi de

3 BIZOS 1947, p. 31 ; LIDELL, SCOTT & JONES s.v.

4 DU BOUCHET 2004 p. 22 ; p. 28.

5 Notamment les dictionnaires BAILLY 1963, MAGNIEN-LACROIX 1969 et LIDELL, SCOTT & JONES 1940.

6 LOLOS 2003, p. 149.

7 Homère, *Odyssée* 4.389 ; 9.261.

8 DU BOUCHET 2004, p. 23.

9 DU BOUCHET 2004, p. 23.

10 Pausanias 8.44.1 ; 10.5.1 ; 10.32.2.

11 Pausanias 8.39.1.

12 Pausanias 8.6.4 ; ΠΙΚΟΥΛΑΣ 1991.

la tournure ἡ κάθοδος εἶχεν [...] βασιμίδας, « la descente comportait des degrés », indique assez le caractère matériel du mot κάθοδος, qu'on doit bien comprendre ici comme « la route qui descend ». La notion de point de vue est importante ici : l'itinéraire apparaît comme un biais privilégié de la description topographique.

Parmi les préfixés de ὁδός, citons encore πάροδος, la « route qui longe ». Thucydide l'utilise pour désigner une route côtière, au sujet de la situation géographique d'Héraclée Trachinienne¹³. Πάροδος peut aussi désigner un passage étroit ou encaissé, un défilé¹⁴. On le trouve notamment dans les descriptions des Thermopyles¹⁵.

Δίοδος désigne un passage montagneux, en particulier un col, littéralement une « voie de passage ». Une occurrence particulièrement intéressante se trouve dans une inscription messénienne de 78 av. n.è. qui délimite les frontières entre la Laconie et la Messénie le long des crêtes du Taygète¹⁶. Il a été établi que le mot δίοδος désigne dans cette inscription l'une des principales voies de passage entre Sparte et la Messénie à travers le Taygète : ce passage était équipé d'une route dans l'Antiquité, comme l'ont montré les recherches archéologiques¹⁷.

1.3. Les passes : ἐσβολή, ἐκβολή

Enfin, une série de termes désignent des passages ou des voies d'accès. Dans ce champ lexical, on rencontre non seulement des dérivés de ὁδός, mais aussi des termes formés sur -βολή, du verbe βάλλω (lancer, jeter). Ἡ ἔσοδος ou εἴσοδος correspond à ἡ ἐσβολή ou εἰσβολή, qui expriment toutes deux l'idée d'entrée, d'accès. Ἡ ἐμβολή est un autre synonyme. Ces termes peuvent désigner, en particulier, des passes montagneuses, dans des usages proches de πάροδος. Dans un passage de Pausanias, ἐσβολή et πάροδος sont d'ailleurs utilisés côte à côte, le premier mot désignant le mouvement de pénétration de l'armée lacédémonienne en

13 Thucydide 3.92.4.

14 Xénophon, *Anabase* 4.7.4 ; Strabon 9.4.15.

15 Lysias, *Oraison funèbre* [2] 30 ; Strabon 9.4.12.

16 *IG V*, 1, 1431, l. 26.

17 PIKOULAS 1986, p. 442-444 ; CHRISTIEN 1989a, p. 32 ; PIKOULAS 2012, p. 392-399, n° 87 ; CHRISTIEN & DELLA SANTA 2002, p. 208 ; voir *infra*, chap. II.2.

Béotie, le second les passes gardées par l'armée béotienne en prévision de ce mouvement¹⁸. On trouve également les deux termes employés comme synonymes chez Strabon, au sujet des défilés séparant la Phocide de la Béotie et de la Thessalie¹⁹. En outre, un passage de Pausanias utilise ἐσβολή comme un quasi-synonyme de ὁδός²⁰ :

Ἐσβολή δὲ ἐκ Χαιρωνείας ἐς γῆν τὴν Φωκίδα οὐ μόνον ἢ εὐθεῖα ἐστὶν ἐς Δελφοὺς ἢ διὰ τε Πανοπέως καὶ παρὰ τὴν Δαυλίδα καὶ ὁδὸν τὴν Σχιστήν.

Pour arriver de Chéronée en Phocide, la route directe de Delphes – qui passe par Panopeus, longe le territoire de Daulis et la Route qui Fourche – n'est pas la seule.

Le pendant de ἐσβολή est ἐκβολή (« la sortie », « l'issue »). La répartition dépend évidemment du point de vue topographique adopté, selon qu'on envisage une voie comme « entrée » ou « sortie » d'un territoire. Ainsi, Hérodote désigne comme ἐκβολαί les voies traversant le Cithéron en direction de la Béotie, que les Perses gardent pour intercepter des convois grecs venus du Péloponnèse²¹. Les passes sont désignées par Hérodote comme des « sorties » parce qu'il adopte le point de vue des convois grecs qui débouchent en Béotie. À l'inverse, Strabon nomme ἐμβολή le défilé par lequel on quitte la Béotie pour entrer en Phocide dans un passage où il décrit la localisation de Parapotamioi, bourg phocidien limitrophe de Chéronée²² :

Κεῖσθαι δ' ἐπὶ τῆς ἐμβολῆς τῆς ἐκ Βοιωτίας εἰς Φωκέας.

[Théopompe dit] qu'elle est située sur la route qui donne accès de Béotie en Phocide.

Ces termes désignent donc les principaux points de passage dans des zones de montagne, dont on peut considérer qu'ils étaient équipés de voies. Dans cette mesure, les termes ἐσβολή et ἐμβολή semblent renvoyer implicitement à la présence de routes construites et ne peuvent se réduire à la notion de voies naturelles.

18 Pausanias 9.13.3.

19 Strabon 9.3.2.

20 Pausanias 10.35.8.

21 Hérodote 9.38-39.

22 Strabon 9.3.16.

2. HODONYMIE

La façon la plus courante de désigner les routes en grec passe par la qualification de leur itinéraire : on indique le point de départ et le point d'arrivée. Avec de telles tournures, les routes sont considérées en termes dynamiques, selon une orientation spécifique. On en trouve des exemples aussi bien dans les textes littéraires que dans les inscriptions. Dans ces tournures, la route est qualifiée par le participe présent ἄγουσα ou φέρουσα régissant un ou plusieurs compléments prépositionnels : ἐκ + génitif pour l'origine, ἐς ou ἐπί + accusatif pour la direction, διά + génitif pour mentionner un point de passage. Par exemple, on peut citer plusieurs occurrences dans une inscription de Macédoine relative à une délimitation frontalière, datée du milieu du IV^e siècle²³ : τὴν ὁδὸν τὴν ἐπὶ Πύρρωλον ἄγουσαν « la route qui mène à Pyrrôlon »²⁴; ἡ ἀμαξιτὴ ἢ ἄγουσα ἐπὶ τὸ τῆς Ἀρτέμιδος ἱερὸν « la route carrossable vers le temple d'Artémis »²⁵; ὁδὸς δὲ ἢ ἐπὶ Ἑπτὰδδρυον ἄγουσα « la route qui mène vers Heptadryon »²⁶. Dans ce contexte, le participe ou le terme ὁδός lui-même sont fréquemment sous-entendus. Pausanias en fournit un exemple parmi d'autres²⁷ :

Κατὰ δὲ τὴν ἐξ Ἡραίας ἄγουσαν ἐς Μεγάλην πόλιν εἰσὶ Μελαινεαί.

Sur la [route] qui conduit d'Héraia à Mégalopolis se trouve Mèlainai.

Les routes peuvent également être désignées d'après le lieu qu'elles traversent, grâce à la préposition διά. Cette tournure permet aussi de se référer à un segment précis d'une route plus longue, ou bien à un trajet spécifique par opposition à une autre voie reliant les mêmes points de départ et d'arrivée. On peut donner comme exemples les routes reliant l'Argolide à la plaine de Mantinée. Pausanias en distingue deux²⁸ :

Εἰσὶν οὖν ἐς Ἀρκαδίαν ἐσβολαὶ κατὰ τὴν Ἀργεῖαν πρὸς μὲν Ὑσιῶν καὶ ὑπὲρ τὸ ὄρος τὸ Παρθένιον ἐς τὴν Τεγεατικὴν, δύο δὲ ἄλλαι κατὰ Μαντίνειαν διά τε Πρίνου καλουμένης καὶ διὰ Κλίμακος. Αὕτη δὲ εὐρυτέρα τέ ἐστι καὶ ἡ κάθοδος εἶχεν αὕτη βασιμίδας ποτὲ ἐμπεποιημένας.

23 HATZOPOULOS 1996, II, n° 4

24 HATZOPOULOS 1996, II, n° 4, l. 9-10.

25 HATZOPOULOS 1996, II, n° 4, l. 28-29.

26 HATZOPOULOS 1996, II, n° 4, 33.

27 Pausanias 8.6.4.

28 Pausanias 8.6.4.

Il y a des voies de pénétration en Arcadie du côté de l'Argolide : l'une, en venant d'Hysiai et en passant par le mont Parthénion, conduit vers la Tégéatide ; deux autres en direction de Mantinée, traversent l'une ce qu'on appelle le Prinos (Chêne-vert) et l'autre la Klimax (l'Échelle). Cette dernière route est la plus large des deux et la descente comportait des degrés qui avaient été taillés autrefois.

L'hodonyme de la route διὰ Κλίμακος, qui signifie « échelle » ou « escalier », se rapporte à un segment précis de la route elle-même. En effet, Pausanias mentionne les marches taillées dans la descente vers Mantinée : c'est ce passage aménagé qui portait le nom de Κλίμαξ. L'ensemble de la route quant à lui est désigné par Pausanias (et peut-être aussi par ses informateurs) comme la route qui passe par le lieu-dit Klimax.

Il est plus rare, notamment en dehors des espaces urbains, qu'une route dispose d'un hodonyme propre. Hérodote mentionne, au sujet du fatal sentier des Thermopyles, qu'il porte le même nom que la montagne dans laquelle il s'engage, Anopaia²⁹. Plusieurs autres exemples viennent de Pausanias. On peut citer la βουραϊκή ὁδός en Achaïe, nommée d'après la localité de Boura³⁰. En Mégaride, la Σκιρωνική ὁδός, la « route skironienne », tire son nom d'un personnage mythologique, le brigand Skiron, qui y aurait brutalisé les voyageurs³¹. La route porte le même nom que les « roches skironiennes » qu'elle longe : il s'agit de falaises abruptes plongeant dans le golfe Saronique.

Non loin de Delphes, la Σχίστη ὁδός est la route où Œdipe aurait tué son père. L'expression, qui signifie littéralement « la route fendue », est mentionnée par Eschyle, Sophocle et Euripide, ainsi que par Pausanias³². Il s'agit de la seule attestation de route portant un nom indépendant de la toponymie de la région où elle se situe. L'extension du segment routier désigné sous ce nom est cependant sujette à caution. Pour certains, l'hodonyme désigne un tracé de plusieurs kilomètres³³. Mais on peut envisager que la « route fendue » se rapporte davantage au carrefour lui-même où prit place le meurtre de Laïos, « route fendue » valant

29 Hérodote 7.216.

30 Pausanias 7.26.1.

31 Hérodote 8.71 ; Strabon 9.1.4 ; Pausanias 1.44.4.

32 Eschyle Fr. 387a, 2 RADT ; Sophocle, *Œdipe Roi* v. 733 ; Euripide, *Phéniciennes* v. 38 ; Pausanias 9.2.4 ; 10.5.3-4 ; 10.35.8 ; voir *infra*, chap. II.4.

33 BABA 1991, p. 52 ; ΠΙΚΟΥΛΑΣ 1998c, p. 579.

pour équivalent de « fourche » ou « carrefour ». Le mot Τρίδος (carrefour, patte-d'oie) est parfois un toponyme³⁴.

Hérodote nous donne le nom de passes reliant l'Attique au territoire de Platées³⁵ :

Ὁ δὲ μαθὼν τὴν παραίνεσιν εὖ ἔχουσαν, ὡς εὐφρόνη ἐγένετο, πέμπει τὴν ἵππον ἐς τὰς ἐκβολὰς τὰς Κιθαιρωνίδας αἱ ἐπὶ Πλαταιέων φέρουσι, τὰς Βοιωτοὶ μὲν Τρεῖς κεφαλὰς καλέουσι, Ἀθηναῖοι δὲ Δρυὸς κεφαλὰς.

Celui-ci [Mardonios], ayant reconnu que l'avis était bon, envoya, quand la nuit fut venue, la cavalerie au débouché des passes du Cithéron conduisant à Platées, que les Béotiens appellent « les Trois Têtes » et les Athéniens « les Têtes de Chêne ».

On a ici le cas intéressant de deux toponymes relatifs au même endroit, au demeurant assez proches phonétiquement. D'après le texte d'Hérodote, ce sont les ἐκβολαί, les passes ou les défilés, qui portent ces noms : on aurait donc un cas similaire à la route Skironienne, où ce n'est pas l'ensemble de la route que désigne l'hodonyme, mais un passage remarquable du trajet.

Thucydide fait d'ailleurs référence à la route passant par ces défilés³⁶ :

Καὶ ἅμα ἑώρων τοὺς Πελοποννησίους τὴν πρὸς Κιθαιρῶνα καὶ Δρυὸς κεφαλὰς τὴν ἐπ' Ἀθηνῶν φέρουσαν μετὰ λαμπάδων διώκοντας.

En même temps, ils [les Platéens] voyaient les Péloponnésiens les poursuivre avec des torches sur la route du Cithéron et des Têtes de Chêne, qui mène en territoire athénien.

On voit donc que le toponyme Δρυὸς κεφαλαί (ou Τρεῖς κεφαλαί) s'applique à un passage précis d'une route plus longue.

3. ADJECTIFS ASSOCIÉS AUX ROUTES ET À LA CIRCULATION

Certains adjectifs sont couramment utilisés pour qualifier les routes ou les conditions de circulation dans une région donnée. Un relevé des termes appartenant à ce champ lexical de la circulation terrestre ainsi que des principaux adjectifs utilisés pour qualifier les routes donne un aperçu des caractéristiques auxquelles les Grecs étaient sensibles.

34 Pausanias 8.36.8.

35 Hérodote 9.39.

36 Thucydide 3.24.1.

3.1. Adjectifs en -βατος

Pour exprimer l'accessibilité d'un espace, la langue grecque dispose d'un ensemble d'adjectifs formés sur βαίνω (marcher, fouler) et ses préverbes. Pausanias dit de la route de Sicyone à Titané qu'elle est ζεύγεσιν ἄβατος, « impraticable pour les attelages »³⁷. Il utilise également δύσβατος, « difficile à parcourir », au sujet d'une route d'Argolide³⁸. Cet ensemble d'adjectifs peut s'appliquer à des zones particulières, notamment des massifs montagneux, pour en qualifier l'accessibilité. Strabon signale ainsi que les montagnes de Phocide et de Locride ne sont pas partout praticables pour les armées (στρατοπέδοις βάσιμα)³⁹. Dans *Œdipe Roi* de Sophocle, un contraste dramatique est établi entre la vaste route carrossable où Œdipe tue son père et la montagne impraticable (ἄβατος) où il fut exposé à la naissance⁴⁰ :

ΙΟ – Καὶ τὸν μὲν, ὥσπερ γ' ἡ φάτις, ξένοι ποτὲ
λησταὶ φονεύουσ' ἐν τριπλαῖς ἀμαξιτοῖς·
παιδὸς δὲ βλάστας οὐ διέσχον ἡμέραι
τρεις, καὶ νιν ἄρθρα κείνος ἐνζεύξας ποδοῖν
ἔρριπεν ἄλλων χερσὶν ἄβατον εἰς ὄρος.

JOCASTE – Or Laïos, dit la rumeur publique, ce sont des brigands étrangers qui l'ont abattu, au croisement de deux routes carrossables ; et d'autre part, l'enfant une fois né, trois jours ne s'étaient pas écoulés, que déjà Laïos, lui liant les talons, l'avait fait jeter sur un mont inaccessible.

Avec un sémantisme proche, Thucydide qualifie les monts Géraniens, qui bordent la Mégaride au sud, de δύσοδος, « aux mauvaises routes »⁴¹.

3.2. τετριμμένος, ἀτριβής

Le verbe τρίβω donne plusieurs mots au vocabulaire des voies de circulation. Certains substantifs dérivés se rattachent à la catégorie des sentiers, comme on le verra plus bas. Mais, dans d'autres contextes, les termes apparentés au verbe τρίβω évoquent une circulation importante

37 Pausanias 2.11.3.

38 Pausanias 2.38.4.

39 Strabon 9.3.2.

40 Sophocle, *Œdipe Roi* 715-719.

41 Thucydide 1.107.3.

formant des voies par usure⁴². Le participe parfait τετριμμένος peut servir à qualifier des voies. Le parfait traduit le résultat présent d'une action passée : il convient bien au phénomène de formation des chemins de terre, qui résultent d'un usage continu et intensif. On rencontre chez Aristophane une ἀτραπὸς τετριμμένη, qu'on pourrait traduire par « chemin damé » ou « battu »⁴³. Mais, dans la *Vie d'Ésope*, le même participe s'applique cette fois à ὁδός : εὐθεΐαν καὶ τετριμμένην ὁδόν, une « route directe bien battue »⁴⁴. Le participe parfait τετριμμένη s'applique pour désigner une voie de terre battue, formée et élargie par la circulation.

Il existe également un adjectif ἀτριβής qui, parmi d'autres significations, peut signifier « non frayé », « non frayé de routes ». Thucydide l'utilise au sujet de l'îlot de Sphactérie⁴⁵ :

Ἰλῶδης τε καὶ ἀτριβῆς πᾶσα ὑπ' ἐρημίας ἦν.

L'île, étant inhabitée, se trouvait entièrement boisée et sans chemins tracés.

Un peu plus loin, on retrouve une évocation très similaire⁴⁶ :

Πρότερον μὲν γὰρ οὐσῆς αὐτῆς ἰλῶδους ἐπὶ τὸ πολὺ καὶ ἀτριβοῦς διὰ τὴν αἰεὶ ἐρημίαν ἐφοβεῖτο καὶ πρὸς τῶν πολεμίων τοῦτο ἐνόμιζε μᾶλλον εἶναι.

Auparavant, les bois qui la couvraient en majeure partie et l'absence de chemins, due au fait qu'elle n'avait jamais été habitée, lui inspiraient de la crainte [à Cléon] et semblaient constituer un avantage pour l'ennemi.

Ατριβής est donc l'adjectif qui désigne une étendue sauvage, sans chemin tracé. Dans les deux textes, l'association entre l'absence de chemins et le caractère boisé va dans ce sens. Dans *L'Anabase*, Xénophon oppose ainsi une φανηρὰ ὁδός et des ἀτριβεῖς ὁδοί⁴⁷ :

Οἱ δὲ ἀμφὶ Χειρίσοφον ἀκούσαντες τῆς σάλπιγγος εὐθὺς ἴεντο ἄνω κατὰ τὴν φανεράν ὁδόν· ἄλλοι δὲ τῶν στρατηγῶν κατὰ ἀτριβεῖς ὁδοὺς ἐπορεύοντο ἢ ἔτυχον ἕκαστοι ὄντες, καὶ ἀναβάντες ὡς ἐδύναντο ἀνίμων ἀλλήλους τοῖς δόρασι.

Les gens de Chirisophe, dès qu'ils entendirent sonner la trompette, montèrent aussitôt par la route qu'ils voyaient devant eux ; d'autres chefs s'avançaient sur des chemins

42 Voir DUBOIS 1987.

43 Aristophane, *Grenouilles* 123.

44 *Vie d'Ésope* W, 4.

45 Thucydide 4.8.6.

46 Thucydide 4.29.3.

47 Xénophon, *Anabase* 4.2.8.

qui n'étaient pas frayés selon la place où chacun se trouvait et, grim pant comme ils pouvaient, se hissaient les uns les autres avec leurs piques.

Si Chirisophe et ses soldats montent par une vraie route, les autres semblent bien partir droit devant eux à travers le maquis (les Grecs doivent ici monter à l'assaut d'une colline). Les ἀτριβεῖς ὁδοί ne sont donc pas de vrais chemins, tout au plus des chemins de chèvres ou de vagues pistes à travers la végétation et les rochers.

3.3. Qualités de la route

Les routes considérées comme difficiles sont souvent décrites à l'aide d'adjectifs dénotant la raideur et l'étroitesse. L'adjectif στενή (« étroite ») qualifie fréquemment ὁδός⁴⁸. Si la chaussée est étroite, c'est souvent parce que la route est encaissée ou bien longe un à-pic. Τὰ στενά, au neutre pluriel substantivé, désigne un défilé montagneux⁴⁹. Les routes à forte pente sont désignées par les adjectifs ἀνάντης⁵⁰, κατάντης⁵¹ ou προσάντης⁵². On trouve aussi ἀπότομος ou ὄρθιος pour qualifier une route raide ou à-pic⁵³. Le caractère montagneux d'une route peut être précisé par différentes expressions : ἡ διὰ τοῦ ὄρους / τῶν ὄρων⁵⁴, κατὰ ὄρη⁵⁵, ou simplement ὄρεινή⁵⁶. Pausanias et Strabon mentionnent tous deux une ὄρεινή ὁδός entre Olympie et Élis⁵⁷ : chez Pausanias, la désignation comme route de montagne permet de distinguer cette route d'un autre itinéraire, la voie sacrée entre Élis et Olympie⁵⁸.

Les routes de bonne qualité et agréables à parcourir peuvent être signalées par la mention de leur largeur (εὐρεῖα)⁵⁹. On trouve aussi l'adjectif λεία⁶⁰, qui signifie « lisse, unie

48 Par exemple, Hérodote 7.216 ; Pausanias 2.15.2 ; Pausanias 8.6.6 ; Pausanias 10.32.6.

49 Strabon 9.3.2 ; 9.4.15-17.

50 Pausanias 7.26.10 ; 8.35.8 ; 10.34.1 ; 10.34.7 ; 10.36.5.

51 Aristophane, *Grenouilles* 127.

52 Hérakleidès le Crétois 1.6 ; Pausanias 8.35.1 ; 10.5.5.

53 Pausanias 10.22.8.

54 Hérodote 7.200 ; 7.217 ; Pausanias 2.32.7 ; 8.6.6.

55 Thucydide 5.10.10 ; Pausanias 2.36.3.

56 Pausanias 2.34.6 ; 10.32.8 ; 10.35.1 ; 10.35.8.

57 Strabon 8.3.10 ; Pausanias 6.22.5.

58 Pausanias 5.27.7.

59 Pausanias 8.6.6.

60 Homère, *Odyssée* 10.103 ; Hésiode, *Les travaux et les jours*, v. 97 ; Hérodote 9.69 ; Hérakleidès le Crétois 1.12 ; 1.26.

sans aspérités »⁶¹. Il faut sûrement le comprendre comme une indication sur l'aspect de la chaussée, dénuée d'irrégularités et de trous. Le contraire en serait τραχεῖα, « raboteuse, rocailleuse »⁶², que Pausanias utilise au sujet d'une ὄρεινὴ ὁδός⁶³.

4. QUELLES CATÉGORIES DE ROUTES ?

4.1. Les grand-routes : ἀμαξιτός, λεωφόρος, εὐθεῖα

Des termes plus spécifiques que ὁδός expriment différentes caractéristiques des routes. Trois mots désignent des voies d'une importance particulière : ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος et ἡ εὐθεῖα. Ces termes sont des adjectifs qualifiant ὁδός, fréquemment sous-entendu – de la même façon que l'on peut dire indifféremment en français « la route nationale » ou simplement « la nationale ». Ils se sont progressivement substantivés⁶⁴. En observant leur répartition, nous tâcherons notamment de déterminer si celle-ci peut correspondre à une catégorisation ou à une hiérarchisation de la voirie.

a. Ἡ ἀμαξιτός

Formé sur ἄμαξα, « chariot », ἡ ἀμαξιτός désigne la « voie à chariots », la « voie carrossable ». Le mot est ancien, attesté dès les poèmes homériques⁶⁵. Plus rares, les adjectifs ἀμαξήλατος et ἄρματήλατος, ainsi que le participe ἀμαξευομένη, ont le même sens. Strabon utilise le terme ἀμαξιτός afin de préciser la situation d'un lieu-dit⁶⁶ :

Τὸ μὲν ἄλλο σῶμα Γαργηττοῖ ταφῆναι, τὴν δὲ κεφαλὴν χωρὶς ἐν Τρικορύνθῳ, ἀποκόψαντος αὐτὴν Ἰολάου περὶ τὴν κρήνην τὴν <Μ>ακαρίαν ὑπὸ <τὴν> ἀμαξιτόν· καὶ ὁ τόπος καλεῖται Εὐρυσθέως κεφαλὴ.

Son corps [à Eurysthée] fut enseveli à Gargettos, mais Iolaos lui trancha la tête qui fut enterrée à part à Trikorynthos, non loin de la fontaine Makaria, en contrebas de la route carrossable ; aussi bien le lieu est-il appelé « tête d'Eurysthée ».

61 BAILLY 1963 s.v.

62 BAILLY 1963 s.v.

63 Pausanias 10.35.8.

64 DU BOUCHET 2004, p. 34.

65 Homère, *Iliade* 22.146 ; DU BOUCHET 2006.

66 Strabon 8.6.19.

Dans l'œuvre de Strabon, le terme ὁδός est omniprésent et ses hyponymes rarement utilisés ; il paraît donc significatif que, dans ce passage, l'auteur recoure à ἀμαξიტός. Strabon donne ici plusieurs indications topographiques : l'ἀμαξιτικός apparaît comme un point de repère dans le paysage, au même titre que la fontaine Makaria ; cela suggère que cette route ne se confond pas avec le reste de la voirie de Trikorynthos, qu'elle est facilement identifiable.

Certains textes montrent un souci de précision sur la largeur des ἀμαξιτοί. Hérodote, décrivant le défilé des Thermopyles, écrit⁶⁷ :

Κατὰ δὲ τὸν Φοίνικα ποταμὸν στεινότατον ἐστὶ ἀμαξιτικός γὰρ μούνη δέδμηται.

C'est à la hauteur du Phoinix que l'espace est le plus étroit : une voie carrossable simple y a été bâtie.

L'expression ἀμαξιτικός μούνη désigne ici une voie dont la largeur est calibrée sur celle d'un chariot, trop étroite cependant pour permettre le passage de deux véhicules. À l'inverse, on trouve chez Euripide le syntagme δίκροτος ἀμαξιτικός, « voie carrossable double »⁶⁸. Si le caractère carrossable impose une largeur minimale qui correspond à celle des chariots, les ἀμαξιτοί pouvaient néanmoins varier en dimensions.

L'archéologie a mis en évidence qu'un grand nombre de voies carrossables antiques étaient équipées d'ornières artificielles pour favoriser la stabilité des voitures⁶⁹. Peut-on envisager que le terme ἀμαξιτικός se rapporte précisément à ce type d'aménagements ? La présence d'ornières dans la roche et l'emploi d'ἀμαξιτικός dans un texte indiquent respectivement aux archéologues et aux philologues, de façon sûre, la présence d'une voie carrossable. Cependant, l'aménagement n'est pas systématique sur les routes. Il concerne essentiellement les passages rocheux et abrupts. Les routes n'en étaient généralement équipées que par places et pas nécessairement sur tout leur tracé. Par ailleurs, l'emploi du mot n'est pas non plus systématique dans les textes, comme on le verra plus bas. Il ne

67 Hérodote 7.200.

68 Euripide, *Électre* 775 ; voir *supra*, chap. I.1.

69 Voir *supra*, chap. I.1.

semble donc pas possible d'établir une correspondance stricte entre le terme ἀμαξიტός et les ornières artificielles.

b. Ἡ λεωφόρος

Le mot λεωφόρος, signifiant littéralement la voie « porte-foule », désigne une route passante. On le trouve chez Homère en tant qu'épithète de ὁδός⁷⁰. Il n'apparaît comme adjectif substantivé qu'à partir de l'époque classique⁷¹. Pausanias utilise ce mot pour désigner des axes de communication majeurs, comme la route de Mégalopolis à Messène⁷². Un règlement urbanistique de Pergame désigne sous ce terme les voies les plus importantes du territoire⁷³. Cependant, de même que pour εὐθεΐα, on trouve dans les textes des indices que des routes de qualité variable pouvaient recevoir ce nom. Par exemple, Pausanias évoque ainsi la route d'Argos à Tégée, soit l'une des principales voies de pénétration en Arcadie⁷⁴ :

Ἡ δὲ ἐς Ἄργος ἐκ Τεγέας ὁχήματι ἐπιτηδειοτάτη καὶ τὰ μάλιστά ἐστι λεωφόρος.

La route de Tégée à Argos est très commode pour les chariots, c'est une route majeure.

En revanche, la route de Delphes, lorsqu'on arrive de Béotie, est décrite de la façon suivante⁷⁵ :

Ἡ δὲ λεωφόρος αὐτόθεν ἢ ἐς Δελφοὺς καὶ προσάντης γίνεται μᾶλλον καὶ ἀνδρὶ εὐζώνῳ χαλεπωτέρα.

La grand-route qui mène [du carrefour où Œdipe a tué Laïos] à Delphes devient à partir de là plus escarpée et plus difficile, même pour un piéton.

Ainsi, même si ces deux routes possèdent une importance comparable au sein de leurs réseaux respectifs, s'agissant de deux voies de communication inter-régionales, il semble bien que leur aspect et leur commodité aient peu de choses en commun.

70 Homère, *Iliade* 15.682.

71 Platon, *Lois* 6 [736c] ; DU BOUCHET 2004, p. 34.

72 Pausanias 8.34.1 ; LOLOS 2003, p. 141.

73 OGIS 483, l. 21-22 ; voir *infra*, chap. III.1.

74 Pausanias 8.54.5.

75 Pausanias 10.5.5.

c. *Ἡ εὐθεΐα*

Une εὐθεΐα, ou ὁδὸς εὐθεΐα, désigne une route reliant deux points, en un trajet direct, notamment deux villes. D'après la plupart des occurrences du terme, ces routes faisaient partie des voies principales. Elles se définissent par leur caractère direct – ce qui ne signifiait pas qu'elles étaient nécessairement droites ou rectilignes⁷⁶. Y. Lolos souligne que Pausanias l'utilise fréquemment pour désigner les voies reliant deux centres urbains, par exemple entre Argos et Épidaure, entre Tégée et Argos ou encore entre Daulis et Delphes⁷⁷.

Cependant, certains textes mentionnent des « routes directes » dans lesquelles on hésiterait à reconnaître des grand-routes. Par exemple, Pausanias mentionne une « route directe » escarpée et montagneuse reliant la cité d'Aigeira à un bourg nommé Phelloé⁷⁸ :

Ὁδὸς δὲ ἐξ Αἰγείρας εὐθεΐα ἀπὸ τοῦ ἱεροῦ τοῦ Διὸς διὰ τε ὀρώων καὶ ἀνάπτυξης †...† ἐστὶ· μῆκος μὲν οὖν τῆς ὁδοῦ τεσσαράκοντά εἰσι στάδιοι, ἄγει δὲ ἐς Φελλόην, πόλισμα οὐκ ἐπιφανές, ὃ δὲ [ὡς] ἀεὶ ᾤκεῖτο καὶ Ἰώνων ἔτι ἐχόντων τὴν γῆν.

Il y a une route droite qui part d'Aigeira, depuis le sanctuaire de Zeus, à travers les montagnes et qui est <...> escarpée : la route donc est longue de quarante stades ; elle conduit à Phelloé (Liège), une agglomération qui n'est pas renommée et fut continûment habitée, même à l'époque où les Ioniens occupaient encore le pays.

Dans ce passage, l'usage d'εὐθεΐα semble surtout indiquer que la route mène tout droit à travers la montagne. Dans son *Lexicon Homericum*, Apollonios le Sophiste rapproche d'ailleurs εὐθεΐα d'ἀτραπός, le sentier :

Ἀτραπός· ὁδὸς εὐθεΐα μὴ ἔχουσα ἐκτροπὰς.

Sentier : route directe sans embranchements.

La possibilité d'accomplir un trajet en suivant le même axe de façon continue, sans avoir à emprunter d'embranchement, doit sans doute être retenu comme le critère principal caractérisant une εὐθεΐα. Si le sens de grand-route est présent dans la plupart des occurrences,

76 PRITCHETT 1980, p. 337-338 ; LOLOS 2003, p. 140.

77 Pausanias 2.25.10 ; 8.54.5 ; 10.5.1 ; LOLOS 2003, p. 140.

78 Pausanias 7.26.10.

il s'agit avant tout d'une route reliant deux points sans solution de continuité et sans détour majeur occasionné par le relief.

d. Répartition des termes

Les différents termes spécifiques envisagés ici ne correspondent donc pas à des aménagements matériels spécifiques. À plus forte raison, il est impossible de rattacher les mots grecs à des types de vestiges précis. Même si les termes ἀμαξιτός, λεωφόρος et εὐθεῖα possèdent chacun des nuances, on ne peut affirmer qu'ils correspondent à des réalités matérielles véritablement distinctes. Il faut relever, en particulier, qu'une voie ardue, voire non carrossable, peut, malgré les difficultés qu'elle présente, permettre un trafic dense et être perçue comme une grand-route.

La répartition que l'on observe dans les textes ne permet pas non plus d'établir l'existence de catégories de voies distinctes. En effet, ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος et ἡ εὐθεῖα – dont il ne faut pas oublier qu'ils sont nettement moins fréquents que le très général ὁδός – apparaissent souvent comme équivalents dans les textes. De plus, une dimension chronologique doit être prise en compte : d'après les relevés effectués par J. Du Bouchet, ἀμαξιτός est nettement plus fréquent que λεωφόρος aux époques classique et hellénistique, tandis que cette tendance s'inverse à l'époque impériale⁷⁹. Les mots λαοφόρος et ἀμαξιτός sont attestés dès les épopées homériques, mais ne s'y trouvent qu'une fois chacun⁸⁰. J. Du Bouchet, dans un article consacré à ces deux occurrences⁸¹, défend l'idée que les deux mots ne désignent pas des routes distinctes, mais une unique route extra-urbaine : « Λαοφόρος la désignait comme voie passante, ἀμαξιτός comme voie carrossable. » Le même fonctionnement se retrouve dans les textes postérieurs. Par exemple, dans un épisode de la *Vie d'Ésope*, rapporté par deux manuscrits différents⁸², on voit se déployer une large gamme de mots désignant la route, mais relatifs à la même artère. Une prêtresse d'Isis (ou des prêtres selon la version), s'étant égarée hors de la route, se retrouve dans le

79 DU BOUCHET 2004, p. 35.

80 Respectivement Homère, *Iliade* 15.682 et 22.146.

81 DU BOUCHET 2006.

82 *Vie d'Ésope* G, 4 ; *Vie d'Ésope* W, 4.

champ d'Ésope ; celui-ci la ramène sur la voie principale. Dans le manuscrit G, cette voie principale reçoit d'abord l'appellation δημοσία ὁδός, la « voie publique ». Puis, lorsque la prêtresse y est ramenée, on trouve le syntagme ἐπὶ τὴν λεωφόρον ὁδὸν τὴν ἀμαξουμένην, « sur la grand-route carrossable ». Dans le manuscrit W, on trouve en premier le mot λεωφόρος, puis Ésope mène les prêtres εἰς τὴν εὐθείαν καὶ τετριμμένην ὁδόν, « vers la route directe, très passante ». On observe, dans ces deux passages, une certaine variété de termes, mais tous employés pour désigner une seule et même route : la voie principale, par opposition au sentier de campagne dans lequel la prêtresse se fourvoie. La variation mise en œuvre dans ces passages ne parle pas en faveur d'une distinction stricte entre les différents termes.

Chez Pausanias également, l'emploi de ces mots semble gouverné par des préoccupations d'ordre stylistique. Pausanias utilise le plus souvent ὁδός, mais recourt à εὐθεῖα et λεωφόρος (il n'utilise pas ἀμαξιτός) lorsqu'il doit distinguer plusieurs routes, manifestement par souci de clarté et de variation du vocabulaire. Dans de nombreux cas, εὐθεῖα et λεωφόρος sont employés de façon rigoureusement équivalente, au sujet de la même route. On trouve notamment un schéma récurrent dans la *Periéégèse* où, après avoir quitté une route principale pour une brève excursion, l'on y revient : Pausanias varie fréquemment les termes dans ces circonstances, employant λεωφόρος pour quitter la route et εὐθεῖα pour y revenir ou inversement. Un bon exemple de ce procédé se trouve au livre 9⁸³ :

1 Γῆς δὲ τῆς Πλαταιίδος ἐν τῷ Κιθαιρῶνι ὀλίγον τῆς εὐθείας ἐκτραπέουσιν ἐς δεξιὰ Ὑσιῶν καὶ Ἐρυθρῶν ἐρείπια ἔστι. [...] 2 Ἐπανελθοῦσι δὲ ἐς τὴν λεωφόρον ἔστιν αὐθις ἐν δεξιᾷ Μαρδονίου λεγόμενον μνήμα εἶναι.

1 Sur le Cithéron, sur le territoire de Platées, lorsqu'on s'écarte un peu de la route directe, vers la droite, il y a les ruines d'Hysiai et d'Érythrées. [...] 2 Quand on revient sur la grand-route, tout de suite à droite se trouve un tombeau que l'on dit être celui de Mardonios.

Cette alternance entre εὐθεΐα et λεωφόρος au sujet d'une même voie se retrouve en de nombreux passages de l'œuvre : au sujet de la route d'Argos à Épidaure⁸⁴, d'une route entre l'Argolide et Sparte⁸⁵, de la route côtière de l'Achaïe⁸⁶, de la route de Tégée à Argos⁸⁷, de la route d'Éleuthères à Platées, de Daulis à Delphes et d'Orchomène à Oponthe⁸⁸. Par ailleurs, les lexicographes peuvent définir ces mots les uns par les autres. Hésychius note :

Ἰθείη· ἀμαξιτός, Θεσσαλοί.

[Route] directe : carrossable. Thessaliens.

Ἰθείη étant une variation dialectale d'εὐθεΐα, on a ici une nouvelle preuve de la relative interchangeabilité des termes étudiés. Cela se confirme chez Pollux⁸⁹ :

Τὰς μὲν εὐρυτέρας ὁδοὺς λεωφόρους ἂν καὶ ἀμαξιτοὺς καλοῖης καὶ ἀμαξηλάτους καὶ ἵππηλάτους.

On peut appeler les routes d'une certaine largeur « grand-routes », « routes carrossables », « routes à chariots » ou « routes à chevaux ».

Ainsi, les trois mots ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος, ἡ εὐθεΐα possèdent des nuances différentes (route carrossable, route passante, route directe) qui ne sont pas toujours exclusives les unes des autres, sans pour autant être nécessairement applicables simultanément à toutes les grandes routes. On ne peut pas distinguer de hiérarchie plus fine, de catégories fixes ni de caractéristiques systématiques à l'intérieur de cet ensemble : l'emploi des mots semble dicté par des questions de point de vue, par la caractéristique que l'on souhaite souligner, comme J. Du Bouchet l'a montré chez Homère⁹⁰, ou encore par des raisons stylistiques. Il faut ajouter à cela l'évolution chronologique des usages.

84 Pausanias 2.25.9-10.

85 Pausanias 3.10.7.

86 la route longeant la côte de l'Achaïe est désignée d'abord comme λεωφόρος : Pausanias 7.23.1 ; 7.25.5 ; 7.25.8 ; puis comme εὐθεΐα : Pausanias 7.25.11

87 Pausanias 8.54.5.

88 Pausanias 9.2.1-2 ; 10.5.1 ; 10.5.5 ; 10.35.1 ; 10.35.5.

89 Pollux, *Onomasticon* 9.37.

90 DU BOUCHET 2006.

4.2. Sentiers et raccourcis

a. Les noms du chemin

De l'autre côté du spectre, plusieurs termes servent à désigner des chemins, des sentiers. Le plus courant est ἀτραπός, qu'on rencontre aussi parfois sous la forme ἀτραπιτός⁹¹. Dans l'inscription astynomique de Pergame, les ἀτραποί constituent la catégorie de voies la plus étroite, désignant peut-être même des sentiers permettant le passage entre différentes parcelles agricoles⁹². Les ἀτραποί se définissent souvent, par contraste avec les ὁδοί, comme des sentiers ou des chemins de traverse. Le terme ἀτραπός désigne systématiquement le chemin par lequel les Perses, guidés par Éphialte, prirent à revers les Lacédémoniens aux Thermopyles. Pausanias nous informe que l'armée galate de Brennos emprunta le même chemin lors de l'invasion de 279 av. n.è.⁹³. On retrouve le terme ἀτραπός dans les descriptions des lieux par Hérodote, Thucydide et Pausanias⁹⁴. Malgré les difficultés du relief, soulignons que ce chemin raboteux laisse passer des armées entières et faisait l'objet d'une surveillance par des sentinelles phocidiennes lors de la seconde guerre médique⁹⁵. La description des lieux par Pausanias suggère que les chemins désignés comme ἀτραποί pouvaient être de qualité variable⁹⁶ :

Ἀτραπός ἐστι διὰ τοῦ ὄρους τῆς Οἴτης, μία μὲν ἢ ὑπὲρ Τραχίνος ἀπότομός τε τὰ πλείω καὶ ὄρθιος δεινῶς, ἑτέρα δὲ ἢ διὰ τῆς Αἰνιάνων ὁδεῦσαι στρατῶν ῥάων, δι' ἧς καὶ Ὑδάρνης ποτὲ Μῆδος κατὰ νότου τοῖς περὶ Λεωνίδην ἐπέθετο Ἕλλησι.

Des chemins à travers le mont Oeta, l'un, au-dessus de Trachis, est en grande partie à-pic et terriblement raide ; le second, à travers le pays des Ainianes, est plus facile à emprunter pour une armée, c'est par là que jadis Hydranès le Mède attaqua à revers les Grecs placés sous le commandement de Léonidas.

Le chemin est aussi désigné par le terme τρίβος, formé sur le verbe τρίβω, qui signifie « frotter », « user par frottement », comme nous l'avons vu plus haut. Τρίβος désigne, étymologiquement, une piste formée par le passage, un chemin en terre battue, frayé à travers

91 DU BOUCHET 2004, p. 39-40.

92 OGIS 483, l. 29.

93 Pausanias 10.22.

94 Hérodote 7.212-213 ; 215 ; Thucydide 4.363 ; 4.129 Pausanias 10.22.8.

95 Hérodote 7.217 ; Pausanias 10.20.1.

96 Pausanias 10.22.8.

la végétation, ou la surface même du sentier⁹⁷. Il est plus poétique que ἀτραπός. Une idylle de Théocrite évoque assez vivement un τρίβος ménagé au milieu des vignes⁹⁸ :

Λαοφόρου δ' ἐπέβησαν ὅθι πρώτιστα κελεύθου,
λεπτὴν καρπαλίμοισι τρίβον ποσὶν ἐξανύσαντες,
ἢ ῥα δι' ἀμπελεῶνος ἀπὸ σταθμῶν τετάνυστο
οὔτι λίην ἀρίσημος ἐν ὕλῃ χλωρὰ θεούσα.

Dès qu'ils eurent mis le pied sur une large route, après avoir parcouru d'un pas rapide un étroit sentier qui, des étables, s'allongeait à travers un vignoble, pas trop visible au milieu des rangées d'une végétation verdoyante.

Τριμμός est également issu du verbe τρίβω. Lui aussi désigne une voie frayée mais, d'après ses occurrences, essentiellement concentrées dans *L'art de la chasse* de Xénophon, il s'est spécialisé dans un sens technique : les sentes tracées par les circulations d'animaux, en particulier des lièvres⁹⁹. Malgré une racine commune, à la différence du participe τετριμμένος, étudié plus haut et qui évoquait une fréquentation importante, les termes τρίβος et τριμμός se placent du côté de la sente et de la piste.

Dans la gamme des chemins, il faut enfin citer l'adjectif substantivé ἐπίτομος, qui désigne un raccourci, un chemin qui coupe. Ce mot ne donne pas d'indication sur l'aspect de la voie. Il se définit plutôt comme une alternative à un itinéraire plus long. De ce fait, il s'applique aussi à des voies moins commodes ou plus étroites : les itinéraires plus longs prenant avantage sur les raccourcis du fait de leur aménagement ou de leur confort. On le voit chez Pausanias¹⁰⁰ : pour relier Kléonai à Argos, deux chemins existent, l'un par une route carrossable empruntant un défilé nommé le Trétos, l'autre par une ἐπίτομος, un raccourci. La même alternative apparaît dans les *Dialogues des morts* de Lucien, dans une opposition (métaphorique) entre ἐπίτομος et λεωφόρος¹⁰¹ :

Πλήν ἄλλ' οὐδὲ σὲ τὴν ἐπίτομον ἐχρῆν τραπέσθαι· ἦκε γὰρ ἂν σοι διὰ τῆς
λεωφόρου ἀσφαλέστερον, εἰ καὶ ὀλίγῳ βραδύτερον.

97 LOLOS 2003, p. 151-152 ; DU BOUCHET 2004, p. 42.

98 Pseudo-Théocrite, *Héraclès tueur de lion* [25], v. 155-158.

99 Xénophon, *L'art de la chasse*, 3.7 ; 4.3 ; 4.9 ; 5.18 ; 6.9 ; DU BOUCHET 2004, p. 43.

100 Pausanias 2.15.2.

101 Lucien, *Dialogues des morts* 17[7].2.

Tu n'aurais pas dû choisir le raccourci. Il aurait été beaucoup plus sûr pour toi qu'il vienne par la grand-route, même si elle était un peu plus lente.

Σύντομος est synonyme de ἐπίτομος. On le trouve utilisé comme épithète de ὁδός¹⁰² ou ἀτραπός¹⁰³, ou encore substantivé avec ὁδός sous-entendu, sous la forme ἡ σύντομος¹⁰⁴. On rencontre également une substantivation au neutre pluriel chez Hérodote : τὰ σύντομα τῆς ὁδοῦ¹⁰⁵. Il est enfin utilisé au superlatif pour désigner le chemin le plus court¹⁰⁶.

b. Opposition entre route et chemin

Dans plusieurs occurrences, ὁδός est mis en opposition avec des mots désignant des chemins, des sentiers. Dans la *Cyropédie*, Xénophon évoque une troupe de cavaliers qui s'égare sur un chemin de traverse (τρίβος)¹⁰⁷ :

Ὁ μὲν δὴ πεμπόμενος ἐπορεύετο ἔχων τοὺς ἑαυτοῦ ἰπέας ὡς ἑκατόν, ἀνιώμενος ὅτι οὐ καὶ αὐτὸς τότε ἐπορεύθη μετὰ τοῦ Κύρου. Ἐν δὲ τῇ ὁδῷ πορευόμενοι διασχισθέντες τρίβῳ τινὶ ἐπλανῶντο, καὶ οὐ πρόσθεν ἀφίκοντο ἐπὶ τὸ φίλιον στράτευμα πρὶν ἐντυχόντες ἀποχωροῦσιν τισὶ τῶν Ἀσσυρίων ἠνάγκασαν αὐτοὺς ἡγεῖσθαι.

L'envoyé s'en alla donc avec ses cavaliers, au nombre de cent environ, fâché de n'être pas parti avant, lui aussi, avec Cyrus. Au cours de leur marche, ils bifurquèrent sur un chemin, s'égarèrent et ne rejoignirent l'armée amie qu'après avoir rencontré des traîneurs assyriens et les avoir obligés à leur servir de guides.

Le texte met en opposition ὁδός, la route que doivent suivre les cavaliers, et τρίβος, un chemin qui coupe la voie principale. Dans un passage des *Oiseaux* d'Aristophane, on trouve un contraste encore plus clair entre la route et le sentier (ἀτραπός)¹⁰⁸ :

Ευελπίδης – Καὶ νῦν τί κέχηνας ; Ἔσθ' ὅποι κατὰ τῶν πετρῶν ἡμᾶς ἔτ' ἄξεις ; οὐ γάρ ἐστ' ἐνταῦθά τις ὁδός.
Πισθηταῖρος – Οὐδὲ μὰ Δί' ἐνταῦθά γ' ἀτραπὸς οὐδαμοῦ.

102 Xénophon, *Cyropédie* 1.6.22.

103 Aristophane, *Grenouilles* 123.

104 Hérodote 5.17 ; Xénophon, *Helléniques* 7.5.21.

105 Hérodote 1.185 ; 4.136.

106 Hérodote 2.158 ; Thucydide 2.91.1.

107 Xénophon, *Cyropédie* 4.5.13.

108 Aristophane, *Les Oiseaux* v. 21-22.

EUELPIDÈS - Et maintenant, qu'as-tu à rester le bec ouvert ? Cherches-tu un endroit en bas de ces rochers, où tu veux encore nous mener ? Car ici il n'y a pas de route.

PISTHÉTAIROS - Ni même, par Zeus, de sentier nulle part.

Une série d'inscriptions de la cité crétoise de Hiérapytna, datant de l'époque de l'empereur Claude, évoque la réfection des ὁδοί et des ἀνδροβάμονες¹⁰⁹ : ce terme technique désigne des sentiers plutôt étroits et non carrossables¹¹⁰. Enfin, un proverbe cité par Eustathe dans son commentaire sur *L'Odyssée* éclaire bien la hiérarchie qui existe entre ὁδός et ἀτραπός¹¹¹ :

Ὅδοῦ παρούσης, τὴν ἀτραπὸν ζητεῖς ;

Alors qu'il y a une route, tu cherches un sentier ?

Pour Y. Lolos, ces occurrences indiquent que ὁδός désigne généralement une route d'une certaine importance¹¹². Mais il existe des contre-exemples : dans un passage de Pausanias, on voit un même chemin désigné successivement par ἀτραπός et par ὁδός¹¹³. L'analyse de J. Du Bouchet semble plus fine¹¹⁴ :

Il est permis de penser que c'est la généralité même du mot [ὁδός] qui le prédisposait à cette spécialisation, la voie principale pouvant aisément passer pour la voie par excellence et emprunter à celle-là sa désignation.

En effet, dans les occurrences mentionnées ci-dessus, ὁδός ne semble pas tant désigner une voie importante en elle-même qu'une voie *plus* importante qu'un sentier ou un chemin de traverse. L'opposition entre le général et le spécifique, entre une voie « standard » et un sentier particulièrement étroit, semble être l'angle d'analyse le plus pertinent pour les occurrences présentées ici : ces oppositions permettent de préciser le sens des noms du sentier, mais il ne semble pas qu'on puisse en déduire que le substantif ὁδός possède le sémantisme de « route importante ».

109 IC III, iii, 25-29 ; SEG 49.1231 ; SEG 56.1051-1054.

110 DU BOUCHET 2004 p. 49-52.

111 Eustathe, *commentaire sur l'Odyssée* 13.195 ; voir aussi Érasme, *Adages* IV, 2 [3102].

112 LOLOS 2003, p. 140.

113 Pausanias 10.22.8-9.

114 DU BOUCHET 2004, p. 33.

4.3. Des catégories circonstancielles ? δημοσία, ἱερά, ξενίς

Trois termes dessinent les contours de catégories routières fondées sur des critères extérieurs à l'aspect de la voie, mais relevant plutôt d'une identification juridique ou fondée sur des usages spécifiques. Ce sont les expressions ἱερά ὁδός, δημοσία ὁδός et ξενική ou ξενίς ὁδός, qui feront l'objet de développements supplémentaires dans d'autres parties de cette thèse¹¹⁵.

Ἱερά ὁδός, la « voie sacrée », désigne une route liée à un sanctuaire. Les attestations sont assez peu nombreuses, dans la littérature comme dans les sources épigraphiques (**tableau 1**) : j'en ai compté huit. Peut-être l'expression désigne-t-elle la route dans le contexte spécifique d'une procession extra-urbaine. Ainsi, deux ἱεραὶ ὁδοί parmi les mieux documentées, à savoir la route d'Athènes à Éleusis et celle de Milet à Didymes, sont le théâtre de processions somptueuses reliant régulièrement le centre urbain à un important sanctuaire du territoire¹¹⁶. On connaît trois attestations de l'expression ἱερά ὁδός liées au sanctuaire de Delphes, dont deux dans le contexte de processions à longue distance¹¹⁷. En tout cas, la dénomination de ἱερά ὁδός permettait de désigner la route en l'inscrivant dans un contexte cultuel. Par ailleurs, ces « voies sacrées » étaient également des voies ordinaires, dont les usages quotidiens dépassaient les seuls besoins du culte. Dans certaines occurrences, il semble que ἱερά ὁδός en soit venu à être employé quasiment comme un hodonyme, comme l'a montré T. Bekker-Nielsen¹¹⁸. Par exemple, Pausanias désigne la route d'Éleusis comme celle « que les Athéniens appellent la voie sacrée » (ἦν Ἀθηναῖοι καλοῦσιν ὁδὸν ἱεράν)¹¹⁹. Plutarque use d'une tournure comparable au sujet de la route de Delphes vers Tempé, route « qu'on appelle maintenant la voie sacrée » (ἦν νῦν ἱεράν καλοῦμεν)¹²⁰. Ainsi, les usages de la dénomination ἱερά ὁδός semblent déterminés par le contexte cultuel et par la tradition.

115 Voir *infra*, chap. III.4 ; chap. III.1 ; chap. III.5.

116 ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 33-34 ; HERDA 2006.

117 *Agora XIX : Horoi*, H34 ; Plutarque, *Questions grecques* 12 [293c] ; voir *infra*, chap.II.4.

118 BEKKE NIELSEN 2009, p. 12 ; ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 34.

119 Pausanias 1.36.3.

120 Plutarque, *Questions grecques* 12 [293c].

Tableau 1. Attestations de l'expression ἱερὰ ὁδός.

Athènes-Éleusis	ἥρος τῆς ὁδοῦ τῆς Ἐλευσινιάδε [[ἡ[ιε]ρᾶς]]	IG I ³ , 1096
	ἦν Ἀθηναῖοι καλοῦσιν ὁδὸν ἱεράν	Pausanias 1.36.3
Delphes-Béotie	Ἴόντες δὲ οἱ Δόλογοι τὴν ἱρὴν ὁδὸν διὰ Φωκέων τε καὶ Βοιωτῶν ἦσαν·	Hérodote 6.34
Athènes-Delphes	ὄρος ἱερᾶς ὁδοῦ δι' ἧς ποιεῖται ἡ Πυθαῖς ἐς Δελφός. <i>Vac.</i>	<i>Agora XIX</i> : Horoi H34
Delphes-Tempé	κατὰ τὴν ὁδὸν, ἦν νῦν ἱεράν καλοῦμεν	Plutarque, <i>Questions grecques</i> 12 [293c]
Élis-Olympie	ἐπὶ τῆς ὁδοῦ τῷ πέρατι, ἣ ἄγει μὲν ἐξ Ἥλιδος ἐς Ὀλυμπίαν, καλεῖται δὲ Ἱερά.	Pausanias 5.27.7
Milet-Didymes	ὁδὸν ἱεράν τὴν ἀπὸ Μ[ι]λήτου μέχρι τοῦ γ[αοῦ τοῦ] ἐν Διδύμοις Ἀπόλλωνος ?]	EHRHARDT & WEISS 2011, l. 6-7
Mylasa-Labraunda	ὁδός τε ἔστρωται σχεδόν τι καὶ ἐξήκοντα σταδίων μέχρι τῆς πόλεως ἱερὰ καλουμένη	Strabon 14.2.23

Les axes concernés ne sont pas systématiquement désignés comme ἱερὰ ὁδός, comme en témoigne par exemple une borne athénienne du IV^e siècle¹²¹, où l'adjectif ἱερὰ a été martelé et remplacé par le directionnel Ἐλευσινιάδε :

ἥρος
τῆς ὁδοῦ
τῆς Ἐλευσινιάδε [[ἡ[ιε]ρᾶς]].

Borne de la route [sacrée] d'Éleusis.

Si la raison qui a présidé à l'arasement de l'adjectif ἱερᾶς nous échappe, on constate que le même axe pouvait être désigné de différentes façons. La ἱερὰ ὁδός n'est donc pas une catégorie routière à part, mais une désignation qui peut s'appliquer dans certains contextes à des routes menant à des sanctuaires.

Δημοσία ὁδός désigne une voie publique, administrée par la cité¹²². On trouve ce syntagme dans des sources de différentes natures. Il peut s'agir, comme dans un passage du *Dyskolos* de Ménandre ou dans le *Contre Calliclès* de Démosthène¹²³, d'opposer la route où tout le monde

121 IG I³, 1096.

122 Pour un développement plus approfondi, voir *infra*, chapitre III.1.

123 Ménandre, *Dyskolos* 115 ; Démosthène, *Contre Calliclès* 16.

peut circuler aux propriétés privées. La δημοσία ὁδός peut aussi s'opposer aux chemins privés ou aux chemins d'exploitation qui traversent les biens-fonds. Une inscription crétoise du v^e siècle donne à voir cette situation¹²⁴. La δημοσία ὁδός semble désigner parfois une grand-route, mais cette acception semble secondaire, issue de l'opposition entre voie publique et chemins privés, ces derniers étant probablement la plupart du temps des sentes de peu d'importance.

Enfin, ξενικὴ ὁδός ou ξενίς ὁδός est une expression dont on connaît assez peu d'occurrences. Elle désigne une route quittant le territoire d'une cité pour parvenir à une cité voisine. On la trouve essentiellement dans des sources d'époque hellénistique, tout particulièrement dans des inscriptions relatives aux zones frontalières¹²⁵. Ainsi, une inscription de Mégalopolis, datée du début du I^{er} siècle av. n.è., mentionne une Ξενικά menant à Lacédémone¹²⁶. Une inscription de Delphes cite une ξενίς ὁδός parmi une série de points de repère délimitant une zone de pâturage au sein de la terre sacrée du sanctuaire de Delphes. Malheureusement, l'indication de sa destination est perdue¹²⁷. Deux traités entre des cités crétoises, datés de la dernière décennie du II^e siècle av. n.è., utilisent également l'expression¹²⁸. On peut signaler une occurrence dans une inscription cadastrale de Sicile du II^e siècle av. n.è.¹²⁹, ainsi que trois attestations littéraires, chez Polybe et Plutarque¹³⁰. Y. Lolos propose de voir dans cette expression un toponyme, afin de résoudre la difficulté qu'il voit dans le contraste entre le faible nombre d'attestations et le fait que toutes les cités devaient posséder plusieurs voies menant en territoire étranger¹³¹. Le passage de Polybe peut se prêter à cette interprétation. La plupart des éditions mettent une majuscule à ξενίς et traduisent l'expression comme un toponyme, comme par exemple dans la traduction de D. Roussel¹³² :

Τοῖς μὲν οὖν εὐζώνοις κατελάβετο πρώτοις τὸν λόφον τὸν πρὸ τῆς πόλεως, ὃς ἀνατείνων ἰκανὸν ὑπὲρ τὴν ὁδὸν κείται τὴν Ξενίδα.

124 IC IV, 46, col. B, l. 6-15.

125 CHANIOTIS 1999, p. 201 ; DU BOUCHET 2004, p. 36.

126 IG V, 2, 443, face B, l. 45.

127 ROUSSET 2002a, n° 29, l. 24.

128 IC I, xviii, 9, face B, l. 6-7 ; IC I, xvi, 5, l. 37 ; CHANIOTIS 1996 n°s 60-61.

129 DUBOIS 1989, n° 196, I, l. 15-18.

130 Polybe 11.11.5, au sujet d'une route entre Mantinée et Tégée ; Plutarque, *Vie de Thésée* 19.9 ; *Vie de Lycurgue* 31.7 : au sujet d'une route crétoise.

131 LOLOS 2003, p. 145-146.

132 Polybe 11.11.5.

Il commença par occuper, avec l'infanterie légère, la colline qui se dresse en avant de la ville, dominant d'assez haut la route dite la Xénis.

Cependant, il n'y a pas de raison de penser que toutes les occurrences relèvent d'usages hodonymiques¹³³. En effet, l'ensemble des attestations épigraphiques situent l'expression dans un contexte relatif aux territoires des cités, leurs délimitations et éventuellement leurs frontières : cela indique que ξενική ὁδός désigne une route envisagée dans le cadre de l'organisation politique d'un territoire et en particulier de ses relations avec les cités voisines. Les deux occurrences les plus intéressantes à ce titre se trouvent dans les traités entre les cités crétoises d'Olonte et Lyttos et d'Olonte et Latô¹³⁴. Dans ces textes, il est convenu entre les cités engagées par les traités que les ὁδοὶ ξενικαί seront inviolables (θίναί). Dans le traité entre Latô et Olonte, des mesures sont prises pour interdire les agressions sur ces routes. Le contexte invite à penser que les ὁδοὶ ξενικαί désignent ici les routes dans des espaces frontaliers fréquentés par les deux cités¹³⁵. L'usage de ξενική ὁδός signale ici, comme dans l'inscription de Delphes, le fait que la route est envisagée dans sa relation avec une zone frontalière et avec une autre entité politique. On a affaire, ici encore, à une terminologie qui ne se rapporte pas à une catégorie de routes à proprement parler, mais envisage un aspect particulier de certains axes.

Ainsi, les routes désignées par les qualificatifs ἱερὰ, δημοσία et ξενική ne se placent pas dans une nomenclature hiérarchisée. Ces adjectifs ne délimitent pas des catégories de routes définies par leurs aménagements ou exclusives d'autres catégories. Il s'agit de l'expression de différents points de vue sur les voies, de différentes façons de les envisager. Aucun de ces adjectifs ne constitue un qualificatif fixe pour une route. Ces expressions sont employées en fonction du contexte. Elles nous renseignent sur la façon dont les voies pouvaient être appréhendées dans un cadre institutionnel ou politique : une route peut être qualifiée par son appartenance à l'espace public, distinct de la propriété privée et relevant de l'administration de la cité (δημοσία). Elle peut être perçue en connexion avec un sanctuaire et les cultes qui s'y déroulent, en particulier dans le cadre de processions extra-urbaines (ἱερά). Enfin, elle peut être appréhendée dans le cadre des relations entre deux cités voisines, en

133 DUBOIS 1989, p. 242 ; ROUSSET 2002a, p. 196, n. 738.

134 IC I, xviii, 9, face B, l. 6-7 ; IC I, xvi, 5, l. 37.

135 CHANIOTIS 1996, p. 118-119 ; CHANIOTIS 2008, p. 114-115.

tant qu'axe reliant deux territoires distincts et relevant de la juridiction de deux entités politiques (ξενική).

CONCLUSION

S'il existe un ensemble assez varié de termes désignant des routes, on voit que ceux-ci ne dessinent pas une typologie claire et que leurs emplois ne sont pas étanches. Tout d'abord, on peut repérer une continuité conceptuelle entre la trace, la piste, le passage et la route : le mot ὁδός et ses nombreux dérivés en témoignent, ainsi que les termes du lexique routier issus du verbe τρίβω. L'étude de la terminologie des routes en grec ancien fait apparaître une classification assez sommaire entre voies principales et secondaires¹³⁶. Les termes ἀμαξιτός, λεωφόρος et εὐθεῖα se détachent pour désigner les axes majeurs au sein d'un réseau routier. Mais leur usage n'est pas systématique. À l'inverse, les sentiers sont surtout désignés par ἀτραπός. Quant à ὁδός, il n'est en réalité pas possible de le classer comme voie « intermédiaire » au sein d'une typologie qui catégoriserait les routes entre petites, moyennes et importantes. Ce substantif est si polyvalent qu'il peut désigner aussi bien de larges artères que la trace d'un lièvre et se placer du côté de la grand-route ou du sentier en fonction des contextes et des termes auxquels on choisit de l'associer ou de l'opposer. La relative variété de mots désignant des routes n'implique donc pas l'existence d'une hiérarchie claire ni d'une relation exclusive entre un mot et un type de voie. De nombreux termes se recourent, car leurs usages sont dictés en premier lieu par des questions de contexte et de nuance. Ainsi, une même route pourra être désignée comme λεωφόρος si l'on veut dire qu'elle est passante ou comme ἀμαξιτός pour signaler qu'elle est carrossable. Dans d'autres contextes, elle pourra aussi être dite δημοσία ou encore ξενική. La plupart du temps, le générique ὁδός suffit. Les textes où l'on repère le plus de subtilités dans le vocabulaire routier sont justement ceux où se fait ressentir le besoin de distinguer plusieurs voies ou de faire preuve d'une certaine précision. Ainsi, Pausanias utilise le vocabulaire le plus varié dans les passages où il décrit deux trajets alternatifs. Dans les inscriptions, le recours à des termes spécifiques était peut-être parfois dicté par la nécessité administrative de désigner des lieux précis sans ambiguïté possible.

¹³⁶ DU BOUCHET 2004, p. 60-61 ; ROELEN-S-FLOUNEAU 2019, p. 37-40.

4. ROUTES ET PERCEPTION DE L'ESPACE

La perception et la description de l'espace, chez les Grecs, entretient un lien fort avec les routes et les pratiques de circulation terrestre. En effet, à travers la notion d'itinéraire, les routes conditionnent la façon dont l'espace est conçu empiriquement. La perception des routes et de l'espace est également informée par des rites et des croyances religieuses, ainsi qu'un imaginaire spécifique et un jeu de références culturelles.

1. ITINÉRAIRES ET « ESPACE HODOLOGIQUE »

1.1. L'espace hodologique

Dans un ouvrage qui a marqué l'historiographie, P. Janni a introduit la distinction entre un espace « cartographique », figuré graphiquement en deux dimensions grâce à un système de coordonnées géographiques, et un espace « hodologique », perçu subjectivement et de façon globalement linéaire, sous la forme d'itinéraires et de successions de points de repères, ce dernier prévalant dans l'Antiquité¹. Cette distinction est particulièrement pertinente pour envisager l'espace propre des routes, mais aussi la façon dont l'espace était perçu en mouvement, à partir des voies. Les anciens voyageaient en effet sans cartes : la cartographie grecque est une entreprise scientifique qui n'a guère eu de répercussions pratiques sur les déplacements². Comme le remarque M. Pretzler, l'usage quotidien de cartes conditionne largement notre façon de percevoir l'espace³ et permet d'envisager les paysages par le biais d'une vision surplombante, d'un schéma d'ensemble. En l'absence de cartes en revanche, le paysage est perçu de façon plutôt linéaire, à partir de la perspective de l'individu qui se déplace⁴. Toutefois, la perception hodologique de l'espace n'a pas disparu avec la cartographie moderne : elle se perpétue dans certains itinéraires routiers, dans les instructions nautiques, comme le signale un recenseur de

1 JANNI 1984, p. 79-82.

2 PRETZLER 2007, p. 63-64 ; voir aussi ANDRÉ & BASLEZ 1993, p. 29-31.

3 PRETZLER 2007, p. 63-64.

4 GOMEZ-ESPELOSIN 2010.

l'ouvrage de P. Janni⁵, ou encore dans les plans de lignes de transports en commun. Sans doute l'usage massif des GPS nous en rapproche-t-il de nouveau, en concentrant l'attention sur une série d'instructions simples plutôt que sur une image surplombante.

Dans une telle perspective, l'espace s'organise autour de points de repère. On peut penser à la façon dont sont définies les lignes de frontières dans certaines inscriptions, comme par exemple la délimitation entre Delphes et Phlygonion-Ambryssos, datée de 140 av. n.è. : la frontière est définie comme une ligne suivant une succession de points, tels qu'un ravin, une route, un chêne, une pierre pointue, etc.⁶ Les routes servent souvent de points de repères dans ce genre de situations : comme les thalweg ou les ruisseaux, ce sont des éléments linéaires du paysage que le tracé des frontières peut suivre par endroits⁷. Sur la table de Peutinger, copie médiévale d'une carte romaine, l'ensemble du monde méditerranéen est représenté sous la forme d'un document tout en longueur où se succèdent les villes et les points de repères topographiques le long de routes rectilignes⁸. À plus forte raison, dans le cadre d'un déplacement, le tracé même des routes est le fil conducteur qui mène d'un lieu à un autre. Les routes représentent donc un élément organisateur essentiel, constituant dans une certaine mesure la structure et l'ossature de la perception de l'espace.

1.2. Connaissance et transmission des itinéraires

Dans ces conditions, l'orientation passe par la connaissance des routes et de points de repères multiples qui permettent de se repérer dans les étapes d'un trajet, les embranchements à emprunter ou les raccourcis. La représentation commune de l'espace passe essentiellement par la connaissance et la description orale d'itinéraires. Les points cardinaux n'ont pas autant d'importance, de ce point de vue, que la conscience de la direction suivie par le sujet⁹.

Pour préparer un voyage lointain ou pour retrouver son chemin lorsqu'on s'égaré, la meilleure solution était donc de recourir aux descriptions et aux conseils de personnes

5 ROUGÉ 1983, p. 309.

6 ROUSSET 2002a, n° 3, l. 20-28.

7 ROUSSET 1994, p. 117 ; ROUSSET 1999, p. 51-52.

8 PRETZLER 2007, p. 63-64.

9 JANNI 1984, p. 95-99.

informées. Ainsi, dans un passage déjà cité des *Grenouilles* d'Aristophane, Dionysos, préparant une expédition aux enfers, rend visite à Héraclès pour l'interroger sur « les ports, les boulangeries, les bordels, les endroits où faire halte, les bifurcations, les fontaines, les routes, les villes, les logements, les hôtelières chez qui il y a le moins de punaises »¹⁰. Dionysos est préoccupé non seulement par les problèmes topographiques (les bifurcations, les routes, les villes), mais aussi par l'organisation générale des étapes. Il réitère ensuite la question en insistant sur l'itinéraire proprement dit : « Contente-toi de m'indiquer la route la plus rapide pour descendre chez Hadès, et ne m'en donne une ni trop chaude ni trop froide. »¹¹ Héraclès lui propose alors trois chemins différents, dont les qualités respectives sont pesées. Un itinéraire, dans l'Antiquité, relève donc du discours et non de la représentation figurée. Comme l'écrit M. Pretzler, « la géographie dépendait de la description verbale plutôt que de cartes »¹².

Suivre les grandes routes représente à la rigueur la meilleure assurance d'arriver à destination, en particulier si l'on voyage en terrain inconnu. En revanche, la situation se complique lorsqu'on s'engage, à dessein ou non, dans des voies secondaires et des raccourcis¹³. On voit dans la *Vie d'Ésope* des prêtres d'Isis égarés après avoir quitté la λεωφόρος¹⁴ ; dans un passage de la *Cyropédie*, Xénophon met en scène des soldats de Cyrus qui se perdent après avoir bifurqué sur une piste (διασχισθέντες τρίβω τινί) hors d'une route mieux définie¹⁵. Les sentiers menant à des pâturages sont particulièrement trompeurs pour les voyageurs dans la mesure où, contrairement à la plupart des chemins, ils ne relient pas des lieux habités mais des lieux d'exploitation. Aux confins de l'Arcadie et de l'Élide, Dion Chrysostome est victime d'une mésaventure de ce genre¹⁶ :

Καὶ δὴ βαδίζων ὡς ἀφ' Ἡραίας εἰς Πίσαν παρὰ τὸν Ἄλφειὸν μέχρι μὲν τινοῦ ἐπετύγχανον τῆς ὁδοῦ, μεταξὺ δὲ εἰς ὕλην τινὰ καὶ δυσχωρίαν ἔμπεσῶν καὶ πλείους ἀτραποὺς ἐπὶ βουκόλι ἄττα καὶ ποιίνας φερούσας, οὐδενὶ συναντῶν οὐδὲ δυνάμενος ἐρέσθαι, διαμαρτάνω τε καὶ ἐπλανώμην μεσημβρία σταθερᾷ.

10 Aristophane, *Les Grenouilles* v. 112-115.

11 Aristophane, *Les Grenouilles* v. 117-119.

12 PRETZLER 2007, p. 64.

13 GRASSL 2002, p. 83-92.

14 *Vie d'Ésope* 4.

15 Xénophon, *Cyropédie* 4.5.13.

16 Dion Chrysostome, 1.52.

Alors que je cheminai d'Héraïa à Pisa, le long de l'Alphée, je réussis à suivre la route sur une certaine distance, mais, m'étant engagé au cœur d'une forêt, sur un terrain difficile, parcouru de nombreux sentiers qui menaient à des troupeaux de vaches ou de moutons, comme je ne rencontrais personne et ne pouvais donc pas demander mon chemin, je me perdis et errais en plein midi.

Tenir en mémoire les étapes d'une route, connaître les bifurcations à emprunter ou, à l'inverse, demeurer sur l'axe voulu sans dévier dans des traverses sont donc les principales exigences pour circuler sans se perdre. La coexistence de différents itinéraires et les variantes des routes complexifient l'exercice. En pays connu, ces variantes permettent de choisir le trajet le plus adapté en fonction de différents critères, notamment le moyen de transport, le désir d'aller vite ou bien de privilégier une voie facile. Au-delà de son caractère subjectif, la perception hodologique des itinéraires implique un engagement physique du sujet, qui envisage aussi les itinéraires parcourus ou à parcourir au prisme de l'effort requis et des conditions auxquelles le corps est soumis. P. Janni signale à juste titre que, dans un espace hodologique – par opposition cette fois-ci à un espace abstrait, mathématique¹⁷ :

La via più breve fra due punti non è un segmento di retta come nello spazio euclideo [...], ma è la linea che segna il percorso più rapido per il mezzo di trasporto normalmente usato, o il più sicuro, o il più gradevole, insomma il più economico, nel senso più ampio del termine.

1.3. Itinéraires littéraires : le genre de la périégèse

Le genre de la périégèse témoigne d'une déclinaison littéraire des pratiques de description spatiale. Des périégèses de l'époque hellénistique, seuls des fragments nous sont parvenus¹⁸. Visant à inventorier les monuments et les traditions anciennes, dans une perspective d'histoire locale, ces ouvrages suivent un fil directeur topographique qui permet d'appréhender la perception de l'espace et des itinéraires à travers le filtre d'une littérature érudite. L'œuvre

17 JANNI 1984, p. 84 : « La route la plus courte entre deux points n'est pas un segment de droite comme dans l'espace euclidien [...], mais c'est la ligne qui marque le parcours le plus rapide pour les moyens de transport normalement utilisés, ou le plus sûr, ou le plus agréable, bref le plus économique, au sens large du terme. »

18 ANGELUCCI 2014.

d'Hérakleidès le Crétois suit une structure linéaire et caractérise brièvement la route entre deux localités visitées ; par exemple la route d'Athènes à Oropos¹⁹ :

Ἐντεῦθεν εἰς Ὠρωπὸν δι' Ἀφιδνῶν καὶ τοῦ Ἀμφιαράου Διὸς ἱεροῦ ὁδὸς ἐλευθέρῳ βαδίζοντι σχεδὸν ἡμέρας, προσάντης. Ἄλλ' ἢ τῶν καταλύσεων πολυπληθία τὰ πρὸς τὸν βίον ἔχουσα ἄφθονα καὶ ἀναπαύσεις κωλύει κόπον ἐγγίγνεσθαι τοῖς ὁδοιποροῦσιν.

De là à Oropos, en passant par Aphidnai et le sanctuaire de Zeus Amphiaraios, la route est raide et prend à peu près une journée à un marcheur sans bagages. Mais l'abondance de lieux de repos, les ressources en quantité, les haltes évitent la lassitude aux voyageurs.

Hérakleidès semble avoir consigné ce genre de remarques assez systématiquement entre deux étapes de sa périégèse. Cela se vérifie en tout cas dans le fragment 1, consacré à l'Attique et la Béotie, où il donne quelques éléments de description entre chacune de ses étapes (Athènes, Oropos, Tanagra, Platées, Thèbes, Anthédon, Chalkis)²⁰. Cependant, Hérakleidès ne fournit pas suffisamment d'informations pour se repérer véritablement. Il privilégie les indications sur la qualité de la route ou la sécurité du trajet et ne donne que le point de départ et d'arrivée du voyage, sauf entre Athènes et Oropos, où il signale qu'il emprunte la route passant par Aphidna. Ces éléments de description, même sommaires, présentent une portée pratique ; surtout, ils permettent de relier entre eux les développements consacrés à chaque cité, de façon à accentuer la structure géographique de l'ouvrage. Le plan est simple et le rendu de l'espace, très linéaire – alors que, sur le plan cartographique, l'itinéraire d'Hérakleidès serpente d'ouest en est, d'est en ouest puis à nouveau dans l'autre sens à travers l'Attique et la Béotie.

Mais le Périégète par excellence est évidemment Pausanias, le seul dont nous soit parvenu un texte complet. Son œuvre d'une ampleur considérable présente une structure géographique particulièrement complexe. L'importance des itinéraires dans l'organisation du texte de Pausanias a été bien mise en évidence. La succession des dix livres suit une certaine cohérence géographique. Les points d'entrée et de sortie des régions visitées raccordent entre eux les différents livres²¹. Dans chacun, Pausanias suit un plan approximativement similaire :

19 Hérakleidès le Crétois, fr. 1.6.

20 Hérakleidès le Crétois, fr. 1.1 ; 1.6 ; 1.8 ; 1.11 ; 1.12 ; 1.23 ; 1.26 ; ARENZ 2006, p. 138-142.

21 HUTTON 2005, p. 17.

il commence sa description à partir du point de la frontière par lequel il pénètre dans une région, parvient à un centre urbain principal, autour duquel il rayonne ensuite le long des axes du territoire jusqu'aux frontières, revenant chaque fois en arrière pour entamer la description d'une nouvelle partie de la région²². W. Hutton a cependant montré que ce « plan radial » présente des variations et des subtilités au sein de chaque livre, en fonction de la topographie propre aux différentes régions, du nombre et de la taille des centres urbains, ainsi que de leur importance culturelle²³. Ainsi le huitième livre, consacré à l'Arcadie, présente le plan le plus complexe, dans la mesure où aucun centre urbain ne domine véritablement. Par conséquent, on y trouve de nombreux développements sur des sites mineurs, ainsi qu'un nombre remarquable d'indications sur les routes et le paysage²⁴. De plus, Pausanias s'attache particulièrement à faire apparaître les liaisons routières entre l'Arcadie et les différentes régions du Péloponnèse²⁵.

Cette construction topographico-littéraire repose sur de nombreuses descriptions d'itinéraires souvent riches de détails. L'œuvre de Pausanias est particulièrement intéressante pour identifier le point de vue d'un voyageur sur les paysages qu'il traverse et décrit²⁶. Il ne fait pas de doute que Pausanias a parcouru lui-même les lieux qu'il évoque, à de rares exceptions près²⁷. Chr. Habicht estime que la Périégèse a été conçue comme un véritable guide, utilisable pour des lecteurs qui souhaitent suivre les mêmes circuits que Pausanias²⁸. En effet, de nombreux passages énumèrent des éléments remarquables du paysage naturel ou humain, dont la succession construit l'itinéraire. Les exemples de ce procédé sont très nombreux dans son œuvre²⁹. On peut citer un exemple arcadien³⁰ :

Ἔστι δὲ Ἀλίφηρα πόλισμα οὐ μέγα· ἐξελείφθη γὰρ ὑπὸ οἰκητόρων πολλῶν ὑπὸ τὸν συνοικισμὸν τῶν Ἀρκάδων ἐς Μεγάλην πόλιν. Ἐς τοῦτο οὖν τὸ πόλισμα ἐρχόμενος ἐξ Ἡραίας τὸν τε Ἀλφειὸν διαβήση καὶ σταδίων μάλιστά που δέκα διελθὼν πεδίον ἐπὶ ὄρος ἀφίξη καὶ αὐθις στάδια ὅσον τριάκοντα ἐς τὸ πόλισμα ἀναβήση διὰ τοῦ ὄρους.

22 HABICHT 1985, p. 31 ; PRITCHETT 1999, p. 22.

23 HUTTON 2005, p. 83-85.

24 JOST 1973 ; JOST 1996.

25 HUTTON 2005, p. 121.

26 JOST 1996, p. 720.

27 JOST 1973, p. 720 ; PRITCHETT 1999, p. 22.

28 HABICHT 1985, p. 32-33

29 Voir par exemple Pausanias 2.11.3-5 ; 8.35.7-9 ; 8.36.7 ; 8.54.5 ; 10.8.8-9 ; 10.35.1 : liste non exhaustive.

30 Pausanias 8.26.5.

Il y a ensuite Aliphéra, un bourg de faible importance, car il fut abandonné par bon nombre de ses habitants à cause du synœcisme des Arcadiens à Mégalopolis. D'Héraïa à ce bourg, on traverse l'Alphée et après avoir parcouru une plaine sur une distance d'environ dix stades, on arrive à la montagne puis en montant environ trente stades dans la montagne on arrive au bourg.

Dans cet extrait, le trajet est appréhendé de façon linéaire. Les indications sont de deux ordres : des éléments naturels ou des formes du relief (le fleuve, la plaine, la montagne), croisées avec des indications de distances. Dans d'autres passages, les points de repère peuvent aussi être des constructions humaines³¹. Pour M. Pretzler, il est certain que de telles indications topographiques servent de points de repère utilisables par les lecteurs et ne procèdent pas d'une volonté de description paysagère³². Ces points de repère sont les routes elles-mêmes, ainsi que les sanctuaires, les fleuves, les collines, les rochers, les bouquets d'arbres et autres éléments saillants du paysage : en somme les mêmes éléments que ceux utilisés dans les délimitations de frontières. Pausanias fournit souvent des indications imprécises, manifestement insuffisantes à elles seules pour se repérer, mais cela n'est pas rédhibitoire : comme le remarque M. Jost, les lecteurs de Pausanias pouvaient compléter leur information en sollicitant les gens qu'ils croisaient³³. En outre, W. Pritchett souligne l'usage très fréquent des indications « à gauche » et « à droite »³⁴, ce qui indique également le caractère empirique des descriptions de trajets de Pausanias.

Le texte de Pausanias procède également par bifurcations et retours en arrière, en particulier lorsque le Périégète emprunte une route secondaire pour visiter un lieu précis, avant de revenir plus tard sur la voie principale et de poursuivre son chemin. C'est le cas, par exemple, entre Éleuthères et Platées³⁵, ou entre Argos et Tégée³⁶. Il signale aussi, par endroits, l'existence d'itinéraires alternatifs pour une même destination³⁷.

Dans l'œuvre de Pausanias, les itinéraires jouent donc un rôle clé dans la structure littéraire de l'ouvrage et servent également à l'orientation des lecteurs. Il faut souligner que la

31 Par exemple, Pausanias 2.38.4.

32 PRETZLER 2007, p. 60.

33 JOST 1973, p. 242.

34 PRITCHETT 1999, p. 22.

35 Pausanias 9.2.1-2.

36 Pausanias 2.24.5-7.

37 Pausanias 2.15.2 ; voir *supra*, chap. I.2.

structure de ces itinéraires ne dessine pas simplement des lignes, comme chez Hérakleidès, mais suit un schéma bien plus complexe : des routes multiples rayonnent autour des centres, des voies d'importance différente se recoupent ou se complètent.

1.4. L'estimation empirique des distances

La notion de distance doit également être envisagée comme un aspect de la perception de l'espace. Au même titre que le degré de difficulté, la distance parcourue est une qualité des itinéraires qui se perçoit d'abord par le corps. Les distances routières, dans l'Antiquité, font l'objet d'une perception et d'une transmission empiriques, et ce sans doute avant d'être des objets de connaissance géométrique³⁸. Nous avons mentionné plus haut l'usage de mesurer les distances en temps de trajet, plus exactement en temps de trajet pour un marcheur sans bagage : cette pratique témoigne parfaitement de la dimension profondément subjective de la notion de distance dans l'Antiquité³⁹. Mais une analyse attentive révèle que les distances chiffrées sont elles aussi inscrites dans une perception vécue et subjective de l'espace parcouru. Chez Pausanias, l'immense majorité des indications de distances sont arrondies. W. Pritchett en a dressé la liste et relevé deux-cent-cinquante-huit dans l'ensemble de la Périégèse⁴⁰. La plupart des distances fournies par Pausanias ont une valeur comprise entre 20 et 80 stades, assez courtes donc, et exprimées en chiffres arrondis à la dizaine. Les chiffres inférieurs à 20 stades sont exprimés en valeurs plus précises : on trouve parfois des distances de 12 ou 15 stades, mais qui sont sans doute également des arrondis, puisqu'on ne trouve jamais, par exemple, 11, 13 ou 14 stades. En dessous de la dizaine, les distances sont exprimées au stade près. Ces indications chiffrées sont souvent accompagnées d'un adverbe exprimant l'approximation : ὡς, ὅσον, μάλιστα, που, ou encore μάλιστα που. Plus rarement, on trouve des tournures indiquant que Pausanias prend à son compte l'évaluation, comme ἐμοὶ δοκεῖν (« il me semble »)⁴¹ ou, une fois, ἐκτεκμαιρόμεθα (« nous estimons »)⁴². La valeur du stade employé par Pausanias est une question complexe. Mais le caractère arrondi des nombres interdit

38 JANNI 1984, p. 84-85.

39 Voir *supra*, chap. I.3.

40 PRITCHETT 1999, p. 23-32.

41 Pausanias 2.38.2 ; 10.8.8.

42 Pausanias 10.33.3.

de reconstituer un système trop précis. De plus, le stade de Pausanias semble varier⁴³. M. E. Puillon de Boblaye, membre de l'expédition de Morée, fait la remarque suivante⁴⁴ :

La longueur du stade déduit diminue en général dans les contrées montueuses et difficiles à parcourir, comme si les nombres de stades ne résultaient chez lui que d'une évaluation grossière du temps.

Pausanias fournit donc des distances approximatives qu'il calcule probablement lui-même à partir de son temps de trajet. Dans certains passages, il procède à des additions de distances qui laissent entrevoir le genre de calculs auxquels il se livrait, comme dans un passage sur le trajet entre Mégalopolis et un sanctuaire de Despoina⁴⁵ :

36.9 Τοῦ δὲ τῆς Δεσποίνης ἱεροῦ καὶ Μεγαλοπολιτῶν τοῦ ἄστεως στάδιοι τεσσαράκοντα μεταξύ εἰσιν, ἥμισυ μὲν τῆς ὁδοῦ πρὸς τοῦ Ἀλφειοῦ τὸ ρεῦμα· διαβάντων δὲ μετὰ μὲν δύο ἀπὸ τοῦ Ἀλφειοῦ σταδίου Μακαρεῶν ἐστὶν ἐρείπια, αὐτόθεν δὲ ἐς ἐρείπια ἄλλα τὰ Δασεῶν ἑπτὰ εἰσι στάδιοι, τοσοῦτοι δὲ ἐκ Δασεῶν πρὸς τὸν Ἀκακήσιον ὀνομαζόμενον λόφον. [...] **37.1** Ἀπὸ δὲ Ἀκακησίου τέσσαρας σταδίου ἀπέχει τὸ ἱερόν τῆς Δεσποίνης.

36.9 Quarante stades séparent le sanctuaire de Despoina et la ville de Mégalopolis. À mi-chemin si on se dirige vers le cours de l'Alphée, et quand on l'a franchi, au bout de deux stades à partir de l'Alphée, on a les ruines de Makaréai. De cet endroit jusqu'à d'autres ruines, celles de Daséai, il y a sept stades, et autant de Daséai à la colline appelée Akakésion. [...] **37.1** Depuis Akakésion, il y a quatre stades jusqu'au sanctuaire de Despoina.

Dans ce passage, on voit Pausanias décomposer son trajet en plusieurs sections : il situe la traversée de l'Alphée à mi-chemin, puis donne une distance entre l'Alphée et plusieurs lieux-dits, Makaréai, Daséai, Akakésion, et enfin le sanctuaire de Despoina. Si l'on additionne les distances de ces sections, on retombe bien sur les 40 stades indiqués d'emblée : $20 + 2 + 7 + 7 + 4 = 40$. Pausanias est probablement parti d'une estimation du total (40 stades) pour diviser ensuite la seconde moitié du trajet en fonction du temps qu'il a mis pour en rallier les différentes étapes. En un autre passage, on peut soupçonner un procédé similaire⁴⁶ :

Ἔς μὲν δὴ ταύτην ἐστὶν ἐξ Ἄργους ἐξήκοντα μάλιστα που στάδια, ἐκ δὲ Λυρκείας ἕτερα τοσαῦτα ἐς Ὀρνεάς.

43 PUILLON DE BOBLAYE 1835, p. 5-7 ; JOST 1973, p. 242 ; PIKOULAS 1988c, p. 226-227 ; PRITCHETT 1999, p. 22.

44 PUILLON DE BOBLAYE 1835, p. 6.

45 Pausanias 8.36.9-37.1.

46 Pausanias 2.25.5.

La distance d'Argos à Lyrkeia est de 60 stades, et de Lyrkeia il y en a autant jusqu'à Orneai.

À partir de ces deux passages, on comprend que les évaluations de distances de Pausanias reposent entre autres sur sa capacité à comparer les trajets les uns par rapport aux autres et à identifier les différentes sections d'un itinéraire, notamment la moitié, en fonction de points de repère. Tout cela dénote davantage une grande habitude de la marche et une perception affûtée de l'espace et du temps que des notions complexes de géométrie. La pratique d'exprimer des distances en fonction du temps de trajet qu'elles représentent pour un ἀνήρ εὐζῶνος, un marcheur moyen, a été signalée plus haut⁴⁷. La distance est donc avant tout évaluée empiriquement.

L'expérience de la circulation terrestre est au fondement de la conception ancienne de l'espace, largement construite sous la forme de l'itinéraire. Dans une telle représentation de l'espace, les routes jouent un rôle central. Les sources grecques révèlent une appréhension dynamique de l'espace. La circulation terrestre engage une appréhension de réseaux de voies où les embranchements, les bifurcations, la hiérarchie des voies et les itinéraires alternatifs complexifient la représentation spatiale. En réalité, les espaces routiers ne sont que partiellement perçus de façon linéaire : les itinéraires formulés sous forme de liste ne représentent généralement qu'une sélection d'informations réalisée dans un but précis.

2. CAIRNS ET PILIERS HERMAÏQUES : ENTRE ORIENTATION ET RITUEL

Les piliers hermaïques et les cairns édifiés par les passants en l'honneur d'Hermès possèdent à la fois une portée religieuse et un usage pratique de marquage des routes et des chemins : ils se situent entre la borne routière et le petit sanctuaire de plein air. L'association entre Hermès, les routes et les voyageurs est bien connue⁴⁸. Certaines des épiclèses du dieu

47 Voir *supra*, chap. I.2.

48 MUIR 2011, p. 43.

soulignent sa fonction de protecteur des trajets⁴⁹, comme ἀγήτωρ⁵⁰ (« conducteur ») ou ἡγεμόνιος⁵¹ (« guide »).

2.1. Les cairns

Les cairns désignent des tas de pierres accumulées le long des chemins par les passants, chacun déposant un caillou au sommet de l'édifice. Ce type de balisage, encore connu des randonneurs, est attesté en Grèce sous le nom de ἔρμαιος λόφος, « talus d'Hermès », que l'on rencontre dans l'Anthologie grecque⁵², chez Hésychius et dans la Souda. On lit chez Hésychius :

Ἐρμαιος λόφος· τοὺς σωροὺς τῶν λίθων ἐρμαῖς, τοὺς ἐν ταῖς ὁδοῖς γινομένους εἰς τιμὴν τοῦ θεοῦ· ἐνόδιος γάρ.

Talus d'Hermès : les hermai, empilements de pierres édifiés sur les routes en l'honneur du dieu ; en effet, c'est un dieu de la route.

Et la Souda indique :

Ἐρμαῖον· εὐρημα. Ἐπειδὴ λίθων σωροὺς ἀφιέρουν τῷ Ἑρμῇ ἐν ταῖς ὁδοῖς ταῖς ἀδήλοις.

Hermaion : trouvaille. Vient de ce que l'on consacrait des amas de pierres à Hermès sur les routes indistinctes.

La dimension religieuse apparaît clairement dans les attestations : les pierres sont déposées par les passants successifs en un geste apotropaïque d'offrande à Hermès. L'adjectif ἐνόδιος utilisé par Hésychius est une épiclèse connue, appliquée le plus souvent à Hécate, mais également à Hermès. Mais la précision de la Souda selon laquelle les cairns étaient particulièrement placés ἐν ταῖς ὁδοῖς ταῖς ἀδήλοις (« sur les routes indistinctes ») montre bien qu'ils alliaient une utilité pratique à leur valeur de consécration. On comprend, d'après les épisodes de voyageurs perdus de la littérature grecque⁵³, que les routes et les chemins n'étaient pas toujours bien marqués ni très visibles : on pouvait facilement se perdre en quittant la route sans s'en rendre compte. L'une

49 KAHN 1979, p. 202 ; ZOGRAFOU 2010, p. 155.

50 Pausanias 8.31.7 ; banque de données des épiclèses grecques du Crescam, n° 2981.

51 Aristophane, *Ploutos* v. 1159 ; banque de données des épiclèses grecques du Crescam, n° 3058.

52 *Anthologie grecque*, 6.253 ; 16.254.

53 Par exemple, Dion Chrysostome, 1.52-54 ; *Vie d'Ésope*, W¹, 4.

des fonctions des cairns, mais aussi plus généralement des bornes, consistait donc simplement à matérialiser le tracé de la route dans les endroits critiques, sur les routes douteuses, difficiles à déchiffrer (ἄδηλοι). Ce bornage rudimentaire est peut-être le plus ancien mode de marquage routier de Grèce. Il faut s'arrêter ici sur une occurrence homérique de l'expression ἔρμαιος λόφος⁵⁴. Eumée s'adresse à Télémaque :

Ἦδη ὑπὲρ πόλιος, ὅθι θ' Ἐρμαιος λόφος ἐστίν,
ἦα κίων, ὅτε νῆα θοὴν ἰδόμην κατιούσαν
ἐς λιμέν' ἡμέτερον·

Victor Bérard en donne la traduction suivante :

*J'étais sur le chemin du retour, j'arrivais au-dessus de la ville, sur la butte d'Hermès,
quand je vis un croiseur entrer dans notre port.*

On voit que Bérard traduit l'expression Ἐρμαιος λόφος au mot-à-mot : « la butte d'Hermès », la considérant comme un toponyme. Les traductions de Fr. Mugler et Ph. Jaccottet font de même. Cependant, il faut ici comprendre l'expression au sens de « cairn dédié à Hermès ». Une scholie à ce vers l'explique parfaitement :

Ἐρμαῖος λόφος· ὁ σωρὸς τῶν λίθων ἐν ταῖς ὁδοῖς ἐρμαῖον ὀνομάζεται.

Talus d'Hermès : on appelle hermaion l'amas de pierres sur les routes.

Notons également que la scholie établit une équivalence entre les termes ἔρμαῖος λόφος et ἐρμαῖον. La localisation donnée par Eumée, ὑπὲρ πόλιος, dénote une situation élevée : Victor Bérard et les autres traducteurs semblent en tirer la conclusion qu'Eumée se trouve juché sur la fameuse colline. Cette interprétation repose sur l'association logique de deux compléments de lieu syntaxiquement disjoints. En effet, s'il est bien certain qu'Eumée surplombe la ville, il n'est pas nécessaire de comprendre, syntaxiquement, qu'il se tienne sur le λόφος : ὅθι θ' Ἐρμαιος λόφος ἐστίν signifie simplement « là où se trouve l'Ἐρμαιος λόφος ». Il faut donner un sens fort à la disjonction et prendre en considération la scholie, en considérant que la position surplombante d'Eumée est sans rapport avec le λόφος en question, qui n'est pas, quant à lui,

54 Homère, *Odyssée* 16.471-473.

une colline, mais un tas de pierres édifié par les passants en l'honneur d'Hermès. On peut alors proposer la traduction suivante :

En chemin, j'arrivais déjà au-dessus de la ville, à l'emplacement du cairn d'Hermès, quand je vis un navire rapide entrer dans notre port.

Cette précision, dans la bouche du porcher, sert à indiquer à Télémaque à quel point de la route il se trouvait, ce qui recoupe parfaitement la fonction de point de repère que peuvent revêtir les bornes. C'est également la lecture qu'en fait P. Dewambez dans un article sur les piliers hermaïques⁵⁵. La pratique est encore attestée à l'époque hellénistique : dans une épigramme de l'*Anthologie grecque*, un chasseur invoque différents éléments ruraux, dont les λιθολογέες Ἑρμῆω ἰδρύσεις, les « monuments de pierres amoncelées que l'on élève en l'honneur d'Hermès »⁵⁶. Une autre épigramme en témoigne, en utilisant une terminologie proche de celle qu'on trouve chez Homère et chez les lexicographes⁵⁷ :

Ἴερὸν Ἑρμείῃ με παραστείχοντες ἔχευαν
ἄνθρωποι λίθινον σωρὸν.

Consacré à Hermès, des gens, des passants m'ont ici amoncelé : un tas de pierres.

Le dictionnaire byzantin *Etymologicum Magnum*, sous le lemme ἐρμαῖον, donne un mythe étimologique de cette pratique, relaté par Xanthos, historien du v^e siècle : jugé par les autres dieux pour le meurtre d'Argos, Hermès aurait été acquitté, mais on l'aurait pour ainsi dire lapidé avec les jetons du vote⁵⁸. Une autre scholie au vers de *L'Odyssée* cité plus haut donne une autre version, qui fait des cairns des sortes de pierriers divins⁵⁹ :

Ἑρμῆς γὰρ φάσι πρῶτος οἷα κῆρυξ καὶ διάκτορος καθήρας τὰς ὁδοὺς, εἴ που λίθους εὖρεν ἀπετίθει ἔξω ὁδοῦ.

On dit en effet qu'Hermès, premier héraut en quelque sorte et messenger, ouvrit les routes et, s'il y trouvait des pierres, les déplaçait en-dehors de la route.

55 DEWAMBEZ 1968 p. 140.

56 *Anthologie grecque* 6.253.

57 *Anthologie grecque* 16.254, v. 1-2.

58 PRITCHETT 1980, p. 127-130.

59 Scholie à *L'Odyssée* 16.471 ; KAHN 1979, p. 202.

Trois cairns ont été fouillés au début du xx^e siècle par K. A. Romaios (**fig. 30**), aux confins de la Laconie, de l'Argolide et de la Tégéatide, au lieu-dit Οι Φονεμένοι⁶⁰. Le fouilleur les a mis en relation avec un passage de Pausanias mentionnant la présence d'hermès dans cette zone⁶¹ :

Ἄνατείνει δὲ ὑπὲρ τὰς κώμας ὄρος Πάρνων, καὶ Λακεδαιμονίων ἐπ' αὐτοῦ πρὸς Ἀργεῖους ὄροι καὶ Τεγεάτας εἰσίν· ἐστήκασι δὲ ἐπὶ τοῖς ὄροις Ἑρμαῖ λίθου, καὶ τοῦ χωρίου τὸ ὄνομά ἐστιν ἀπ' αὐτῶν.

Au-dessus de ces localités se dresse le mont Parnon, c'est là que se trouve la frontière entre les Lacédémoniens, les Argiens et les Tégéates. Sur la frontière sont dressés des Hermès de pierre, dont l'endroit tire son nom.

Les structures fouillées par K. A. Romaios étaient composées de pierres et de terre, retenues par un muret de soutènement. Des tessons et des statuettes de terre cuite y ont été découverts. De l'avis du fouilleur ainsi que de M. Jost, ces cairns peuvent être identifiés avec les hermès dont parle Pausanias. La composition des édifices – pierres entassées et fragments de petits objets en céramique – pourrait bien être le produit du rite décrit par Hésychius et la Souda. Les recherches menées sur les routes antiques de la région ont reconnu dans le lieu-dit un point de passage important entre la Laconie, l'Arcadie et la Thyréatide⁶². Les murs de soutènement des structures étaient alignés sur la route empruntée par K. A. Romaios, qui, selon lui, « correspond précisément à la route antique »⁶³. Le tracé de cette route a cependant été largement modifié par la suite, présentant des difficultés à W. Pritchett lors de ses visites sur le site⁶⁴. Pour M. Jost, il ne fait pas de doute qu'il s'agit de cairns, « d'amoncellements de pierres ramassées par les passants et jetées avec quelque petite offrande en remerciement après une étape, selon une pratique répandue de l'Antiquité jusqu'à nos jours »⁶⁵. K. A. Romaios ne propose pas de datation. Pour P. Phaklaris, d'après un fragment d'inscription découvert dans l'une des piles, deux des trois cairns sont à dater du vi^e siècle av. n.è. et le troisième de la réorganisation des

60 ROMAIOS 1905 ; ROMAIOS 1908 ; ROMAIOS 1950 ; ROMAIOS 1959 ; JOST 1985 p. 162 ; p. 453-454 ; PHAKLARIS 1985, p. 239-242 ; PRITCHETT 1980, p. 127-134 ; PRITCHETT 1989, p. 105-106.

61 Pausanias 2.38.7.

62 PHAKLARIS 1987, p. 157 ; PHAKLARIS 1990, p. 213 ; CHRISTIEN 1989b, p. 81.

63 ROMAIOS 1950, p. 236 : « Ἡ σημερινὴ ὁδὸς συμπύπτει ἀκριβῶς μὲ τὴν ἀρχαίαν. » Voir *infra*, chap. II.2.

64 PRITCHETT 1980, p. 127-134 ; PRITCHETT 1989, p. 105.

65 JOST 1985, p. 454.



Figure 30.
Cairns au lieu-dit Phonemenoi
[PRITCHETT 1989, pl. 167].

frontières de l'Argolide par Philippe II en 338 av. n.è., mais cette dernière hypothèse est sujette à caution⁶⁶. En tout cas, si l'on accepte le rapport entre ces structures et le texte de Pausanias, on voit que les monuments étaient encore compris à l'époque du périégète, suggérant que le lieu ait servi de sanctuaire et de point de passage sur la longue durée.

Ailleurs en Argolide, sur une ligne de crête séparant les localités de Didymoi et de Masès, Pausanias mentionne un lieu-dit Βολεοί. Il définit ainsi ces Βολεοί⁶⁷ :

Οί δὲ Βολεοὶ οὗτοι λίθων εἰσὶ σωροὶ λογάδων.

Les Boleoi sont des empilements de pierres brutes.

Les Βολεοί sont donc assimilables à des cairns. Pausanias décrit dans les mêmes termes un empilement de pierres qu'il identifie comme le tombeau de Laïos à l'est de la Phocide (λίθοι λογάδες σεσωρευμένοι)⁶⁸. Ces cairns frontaliers de Didymoi se trouvent également dans un arbitrage de frontières entre Épidaure et Hermioné daté de la première moitié du II^e siècle : Didymoi est une zone partagée entre les deux cités et l'inscription signale que les limites de ce territoire étaient marquées par des βολεοὶ λίθοι⁶⁹. Dans le cas de Didymoi, aucun indice ne pointe vers une association des cairns avec Hermès.

66 PHAKLARI 1985, p. 239-242 ; PRITCHETT 1989, p. 106.

67 Pausanias 2.36.3.

68 Pausanias 10.5.3-5.

69 IG IV, 1², 75, l. 16 ; MORETTI 1967, p. 103 ; GUARDUCCI 1969, p. 556 ; WEBER-PALLEZ 2016, p. 60.

Repère topographique, marquage du chemin, marquage de frontières, assistance divine : les amoncellements de pierres dédiés à Hermès apparaissent dotés, malgré leur aspect rudimentaire, d'un panel d'usages qui ne sont guère différents de ceux de bornes plus élaborées. Ces marquages routiers rustiques sont probablement les plus anciens : l'attestation homérique peut prouver leur haute antiquité. Il faut les mettre en relation avec d'autres monuments de bord de route, les piliers hermaïques.

2.2. Les piliers hermaïques

Les piliers hermaïques sont attestés dès la fin du VI^e siècle⁷⁰. Ils se composent d'un fût quadrangulaire, surmonté d'une tête barbue. À l'emplacement des épaules, des tenons font saillie de chaque côté ; sur la face principale, le fût est orné d'un phallus. Le grec les nomme par le nom du dieu, ἑρμῆς, au pluriel ἑρμαῖ, ou encore ἑρμαῖος ou ἑρμαῖον. On a rencontré certains de ces termes désignant des cairns : cela mène d'emblée à constater une certaine porosité entre les cairns et les piliers hermaïques. Ces piliers étaient placés dans des lieux de passage : les routes, mais aussi les carrefours et les entrées de gymnases, d'agoras ou de sanctuaires. Les frontières des cités sont parfois marquées par des hermès, en particulier dans le Péloponnèse comme on le voit dans certains passages de Pausanias⁷¹.

La forme du pilier hermaïque apparaît à l'époque archaïque. Les hermès d'Hipparque, destinés à marquer les principales routes de l'Attique, en constituent une des premières attestations⁷². B. M. Lavelle avance que des hermès de bois ont pu précéder les hermès de pierre, en donnant l'exemple d'un pilier hermaïque représenté sur un cratère en cloche de la première moitié du V^e siècle (**fig. 31**)⁷³. Si tous les hermès conservés sont évidemment en pierre, il est évidemment possible que certains aient été de bois ; il est toutefois inutile de penser que l'on a abandonné le bois au profit de la pierre, le choix du matériau ne dépendant pas d'une évolution stylistique linéaire et généralisée, mais plutôt des préférences et des

70 Pour une étude d'ensemble sur les piliers hermaïques, voir WREDE 1986.

71 Pausanias 2.38.7 ; 4.33.3 ; 7.21.2 ; 8.34.6 ; 8.35.2 ; RÜCKERT 1998, p. 222-225 ; SONNABEND 1994, p. 297-298 ; SIEBERT 2001, p. 31-32 ; FACHARD 2018, p. 133-140.

72 Platon, *Hipparque* 228c-229d ; IG I³, 1023 ; RÜCKERT 1998, p. 57 ; SIEBERT 2001, p. 29 ; voir *infra*, chap. II.1.

73 LAVELLE 1985, p. 415.

moyens du dédicant, et ce à toutes époques. D'ailleurs, le cratère cité en exemple par B. Lavelle est postérieur aux hermès d'Hipparque, qui sont en pierre.

Dans l'iconographie attique, les piliers hermaïques semblent parfois représenter l'espace routier : par exemple, sur une pélikè du début du v^e siècle représentant un homme en marche, portant des paniers sur l'épaule, que nous avons déjà mentionnée (**fig. 19**). Son équipement (chiton court, chapeau, paniers) et, surtout, le mouvement de ses jambes indiquent de façon manifeste qu'il est en marche. Dans ce contexte, l'hermès en arrière-plan peut être interprété comme un hermès de bord de route. On peut appliquer le même raisonnement au fond de coupe représentant un portefaix lourdement chargé, passant devant un hermès (**fig. 17**). Parfois, les piliers hermaïques sont associés à des scènes évoquant le monde de la chasse et de la nature sauvage (**fig. 31**). Les rites observés par les passants auprès des piliers hermaïques de bords de routes sont décrits en particulier par des épigrammes de *L'Anthologie grecque* et des notices de lexicographes. Il était fréquent de déposer des offrandes de diverses natures au pied des hermès. Ainsi, une épigramme de *L'Anthologie grecque* appelle le voyageur fatigué à s'arrêter au pied du pilier pour se reposer et honorer le dieu⁷⁴. Hermès y est présenté en gardien de la route. Le pilier hermaïque fait partie d'un ensemble : ombre, banc, source composent avec lui un paysage enchanteur et stéréotypé, qui doit se payer, pour le passant, par une offrande. Une fable d'Ésope⁷⁵ met en scène une offrande à Hermès faite par un voyageur, à la suite d'un vœu.

Ainsi, les deux types d'édicules – cairns et piliers hermaïques – s'adressent au même dieu et ont les mêmes fonctions pratiques et religieuses dans le contexte des routes extra-urbaines. Monuments isolés, placés sur les routes par des particuliers, ils fonctionnent à la fois comme des bornes identifiant la voie et des lieux de culte en plein air qui incitent le passant à un geste d'offrande envers une divinité protectrice du trajet.

74 *Anthologie grecque* 10.12.

75 Ésope 260.

2.3. Du cairn au pilier hermaïque, une évolution linéaire ?

La relation entre cairns et piliers hermaïques a été débattue. L'un a-t-il succédé à l'autre ? Les deux types de monuments sont-ils interchangeables ? Une hypothèse longtemps admise sur l'origine des piliers hermaïques est exposée dans la *Realenzyklopädie*⁷⁶. S. Eitrem y développe l'idée d'une évolution des cairns, représentation aniconique du dieu Hermès, vers la forme plus élaborée et partiellement anthropomorphique du pilier hermaïque. Il appuie la thèse d'une évolution continue entre les deux types d'édicules par l'évidente proximité de leurs fonctions, ainsi que par des représentations de piliers hermaïques surplombant des tas de pierres, sur des vases attiques du v^e siècle⁷⁷ : d'après son analyse, dans une phase de transition de l'un à l'autre, les anciens cairns se doubleraient d'un pilier hermaïque, qui leur conférerait une dimension monumentale et expliciterait leur relation au dieu Hermès⁷⁸.

J. Fr. Crome, quant à lui, récuse l'hypothèse d'une évolution du cairn vers le pilier hermaïque, insistant plutôt sur le caractère profondément original et composite des piliers hermaïques, dont il rapporte l'élaboration à Hipparque et son entourage : il n'y aurait pas de relation de filiation de l'un à l'autre, mais un développement indépendant du pilier hermaïque⁷⁹. Pour P. Dewambez également⁸⁰, cairns et piliers hermaïques n'ont jamais cohabité ; il considère l'offrande de pierres entassées au fur et à mesure comme une pratique primitive qui se serait maintenue dans les régions les plus reculées, tandis qu'Athènes, la première, l'abandonnait dès l'apparition des piliers hermaïques. Les représentations athéniennes où certains ont vu des piliers hermaïques fichés dans des cairns ont été, pour lui, mal comprises : il s'agirait simplement de talus de terre, et non de tas de pierres⁸¹. Si cette objection peut passer pour acceptable dans le cas de certaines représentations, une au moins la contredit : il s'agit d'un skyphos des années 430-425, sur lequel on distingue nettement un tas de pierres sous l'hermès (**fig. 32**). On retrouve, en

76 EITREM 1913.

77 Voir SIEBERT 1990, n^{os} 160-169bis « L'Hermès des chemins et des campagnes ».

78 LAVELLE 1985, p. 414.

79 DEWAMBEZ 1968, p. 145-146.

80 DEWAMBEZ 1968.

81 DEWAMBEZ 1968, p. 141-144.



Figure 31.
Cratère en cloche, 470-460 av. n.è. Boston, Museum of Fine Arts, inv. 10.185.



Figure 32.
Skyphos, 430-425 av. n.è. Tübingen Universität, inv. S/10.1347.

somme, chez S. Eitrem comme chez P. Dewambez, une perspective évolutionniste : pour les deux savants, l'édification de cairns est une pratique fruste, abandonnée à partir de l'époque classique au profit des piliers hermaïques.

Cependant, contrairement à leurs affirmations, il semble que les piliers hermaïques ont coexisté avec les simples amas de cailloux, non seulement dans une prétendue phase de transition attestée par les vases attiques, mais également aux siècles postérieurs : on a continué d'empiler des pierres en cairns plusieurs siècles après l'apparition du pilier hermaïque. On a cité plus haut une épigramme de *L'Anthologie grecque* où l'on voit un cairn hors de toute référence à un hermès⁸² : ce poème est attribuée à Krinagoras, poète du tournant du 1^{er} siècle av. n.è. et du 1^{er} siècle de n.è. Une autre épigramme, anonyme, est également intéressante⁸³ :

Ἴερὸν Ἑρμείῃ με παραστείχοντες ἔχευαν
ἄνθρωποι λίθινον σωρὸν ὃ δ' ἀντ' ὀλίγης
οὐ μεγάλην αὐτοῖς ἔγνω χάριν, ἀλλ' ὅτι λοιπὰ
Αἰγὸς ἐπὶ κρήνην ἑπτὰ λέγω στάδια.

Consacré à Hermès, des gens, des passants m'ont ici amoncelé : un tas de pierres. Maigre offrande ; aussi je ne leur témoigne pas grande gratitude, mais je dis : « Pour arriver à la fontaine de la Chèvre, sept stades encore ».

82 *Anthologie grecque* 6.253.

83 *Anthologie grecque* 16.254.

Dans les deux premiers vers se dessine l'image d'un amoncellement de cailloux en l'honneur d'Hermès. Cependant, la fin du texte se présente comme une inscription parlante, annonçant une distance vers un point donné. On peut mettre en avant la dimension purement poétique de l'épigramme, pour y voir une évocation champêtre combinant, sans grand souci de cohérence, les éléments attendus de l'évocation rustique d'un chemin de campagne. Le toponyme « fontaine de la Chèvre » (Αἰγὸς κρήνη, v. 4) semble composé de toutes pièces par le poète pour garantir une atmosphère pastorale. Mais l'image d'un simple cairn indiquant une distance est absurde pour le lecteur s'il ne se représente pas un édifice composite, donc l'association entre un cairn et un objet mieux à même de porter une inscription : peut-être, vu les parallèles iconographiques cités plus haut, un pilier hermaïque, ce qui recouperait également un certain nombre d'épigrammes de *L'Anthologie grecque* où un hermès prend la parole⁸⁴.

Par ailleurs, S. Eitrem et P. Dewambez considèrent les empilements de pierres comme une coutume primitive et inexplicable. Mais les cairns n'ont rien d'inexplicable puisqu'ils servent à marquer les chemins. Ajouter des pierres permet d'entretenir et de faire perdurer ces structures rudimentaires. Cet aspect pratique est indissociable, dans la pensée grecque, de la valeur religieuse des cairns. On peut envisager qu'ils procèdent d'un geste d'offrande. Une notice de la *Souda s.v.* « Ἑρμαῖον » (distincte de celle citée plus haut) pousse dans cette direction :

Ἑρμαῖον· τὸ ἀπροσδόκητον κέρδος. Ἀπὸ τῶν ἐν ταῖς ὁδοῖς τιθεμένων ἀπαρχῶν, ἃς οἱ ὁδοιπόροι κατεσθίουσιν. Ἡ ἀπὸ τῶν σωρῶν τῶν λίθων, αἱ τῷ Ἑρμῇ ἀνέκειντο.

Hermaion : le gain inattendu. Vient des offrandes déposées sur les routes et que les voyageurs mangent, ou bien des empilements de pierres que l'on consacrait à Hermès.

Il faut souligner l'association opérée entre les offrandes consommables faites à Hermès et les cairns eux-mêmes. Offrandes de pierres ramassées sur place, dons de nourriture : ce sont des cadeaux particulièrement modestes que les passants faisaient à Hermès, mais cela s'explique par le fait que les voyageurs ne s'encombraient pas d'objets superflus. Un peu de

⁸⁴ *Anthologie grecque* 9.314 ; 9. 316 ; 16.227 ; 16.256.

nourriture ou une pierre ramassée sur le sol étaient alors les seules offrandes à disposition. Les piliers hermaïques surplombant des cairns témoignent donc davantage de l'association de deux pratiques concordantes que d'une transition de l'une à l'autre. Si le cairn se présente comme un petit monument, il faut surtout le considérer, du point de vue rituel, comme un empilement d'offrandes individuelles. Il ne s'agit pas d'une représentation du dieu : G. Siebert écrit à raison, dans le *LIMC*, que « plus qu'une représentation du dieu, l'ἔρμαϊος λόφος est le produit d'un rite de voyage »⁸⁵. On constate donc plutôt la coexistence des deux types de monuments sur la longue durée. L'association d'un pilier hermaïque et de pierres à son pied n'est pas à voir tant comme un monument double, que comme un seul monument, l'hermès, auprès duquel on dépose des offrandes, les pierres. De plus, les termes désignant les piliers hermaïques et les cairns sont en partie similaires : la *Souda* suggère que le terme ἔρμαϊον peut désigner un cairn⁸⁶. Les fouilles des Phonemenoï par K. Romaios indiquent peut-être que les Hermès mentionnés par Pausanias n'étaient pas des piliers hermaïques, mais bien des cairns.

Cairns et piliers hermaïques traduisent une relation particulière des usagers des routes au dieu Hermès : en certains points, les passants étaient invités à se concilier le dieu par une petite offrande. L'assistance divine, en l'occurrence, est tout à fait concrète : les cairns et les piliers hermaïques servaient de points de repère dans le paysage, marquaient le tracé de la route et constituaient un endroit adéquat pour faire une pause. Ils répondent à la fois à des nécessités d'orientation et de protection divine.

3. LES CARREFOURS

Les carrefours (τρίοδοι) revêtent une signification particulière dans le déroulement des trajets comme dans l'organisation du réseau. Ils représentent en effet, pour les usagers de la route, le risque de partir dans la mauvaise direction. Un passage d'Énée le Tacticien désigne

85 SIEBERT 1990, p. 294.

86 *Souda*, s.v. « Ἐρμαῖον ».

comme τρίοδοι l'ensemble des configurations du terrain qui nécessitent de connaître son chemin, tels que virages, contournements, bifurcations occasionnant des risques de s'égarer⁸⁷ :

Περί τε τὰς καμπὰς τῶν χωρίων καὶ τὰς βάσεις τῶν ἀκρολοφιῶν καὶ τὰς ἐκτροπὰς τῶν ὁδῶν, ὅπου ἂν τρίοδοι ᾖσιν, εἶναι σημεῖα, ἵνα μὴ περὶ ταῦτα σχίζονται ἀπ' ἀλλήλων οἱ ὑπολελειμμένοι δι' ἄγνοιαν τῆς ὁδοῦ.

Aux tournants, à la base des collines, aux bifurcations des routes, c'est-à-dire à tout ce qui fait carrefour, qu'on mette des indications, afin qu'à ces endroits les trainards ne se séparent pas les uns des autres faute de connaître le chemin.

Les carrefours sont également perçus comme des points de contact avec des entités chthoniennes et des puissances magiques. Ils sont donc marqués par une sorte de crainte religieuse et spécialement concernés par des rites spécifiques, notamment des rites apotropaiques et de purification⁸⁸. Théophraste, dans sa description du δεισιδαιμονίος, le superstitieux, mentionne la présence de « pierres ointes » aux carrefours, sur lesquelles il convient de faire une libation d'huile⁸⁹ : ces dépôts de pierres évoquent évidemment les cairns dédiés à Hermès. Les piliers hermaïques sont parfois érigés aux carrefours⁹⁰. Un fragment de l'historien Philochore cité par la Souda donne une description d'une catégorie de piliers hermaïques qui semble spécifiquement rattachée à l'espace des carrefours, l'Hermès Τρικέφαλος, tricéphale⁹¹ :

Ὁ Ἑρμῆς, ὡς περ διδάσκων τὰς ὁδοὺς καὶ ἔχων ὑπογραφὴν ποῦ μὲν αὕτη φέρει ἡ ὁδὸς ποῦ δὲ ἐκείνη. Ἴσως δὲ πρὸς ἐκάστην ὁδὸν κεφαλὴν εἶχεν. Ἔστι δὲ ὁ ἀναθεὶς τὸν Τρικέφαλον Ἑρμῆν, ὡς Φιλόχορος φησι, Προκλείδης Ἰππαρχοῦ ἐραστής.

Hermès, celui qui indique les voies et qui surmonte une inscription disant où mène cette route-ci et où mène cette route-là. Il arrive qu'il ait une tête tournée vers chacune des routes. Celui qui a instauré l'Hermès Tricéphale est, selon Philochore, Prokleidès, l'amant d'Hipparque.

Cet Hermès répond donc à un problème d'orientation simple : prendre la bonne route en arrivant à un croisement. L'information fournie par l'inscription est complétée par la présence bienveillante de la divinité. Mais la forme du pilier tricéphale est également associée à Hécate, elle aussi très présente aux carrefours : les ἑκατεῖα sont des fûts cylindriques ou coniques

87 Énée le Tacticien, *Poliorcétique* 15.6.

88 ZOGRAFOU 2010, p. 110 ; p. 153 ; HALLIWELL 1986, p. 187.

89 Théophraste, *Caractères* 16.4.

90 RÜCKERT 1998, p. 222 ; *Anthologie grecque* 9.314.

91 Philochore, dans JACOBY, *FgrH* III IB, 328, 22 ; *Souda* s.v. « τρικέφαλος ».

supportant généralement trois têtes de la déesse⁹². Contrairement aux piliers hermaïques, les *hekateia* ne comportent pas d'inscriptions indicatrices. Hécate est associée aux routes et tout particulièrement aux carrefours sous les épicleses *ἐνοδία* ou *εἰνοδία*, « des routes » et *τριοδίτις* (« des carrefours »)⁹³. Les deux épicleses sont explicitées par Stéphane de Byzance⁹⁴ :

<Τρίδος,> τόπος τρεῖς ὁδοὺς ἔχων. [...] Ἀπ' αὐτοῦ τριοδίτης, [...], καὶ θηλυκὸν τριοδίτις. Οὕτω γὰρ ἡ Ἑκάτη. Αὕτη καὶ ἐνοδία ἐκλήθη, ὅτι ἐν τῇ ὁδῷ εὐρέθη ὑπὸ Ἰνάχου, τριοδίτις δὲ ὅτι ἐν ταῖς τριοδοῖς τετίμηται.

Triodos [carrefour], lieu comportant trois routes. [...] De là trioditès [des carrefours], et au féminin trioditis. Hécate est désignée ainsi. Elle est aussi dénommée Enodia, car elle fut rencontrée en route par Inachos, et Trioditis car elle est vénérée aux carrefours.

Hécate peut représenter une aide pour les voyageurs, comme on le voit dans une épigramme de L'Anthologie grecque ou un personnage dédie son bonnet à la déesse pour la remercier de son assistance⁹⁵. Dans le même temps, elle se place du côté de forces inquiétantes, incarnant, selon A. Zografou, « la peur de l'apparition inattendue que peut croiser le voyageur »⁹⁶.

La place du carrefour dans le mythe d'Œdipe est bien connue : Eschyle et Sophocle situent le meurtre de Laïos sur une fourche, la *Σχιστή ὁδός*⁹⁷. L'emplacement du meurtre à un carrefour faisait aussi partie de la tradition locale. Au centre du carrefour, dit Pausanias, se trouve le tombeau de Laïos : il s'agit d'un « amoncellement de pierres brutes » (*λίθοι λογάδες σεσωρευμένοι*), peut-être en réalité un cairn. Pausanias situe assez précisément la *Σχιστή ὁδός*, la « route qui fourche »⁹⁸ : le lieu se trouve aux confins de la Phocide et de la Béotie, au pied du massif du Parnasse et du col de Zemenon qui mène vers Delphes.

Des commentateurs soulignent que Laïos et Œdipe auraient pu se rencontrer en n'importe quel point de la route entre Delphes et Thèbes, Œdipe ayant décidé à cause de l'oracle de se rendre dans cette ville plutôt que de rentrer à Corinthe⁹⁹. L. Roussel propose

92 SIEBERT 2001, p. 32-33 ; ZOGRAFOU 2010, p. 164.

93 ZOGRAFOU 2010, p. 109.

94 Stéphane de Byzance, *Ethniques s.v. τρίδος*.

95 *Anthologie grecque* 6.199 ; ZOGRAFOU 2010, p. 116.

96 ZOGRAFOU 2010, p. 115.

97 Eschyle Fr. 387a, 2 RADT ; Sophocle, *Œdipe Roi* v. 733 ; Euripide, *Phéniciennes* v. 38 ; voir *infra*, chap. II.4.

98 Pausanias 10.5.3-5 ; Pausanias 10.35.8.

99 ROUSSEL 1929, p. 365 ; HALLIWELL 1986, p. 187 ;

une explication assez confuse : ne voyant nul rapport entre l'embranchement vers Daulis et l'intrigue de la pièce, il présente les lieux comme propices aux attaques de brigands¹⁰⁰. St. Halliwell invite à voir dans le motif du τρίοδος chez Sophocle une allusion aux forces des entités chthoniennes¹⁰¹. Le motif du carrefour est en effet chargé de significations métaphoriques et rituelles.

Cependant, la localisation du meurtre de Laïos a avant tout une signification géographique précise. Cet emplacement jouait (et joue toujours) un rôle important dans le réseau routier de la région. Chez Sophocle, Jocaste le décrit comme celui où se rejoignent « la route venant de Delphes et celle venant de Daulis » (σχιστή δ' ὁδὸς ἐς ταὐτὸ Δελφῶν καὶ τὸ Δαυλίας ἄγει)¹⁰². Mais, plus précisément, l'axe est-ouest, de Delphes vers la Béotie, coupait un axe nord-sud, venant de Daulis et qui se poursuivait probablement vers Ambryssos¹⁰³. Or, s'il avait voulu retourner à Corinthe, Œdipe aurait justement pu emprunter la route d'Ambryssos, avant de poursuivre son chemin à travers l'Hélicon puis la Mégaride¹⁰⁴. Au lieu de quoi, il se dirige droit devant lui, face au char de Laïos. On peut aller plus loin et signaler que, Œdipe tournant à droite, la querelle de priorité qui déclenche l'affrontement et le meurtre n'avait pas lieu d'être¹⁰⁵. Gardons cette donnée en tête pour relire le récit de la confrontation et du meurtre chez Sophocle¹⁰⁶ :

Καί σοι, γύναι, τάληθές ἐξερῶ. Τριπλῆς
 ὄτ' ἢ κελεύθου τῆσδ' ὁδοιπορῶν πέλας,
 ἐνταῦθά μοι κῆρύξ τε καὶ πωλικῆς
 ἀνήρ ἀπήνης ἐμβεβώς, οἶον σὺ φῆς,
 ξυνηντίαζον· καὶ ὁδοῦ μ' ὄθ' ἡγεμῶν
 αὐτός θ' ὁ πρέσβυς πρὸς βίαν ἠλαυνέτην.
 Κἀγὼ τὸν ἐκτρέποντα, τὸν τροχηλάτην,
 παίω δι' ὀργῆς·

À toi je vais, femme, dire toute la vérité. Cette jonction des deux routes, je m'en approchais, marchant toujours, lorsque je vois un héraut, et un homme, monté sur un char que traînaient des poulains, et tel que tu me le dépeins, qui venaient à ma rencontre. Le guide et le vieillard lui-même me criaient brutalement de leur céder le

100 ROUSSEL 1929, p. 365.

101 HALLIWELL 1986, p. 190.

102 Sophocle, *Œdipe Roi* v. 729-734.

103 MCINERNEY 1999, p. 67 ; TYPALDOU-FAKIRIS 2004, p. 311-313.

104 TYPALDOU-FAKIRIS 2004, p. 313.

105 ZIMMERMANN 2002, p. 181-182.

106 Sophocle, *Œdipe Roi* v. 800-807 ; traduction : ROUSSEL 1929, p. 371-372.

chemin. Mais moi, comme l'un d'eux m'écartait (le conducteur), je le frappe, pris de colère.

Œdipe se trouve un peu avant le carrefour lorsqu'il aperçoit le char de Laïos. Le verbe συναντιάζω, mis en valeur par sa position en rejet au début du vers 804 et par la coupe qui le suit, comprend l'idée de rencontre frontale (ἀντί) et peut aussi porter une notion d'hostilité et d'agression. La rixe commence précisément à la hauteur du croisement, lorsque les voyageurs se rencontrent, parce que le groupe de Laïos exige qu'Œdipe sorte de la route (ἐξ ὁδοῦ... ἤλαυνέτην, v. 804-805). Au vers 806, Œdipe désigne son agresseur par le participe τὸν ἐκτρέποντα, celui qui veut l'écartier de la route. Dans le contexte de la circulation terrestre, le verbe ἐκτρέπω signifie précisément « bifurquer », « emprunter un embranchement »¹⁰⁷. Le texte insiste donc de façon notable sur la frontalité de la rencontre, sur le refus absolu d'Œdipe de dévier, de quitter la route de Thèbes, à l'endroit où justement il aurait pu emprunter l'ἐκτροπή, la bifurcation d'Ambryssos. Outre les connotations religieuses et culturelles du carrefour, le croisement où se produit le meurtre a donc une signification géographique qui constitue sans doute la raison première de la localisation du mythe et comporte, chez Sophocle, une belle tension tragique.

Enfin, les carrefours apparaissent régulièrement comme métaphore du choix difficile, de l'incertitude et de la confusion, comme chez Théognis ou chez Pindare¹⁰⁸. Cette métaphore est facilement associée avec la comparaison de la vie vertueuse avec une route ardue, par opposition à l'avenue plane de la vie indigne. Cette comparaison se trouve déjà chez Hésiode¹⁰⁹. L'apologue de Prodicos, rapporté par Xénophon, développe largement ce thème¹¹⁰ : il met en scène Héraclès à la croisée des chemins du vice (ἡ διὰ κακίας ὁδός) et de la vertu (ἡ διὰ ἀρετῆς ὁδός). L'image fut intensément exploitée dans la littérature antique¹¹¹.

107 DU BOUCHET 2004, p. 59.

108 Théognis 1.911-912 ; Pindare, *Pythiques* 11.38-39.

109 Hésiode, *Les travaux et les jours* 288-291.

110 Xénophon, *Mémoires* 2.1.21-29.

111 Par exemple Élien, *Histoire variée* 13.32 ; Lucien, *Le maître de rhétorique* 3 ; Sénèque, *De la constance du sage* 1.2 ; PICARD 1951 ; PICARD 1953.

4. LES ROUTES ET LES MORTS

Le monde des morts est associé à celui des routes à plusieurs égards : dans l'épigraphie funéraire, ainsi que dans la représentation de l'espace géographique des Enfers¹¹². Tout d'abord, en raison du fait que de nombreuses sépultures étaient installées en bordure de route, apostropher les passants apparaît assez tôt comme un cliché de l'épigraphie funéraire¹¹³. Le genre de l'épigramme funéraire apparaît dès l'époque archaïque. Ces textes peuvent se référer explicitement à la route sur laquelle se situe la sépulture, comme sur la pierre tombale d'Archeneus, un Athénien du VI^e siècle¹¹⁴ :

Ἀρχένεος : τόδε σ[ῆμα — — —]
[— — —] : / ἔστεσ' ἐνγὺς ἠο-
δοὶ ἀγαθὸ καὶ [σόφρονος ἀνδρός].

Voici le tombeau d'Archéneus [- - -] a placé près de la route (le tombeau d') un homme bon et sage.

Plus souvent, le passant est simplement pris à partie et prié de s'arrêter un instant auprès de la tombe¹¹⁵. L'épigramme funéraire devient progressivement un genre littéraire autonome, notamment à l'époque hellénistique : en témoignent celles rassemblées dans *L'Anthologie grecque*¹¹⁶. Ce recueil présente en particulier un motif dérivé de celui de la tombe au bord de la route : trois épigrammes expriment le désarroi des défunts dont la sépulture est abîmée et ouverte par le passage des chariots sur une grande route¹¹⁷. Enfin, on connaît des épigrammes funéraires de personnages morts en voyage, en particulier assassinés par des brigands, à la fois dans *l'Anthologie* et dans l'épigraphie¹¹⁸. L'épigramme littéraire et les inscriptions funéraires s'influencent réciproquement¹¹⁹. Comme l'a remarqué E. Curtius, installer un tombeau le long d'une route, dans un espace de trafic et de circulation, permet que le nom du mort demeure connu, visible, ce qui préserve la

112 CHANOTIS 2000 ; CHANOTIS 2002.

113 ALFIERI TONINI 2003.

114 IG I³, 1197 ; voir aussi IG I³, 1255 ; IG I³, 1278 ; IG II², 13102a ; CEG 142.

115 IG I³, 1204 ; IG I³, 1240

116 Par exemple, *Anthologie grecque* 7.502 ; 7.540 ; 7.544.

117 *Anthologie grecque* 7.478 ; 7.479 ; 7.480.

118 *Anthologie grecque* 7.544 ; BOUSQUET 1992, p. 596-605.

119 ALFIERI TONINI 2003, p. 70.

mémoire des morts¹²⁰. La présence des tombes et les inscriptions funéraires font partie du paysage des routes grecques.

Par ailleurs, la mort emprunte fréquemment la métaphore du voyage. On retrouve l'expression ἀτραπὸν εἰς Ἄϊδην, « chemin vers l'Hadès », dans plusieurs inscriptions hellénistiques¹²¹. La descente aux enfers ou katabase, très présente dans la mythologie, peut apparaître, dans la littérature, sous des termes assez concrets. Au début des *Grenouilles* d'Aristophane, le comique de la scène dans laquelle Héraklès renseigne Dionysos sur le chemin à prendre pour parvenir chez Hadès repose sur une assimilation totale entre la mort et le voyage, à travers une série de jeux de mots macabres¹²². Dionysos refuse la pendaison, une route « suffocante » (πνιγηράν, v. 22). Héraklès lui propose ensuite un « sentier battu » (ἀτραπὸς... τετριμμένη, v. 23) : il s'agit de la cigüe. Le texte joue sur le double sens de τετριμμένη, qui s'applique à la terre battue d'une route et à la cigüe qu'on écrase dans un mortier. Héraklès désigne en effet cette route par l'expression ἡ διὰ θυείας (v. 24), « la route du mortier » : on a vu plus haut que cette construction prépositionnelle est une façon courante de désigner une route. Plus loin, Héraklès propose une route « qui descend » (κατάντη, v. 27) : il s'agit de se jeter du haut d'une tour. Charon, le batelier des Enfers, entre parfaitement dans ce schéma¹²³ :

Ἡρακλῆς – ἀλλ' ὁ πλοῦς πολὺς.
 Εὐθὺς γὰρ ἐπὶ λίμνην μεγάλην ἤξεις πᾶν
 ἄβυσσον.
 Διονυσος – Εἶτα πῶς περαιωθήσομαι;
 Ἡρακλῆς – Ἐν πλοιαρίῳ τυννουτῶϊ σ' ἀνήρ γέρων
 ναύτης διάξει δὺ' ὀβολῶ μισθὸν λαβῶν.

HÉRAKLÈS – *Mais il y a une grande partie en bateau : tu arriveras très vite auprès d'un gigantesque lac sans fond.*

DIONYSOS – *Et comment le traverserai-je ?*

HÉRAKLÈS – *Dans une barcasse petite comme ça, un vieux batelier te fera passer pour deux oboles.*

120 CURTIUS 1855, p. 74.

121 IG V, 1, 726 ; IG VII, 2535.

122 Aristophane, *Les grenouilles* v. 108-140.

123 Aristophane, *Les grenouilles* v. 36-40.

Mais l'outrance comique, dans ce passage, ne fait que pousser jusqu'à l'absurde une conception répandue de la mort comme un voyage vers les Enfers. Strabon rapporte par exemple que les gens d'Hermioné étaient convaincus de se trouver sur un raccourci vers l'autre monde¹²⁴ :

Παρ' Ἑρμιονεῦσι δὲ τεθρύληται τὴν εἰς Ἄιδου κατάβασιν σύντομον εἶναι· διόπερ οὐκ ἐντιθέασιν ἐνταῦθα τοῖς νεκροῖς ναῦλον.

Tout le monde dit qu'à Hermioné se trouve le chemin le plus court pour descendre chez Hadès ; aussi les gens du pays s'abstiennent-ils de placer dans la bouche des morts le prix de leur passage.

Par ailleurs, la géographie infernale a ses routes et ses itinéraires. Dans le Phédon, Socrate envisage le chemin complexe que doivent emprunter les défunts pour arriver à destination¹²⁵ :

Ἔστι δὲ ἄρα ἡ πορεία οὐχ ὡς ὁ Αἰσχύλου Τήλεφος λέγει· ἐκεῖνος μὲν γὰρ ἀπλῆν οἶμόν φησιν εἰς Ἄιδου φέρειν, ἡ δ' οὔτε ἀπλῆ οὔτε μία φαίνεται μοι εἶναι. Οὐδὲ γὰρ ἂν ἡγεμόνων ἔδει· οὐ γὰρ πού τις ἂν διαμάρτοι οὐδαμόσε μιᾶς ὁδοῦ οὔσης. Νῦν δὲ ἔοικε σχίσεις τε καὶ τριόδους πολλὰς ἔχειν· ἀπὸ τῶν θυσιῶν τε καὶ νομίμων τῶν ἐνθάδε τεκμαιρόμενος λέγω.

Le chemin n'est pas tel que le dit Télèphe dans Eschyle : il déclare en effet que la route qui conduit dans l'Hadès est simple. Pour moi, elle n'est manifestement ni simple ni unique, car dans ce cas on n'aurait pas besoin de guide : personne, sans doute, ne pourrait s'égarer s'il n'y avait qu'une voie. En fait, elle semble présenter des bifurcations et des carrefours en grand nombre. Je le dis en me fondant sur nos usages religieux.

Ce passage plaque l'expérience de la circulation terrestre et de l'orientation en voyage sur le monde des Enfers. Par ailleurs, le motif du carrefour est particulièrement présent aux Enfers, en association avec l'idée du jugement des morts, comme on le voit dans le Gorgias de Platon par exemple¹²⁶ :

Οὔτοι οὖν ἐπειδὴν τελευτήσωσι, δικάσουσιν ἐν τῷ λειμῶνι, ἐν τῇ τριόδῳ ἔξ ἧς φέρετον τὸ ὁδῶ, ἡ μὲν εἰς μακάρων νήσους, ἡ δ' εἰς Τάρταρον.

Lorsqu'ils [Minos, Rhadamante et Éaque] seront morts, ils rendront leurs sentences dans la prairie, au carrefour d'où partent les deux routes qui mènent l'une aux Îles Fortunées, l'autre au Tartare.

124 Strabon 8.6.12.

125 Platon, *Phédon* 108a.

126 Platon, *Gorgias* 524a.

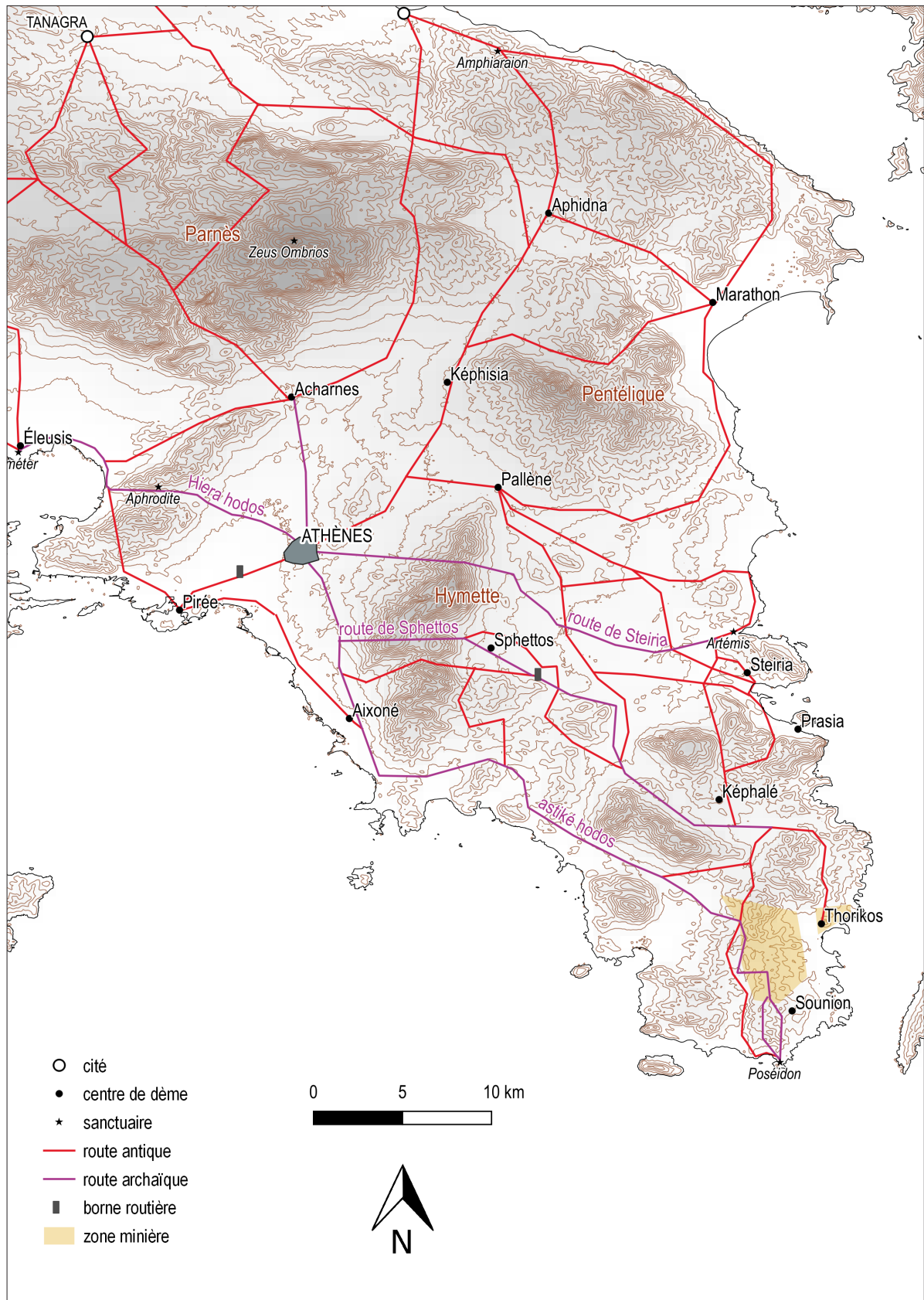
Le thème des deux routes de l'au-delà se diffuse également dans le cadre des cultes à mystères¹²⁷. Le thème du voyage vers les Enfers n'apparaît donc pas, dans les textes, comme un motif abstrait, mais pouvait être appréhendé de façon assez littérale. Dans la façon dont la mort et les Enfers sont décrits, on voit se décalquer l'appréhension quotidienne, usuelle de l'espace et des trajets. L'affichage de la mort en bord de route sur les pierres tombales et la géographie des Enfers n'ont pas de relation directe, mais composent un faisceau de relations entre l'espace de la route, les pratiques de circulation et la mort.

CONCLUSION

La perception de l'espace, dans le monde grec antique, apparaît donc largement imprégnée par l'expérience vécue de la circulation terrestre. La forme de l'itinéraire est centrale. Les routes jouaient un rôle essentiel dans la perception de l'espace pour les Grecs, sur un plan cognitif aussi bien que topographique. La pratique de la marche, si présente dans la vie quotidienne, impliquait un ensemble de compétences largement partagées, comme l'évaluation des distances et la mémorisation des itinéraires. Les aspects religieux de la circulation terrestre étaient étroitement corrélés avec des problèmes très concrets : se repérer, s'orienter, faire une pause. Les routes étaient le cadre de rituels spécifiques qui contribuaient à façonner leur aspect et leur équipement. Nous l'avons notamment vu au sujet du marquage des chemins par des cairns ou des hermès. Les routes interviennent également dans la culture grecque sous la forme de métaphores ou dans le cadre de mythes. Les valeurs symboliques associées aux routes et aux carrefours étaient ancrées dans les pratiques quotidiennes. La présence de motifs routiers dans de nombreux textes et récits invite donc à considérer qu'il existait un imaginaire de la route assez développé, nourri par l'expérience de la circulation terrestre. Réciproquement, la perception des espaces routiers et des trajets intégrait une composante religieuse : rites, souvenirs mythologiques, mémoire des morts.

127 PICARD 1951, p. 312.

DEUXIÈME PARTIE
ÉTUDES DE CAS



Carte 1.
 Les routes de l'Attique. A. Vorsanger (d'après KAKAVOGIANNI 2009 ; FACHARD 2013)

1. ATHÈNES ET SES ROUTES À L'ÉPOQUE ARCHAÏQUE

Le réseau routier de l'Attique est particulièrement bien documenté. On possède pour le territoire de la cité d'Athènes une documentation archéologique plus abondante et plus précise que pour la plupart des autres régions. En effet, le territoire d'Athènes a été étudié précocement : on peut citer la réalisation des *Karten von Attika* de J. A. Kaupert, qui cartographient certaines voies anciennes, ou encore la réalisation d'études approfondies sur la route d'Athènes à Éleusis dès la fin du XIX^e siècle. De plus, l'archéologie préventive en Attique a connu une intense activité dans la première décennie du XXI^e siècle, notamment lors des grands travaux qui ont précédé les Jeux Olympiques de 2004. Les routes antiques mises au jour à cette occasion ont été publiées en 2009 dans un ouvrage dirigé par M. Korres¹. Il faut également citer le volume dédié aux travaux de l'éphorie de l'Attique entre 1994 et 2003, *Από τα Μεσόγεια στον Αργοσαρωνικό*², où l'on trouve plus de détails sur certaines fouilles de routes. On dispose donc, en Attique, d'un nombre comparativement très important de segments de routes antiques en contexte stratigraphique, que l'on peut parfois même mettre en relation avec des témoignages écrits.

Le territoire d'Athènes se distingue, parmi les cités grecques, par sa vaste superficie (environ 2600 km²). Il se divise en sous-ensembles géographiques assez nettement distincts : la plaine d'Athènes ; la plaine thriasienne au nord-ouest ; les piémonts du Parnès et les plateaux du nord de l'Attique ; la tétrapole marathonnaise, à l'est du Pentélique ; enfin, séparée d'Athènes par l'Hymette, la Mésogée, elle-même compartimentée par des collines de faible altitude, qui occupe le sud-est de la péninsule. Par rapport à la moyenne des territoires civiques grecs, qui se parcourent en une ou deux heures de marche et constituent des ensembles relativement continus, le territoire athénien fait figure de géant.

1 KORRES 2009.

2 VASSILOPOULOU & KATSAROU 2009.

L'unification et la centralisation d'une telle surface autour d'un centre urbain hégémonique ont conduit à entreprendre une action particulièrement poussée sur les voies de communication. Nous étudierons ici les indices archéologiques d'une mise en forme du réseau routier athénien à l'époque archaïque, ainsi que les témoignages historiques qui permettent de deviner une action précoce des institutions sur les voies de communication. Certaines voies présentent des vestiges que l'on peut faire remonter à l'époque archaïque, voire à l'époque géométrique. Les sources écrites révèlent en outre des actions politiques visant à structurer le réseau routier de l'Attique au tournant des VI^e et V^e siècles av. n.è. La documentation athénienne autorise une réflexion portant spécifiquement sur cette période, ce qui éclaire les relations entre la mise en forme des réseaux routiers et la fixation des cadres de la cité-État.

1. VESTIGES DE VOIES ARCHAÏQUES

L'archéologie permet de reconstituer assez précisément un certain nombre de routes : les principales voies de circulation de l'Attique sont désormais bien connues et, dans certains dèmes, les réseaux locaux de routes et de chemins ont même pu être reconstitués³. Les chaussées mises au jour sont généralement constituées de recharges successives de terre battue mêlée de gravier, de tessons de céramique, de cailloux etc., ou taillées dans la roche naturelle, et fréquemment bordées par des murets. Il n'est pas rare d'observer des superpositions d'une demi-douzaine de couches, s'étageant sans solution de continuité des époques géométrique ou archaïque jusqu'à l'époque romaine. On voit donc se mettre en place, dès une haute époque, un réseau de voies pérennes. Des axes significatifs de la plaine de la Mésogée et du nord de l'Attique en particulier remontent à l'époque archaïque.

1.1. Mésogée

La Mésogée est séparée de la plaine d'Athènes par le massif de l'Hymette, qui culmine à un peu plus de 1000 m d'altitude. Pour autant, les deux plaines sont reliées par des voies qui traversent ou contournent la montagne, et ce à date ancienne. Le dème de Pallène, situé entre les massifs de l'Hymette et du Pentélique, se situe au point de contact entre la plaine d'Athènes,

3 Ainsi le dème d'Aténé dans LOHMANN 1993, p. 235-239 ; Myrrhinonte dans KAKAVOGIANNI 2009, p. 194-197.

la Mésogée et la plaine de Marathon. Il voit donc se croiser des axes menant vers la Mésogée et d'autres se dirigeant vers le Pentélique et le nord-est de l'Attique. Le temple d'Athéna Pallénis marquait un point de rencontre entre divers axes : des fouilles ont mis en évidence la présence de plusieurs vestiges de routes à proximité directe du temple⁴. D'autres voies traversent le massif de l'Hymette ou le contournent par le sud. Les sources de l'époque classique indiquent le nom de deux routes⁵ : la στεριιακή ὁδός, mentionnée par Platon⁶, et l'ἀστικὴ ὁδός nommée dans les baux des mines du Laurion⁷. La première va d'Athènes au dème de Steiria, à proximité de l'actuel Porto Raphti, en passant par un col au nord du massif de l'Hymette ; la seconde, contournant le massif par le sud, parvient au cap Sounion en traversant le massif minier du Laurion. Enfin, la voie mentionnée dans la bibliographie comme « route de Sphettos »⁸, en référence à un passage de la *Vie de Thésée* de Plutarque⁹, traverse l'Hymette approximativement en son milieu.

a. Στεριιακή ὁδός

La στεριιακή ὁδός relie la ville d'Athènes à l'actuel Porto Raphti, l'ancien dème de Steiria. Celui-ci est situé sur la baie de Porto Raphti, qui a joué un rôle important à haute époque. En usage dès le II^e millénaire av. n.è., ce port a représenté la principale connexion entre l'Attique et la mer Égée, l'Asie mineure et le Pont Euxin¹⁰. Le sanctuaire d'Apollon à Prasiai, au sud de la baie, apparaît chez Pausanias comme une étape maritime entre le pays des Hyperboréens et Délos¹¹. C'est probablement un segment de cette route qui a été mis au jour à Glyka Nera¹². Il s'agit d'une chaussée gravillonnée, couverte de débris de schiste vraisemblablement apportés d'une colline proche. Les états les plus anciens de la chaussée sont datés par la fouille de l'époque géométrique ou archaïque. Il s'agit donc visiblement d'une des artères les plus anciennement

4 STEINHAEUER 2009, p. 49-50 ; RAFTOPOULOU 2009.

5 MATTHAIOU 2009.

6 Platon, *Hipparque* 229a.

7 *Agora XIX* P10, B, l. 24 ; P26, l. 233 ; l. 453 ; P29, l. 15.

8 MATTHAIOU 2009, p. 29 ; KAKAVOGIANNI 2009, p. 188.

9 Plutarque, *Vie de Thésée* 13.

10 KAKAVOGIANNI 2009, p.185.

11 Pausanias 1.31.2.

12 KAKAVOGIANNI, TSELIOS *et al.* 2009 ; STEINHAEUER 2009, p.37 ; KAKAVOGIANNI 2009, p.184.

aménagées de l'Attique. Son hodonyme nous est connu par Platon qui cite, dans le dialogue *Hipparque*¹³, le texte de l'hermès d'Hipparque qui y était érigé :

Ἔστι δὲ δὴ καὶ τοῦτο ἐπὶ τῇ Στειριακῇ ὁδῷ, ἐν ᾧ λέγει· “μνημα τόδ’ Ἰπάρχου· μὴ φίλον ἔξαπάτα”.

Il y en a aussi un [hermès] sur la route de Steiria, où il est dit : « Monument d’Hipparque. Ne trompe pas ton ami. »

La στειριακὴ ὁδὸς semble donc bâtie dès la haute époque archaïque ; elle effectue un trajet significatif entre Athènes et le principal port de la côte est de la Mésogée, en traversant l'Hymette. Le passage de Platon montre qu'il s'agit, à l'époque des tyrans, d'un des grands axes entre Athènes et les dèmes et, à l'époque du philosophe, d'une route désignée par un hodonyme, ce qui apparaît rarement dans les sources et pourrait marquer une importance particulière de la route.

b. La route de Sphetos

La route de Sphetos est le deuxième grand axe entre Athènes et l'est de la Mésogée. O. Kakavogianni propose une restitution de son tracé fondée sur les fouilles préventives menées dans la Mésogée¹⁴. Plus méridionale que la στειριακὴ, cette route relie Athènes au dème de Sphetos (situé à peu près à l'emplacement de l'actuel Koropi) et se poursuit ensuite vers le sud-est, jusqu'au dème de Thorikos. Elle traverse le massif de l'Hymette par un col situé au nord-ouest de Sphetos, le col de Stavros. Cette route est d'ailleurs restée fort en usage jusqu'au xx^e s., comme on le voit sur des cartes anciennes¹⁵. La largeur de la route atteint 3 à 4 m¹⁶. La voie était probablement carrossable, même si aucune trace d'ornière n'y a été repérée. Elle apparaît en creux dans un passage de la *Vie de Thésée* de Plutarque, qui relate l'attaque tramée par les Pallantides contre le héros¹⁷ :

Οἱ μὲν ἐμφανῶς Σφηττόθεν ἐχώρουν ἐπὶ τὸ ἄστυ.

13 Platon, *Hipparque* 229a-b.

14 ΚΑΚΑΒΟΓΙΑΝΝΙ 2009.

15 TOMLINSON 2002, p. 36.

16 ΚΑΚΑΒΟΓΙΑΝΝΙ 2009, p. 188.

17 Plutarque, *Vie de Thésée* 13.

Les uns marchèrent ouvertement de Sphettos contre la ville.

Par ailleurs, un fragment d'un hermès d'Hipparque découvert à Koropi¹⁸ indique la moitié du chemin entre Athènes et Képhalé, la moderne Kératéa. Or, Koropi se trouve bien à mi-chemin entre Athènes et Kératéa, si l'on considère que le trajet suit un axe nord-ouest/sud-est traversant l'Hymette¹⁹. Il y a donc lieu de penser que la borne a été découverte à peu près *in situ*, et que la route, venant d'Athènes *via* l'Hymette, passait par le dème de Sphettos pour se poursuivre vers le sud-est et Képhalé. Cette route qui compte au nombre des grandes liaisons entre la ville et la Mésogée est donc attestée au moins depuis l'époque des Pisistratides.

c. Αστική οδός

Un troisième grand axe assure le lien entre Athènes et le sud de la péninsule : l'αστική οδός, qui relie la ville au cap Sounion, à l'extrémité sud de l'Attique. Cette route contourne l'Hymette par le sud, à l'instar de l'avenue moderne (leoforos Vouliagmenis). Si la voie rapide se poursuit vers le sud en longeant la côte, la route antique, d'après la reconstitution qu'en propose K. Kaza-Papageorgiou²⁰, demeurait en retrait à l'intérieur des terres, puis, atteignant la région minière du Laurion, obliquait droit au sud pour atteindre le dème de Sounion. Plusieurs paramètres contribuent à faire de cette voie un axe essentiel : la présence des sanctuaires de Poséidon et d'Athéna à l'extrémité du cap Sounion, mais aussi le fait qu'il s'agit de la principale voie reliant Athènes aux mines du Laurion. Le nom de la route, αστική οδός, la route « de la ville », apparaît dans les inscriptions dites des Polètes, datée de la fin du iv^e siècle²¹.

Les fouilles ont montré que cette route s'intègre aux réseaux locaux et se connecte, grâce à des voies secondaires, à d'autres axes importants²². En plusieurs points de la Mésogée, des segments de voies attribués à l'αστική οδός apparaissent en relation avec des nécropoles d'époques géométrique et archaïque²³. C'est le cas à Anavyssos, le long des contreforts

18 IG I³, 1023 ; voir *infra*.

19 TOMLINSON 2002, p. 35 ; ΚΑΚΑΒΟΓΙΑΝΝΙ 2009, p. 188.

20 KAZA-PAPAGEORGIOU *et al.* 2009

21 Agora XIX P10, B, l. 24 ; P26, l. 233 ; l. 453 ; P29, l. 15.

22 KAZA-PAPAGEORGIOU *et al.* 2009, p. 201 ; p. 203.

23 KAZA-PAPAGEORGIOU *et al.* 2009, p. 207 ; p. 208 ; p. 211.

ouest du mont Pani²⁴ : la route y longe une nécropole d'époque géométrique-archaïque, où a notamment été mise au jour la tombe de Kroisos. Il s'agit d'une sépulture ornée d'un kouros²⁵ et d'une épigramme funéraire datée des années 540-530 en l'honneur d'un certain Kroisos, mort au combat²⁶ :

Στέθι : καὶ οἴκτιρον : Κροῖσο
 παρὰ σῆμα θανόντος : / ἦόν
 ποτ' ἐνὶ προμάχοις : ὄλεσε
 θῶρος : Ἄρες.

Arrête-toi et pleure devant le tombeau de Kroisos qu'un jour, en première ligne, tua l'impétueux Arès.

L'ordre de s'arrêter (στέθι) assure que l'on se trouve ici face à une épitaphe qui prend à partie le passant marchant sur la route, procédé fréquent, voire topique, dans les épigrammes funéraires. Or, juste à l'ouest de la tombe a été découvert un segment de la route, comprenant des ornières taillées dans le rocher. C'est également à proximité de cette route qu'a été découverte le fameux kouros d'Aristodikos, daté de l'extrême fin du VI^e siècle. La nécropole aligne des monuments fastueux en évidence au bord de la route. Tout porte donc à croire que l'ἀστική οδός est une artère essentielle de la Mésogée depuis l'époque archaïque, voire l'époque géométrique. Les sépultures aristocratiques de l'époque archaïque qui s'exposent et s'adressent aux passants suggèrent une route fréquentée.

L'histoire de la route est aussi liée à celle de l'exploitation minière du Laurion, attestée dès la fin du VI^e siècle²⁷. L'ἀστική οδός traverse des zones parmi les plus riches en minerai de la région, dont la vallée de Berzeko, où ont été localisés les plus anciens ateliers de purifications du minerai connus dans le Laurion²⁸. Le développement de l'activité minière a conféré un enjeu supplémentaire à la route. L'ἀστική οδός apparaît comme une artère essentielle, non seulement dans les équilibres locaux de la Mésogée, mais également – comme l'indique cette

24 KAZA-PAPAGEORGIOU *et al.* 2009, p. 208.

25 RICHTER 1960, p. 118-119.

26 IG I³ 1240.

27 KAZA-PAPAGEORGIOU *et al.* 2009, p. 211.

28 KAZA-PAPAGEORGIOU *et al.* 2009, p. 209.

dénomination de route « de la ville » attestée à l'époque classique – un axe de communication privilégié entre la ville d'Athènes et une région essentielle de son territoire.

Ainsi se distinguent, dans la Mésogée archaïque, au moins trois grands axes routiers. Si ces routes ont une place dans le réseau local de la plaine, on voit également qu'elles permettent de relier le sud de l'Attique à la ville d'Athènes. Dans cette mesure, ces routes ont certainement joué un rôle dans l'intégration de l'ensemble de l'Attique au territoire athénien.

1.2. Nord de l'Attique

Le nord de l'Attique présente une situation particulière : il s'agit d'une zone montagneuse et d'une zone de frontières. Le massif du Parnès, qui culmine à 1413 m, mais comprend plusieurs plaines d'altitude cultivées, en occupe en effet la majeure partie. L'Attique y jouxte la Béotie et la Mégaride. Les voies du nord-ouest de l'Attique possèdent donc, outre leur rôle dans le réseau interne au territoire d'Athènes, une portée supra-civique ou régionale. Elles ont été systématiquement décrites par J. Ober²⁹ ou encore, plus récemment, par S. Fachard et D. Pirisino³⁰. Le rôle de ces voies dans les préoccupations stratégiques des v^e et iv^e siècles sera exposé ultérieurement³¹. Nous nous concentrerons ici sur certaines routes présentant des indices susceptibles de dénoter des aménagements antérieurs à l'époque classique.

a. Vers le Parnès

Des routes quittent Athènes en direction du nord, menant vers le massif du Parnès où se trouvent les frontières entre Athènes et les cités béotiennes. Acharnes représente, dans le réseau du nord de l'Attique, un point nodal. La route d'Acharnes est donc l'une des voies principales pour se rendre vers le nord de l'Attique depuis Athènes. La route quitte la ville par la porte du même nom. Le dème d'Acharnes est situé à environ 10 km de la ville. On y a mis au jour la route antique sur une longueur de 200 m³². Sept couches de chaussée successives ont été identifiées, échelonnées entre l'époque classique et le xx^e siècle. Par

29 OBER 1985.

30 FACHARD, PIRISINO 2015.

31 Voir *infra*, chap. III.2.

32 PLATONOS 2009, p. 141.

endroits sont également apparues des couches plus anciennes ; mais la phase pré-classique de la route apparaît moins aménagée : il s'agit d'une simple chaussée de terre battue, dénuée de muret de délimitation, contrairement aux couches postérieures. Toutefois, cela indique bien un usage ancien et continu de la route dès avant l'époque classique. À Acharnes, la route se divise en plusieurs branches. La plus orientale se dirige vers Décélie. On peut se rendre, de là, vers la plaine d'Oropos³³, ou encore à Tanagra. D'après Hérodote, c'est cette route qu'a suivie Mardonios lors de la seconde guerre médique, en 480, pour rejoindre ses alliés thébains et échapper aux troupes grecques rassemblées sur l'Isthme, prêtes à marcher sur l'Attique³⁴.

Vers le nord-ouest, une autre route se dirige vers Phylé³⁵. Des vestiges importants en sont encore visibles. Carrossable, la route est équipée d'un mur de soutènement de construction soignée³⁶. On l'a souvent considérée comme une voie d'intérêt essentiellement militaire³⁷ ; mais D. Pirisino³⁸, dans sa thèse sur le parcours de la procession de la Pythaïde en Attique, propose une réévaluation des enjeux de cette voie. Selon lui, la route de Phylé aurait pu appartenir au parcours de la procession. Tout d'abord, elle ne dessert pas uniquement la forteresse de Phylé, mais se poursuit en direction de la plaine de Skourta – constituant ainsi la voie la plus directe entre Athènes et Thèbes³⁹. La plaine de Skourta présente en outre un intérêt économique non négligeable⁴⁰. Enfin, D. Pirisino souligne que la route donnait peut-être accès à un certain nombre de sanctuaires ruraux situés dans la montagne, tels une grotte de Pan et des Nymphes, et le mont Harma⁴¹ : selon Strabon, le départ de la Pythaïde, procession irrégulière attestée dès la seconde moitié du VI^e siècle av. n.è., avait pour condition l'apparition d'un éclair au sommet de cette montagne⁴². L'étude de D. Pirisino va donc dans le sens d'une réévaluation de

33 PLATONOS 2009, p. 141.

34 Hérodote 9.15.

35 PLATONOS 2009, p. 144.

36 OBER 1985, p. 116 ; PLATONOS 2009, p. 145 ; FACHARD, PIRISINO 2015, p. 141 ; PIRISINO 2015, p. 160-251.

37 PLATONOS 2009, p. 145.

38 PIRISINO 2015, p. 249-251.

39 PIRISINO 2015, p. 257.

40 MUNN & ZIMMERMANN MUNN 1990 ; MUNN 2010 ; voir *infra*, chap. III.2.

41 PIRISINO 2015, p. 250.

42 Strabon 9.2.11.

l'importance de cet axe de montagne, même si l'hypothèse que la procession de la Pythaïde empruntait ce trajet est sujette à caution⁴³.

Outre les routes décrites ici, le massif du Parnès est traversé par un réseau assez dense de voies antiques⁴⁴. Les vestiges de routes anciennes visibles dans le massif ne sont pas datables sur des critères internes. Ces voies ont principalement été étudiées au prisme des études militaires, car des édifices défensifs athéniens ou béotiens de la fin de l'époque classique en occupent les points stratégiques. La tentation est donc grande d'associer les routes aux forteresses et de dater les premières grâce aux secondes⁴⁵. Toutefois, les passages de montagne que l'on décide, au IV^e siècle ou plus tôt, de flanquer d'édifices défensifs étaient très certainement des axes fréquentés dès avant⁴⁶. J. Ober⁴⁷ dans *Fortress Attica*, a défendu la thèse d'un système routier qui serait le corollaire d'un « système défensif » politiquement et chronologiquement cohérent, établi au IV^e siècle aux marches de l'Attique et de la Béotie. Mais les études de S. Fachard et D. Pirisino ont apporté des objections importantes à cette image d'un système uniforme, comme nous le verrons plus loin⁴⁸. On peut donc considérer avec vraisemblance que les voies du Parnès suivent des tracés utilisés antérieurement à l'édification des ouvrages défensifs. Le rôle de carrefour du dème d'Acharnes doit également être souligné.

b. Ἰερὰ ὁδός : la route d'Éleusis

La voie menant d'Athènes à Éleusis fait partie des voies antiques les mieux connues. La plaine d'Éleusis, ou plaine thriasienne, représente la partie la plus occidentale du territoire athénien. Elle est séparée du territoire mégarien par une « terre sacrée », la ἰερὰ ὀργάς, et des conflits frontaliers entre les deux cités ont pu avoir lieu dans cette zone⁴⁹.

La route d'Éleusis est un axe d'une grande importance économique, puisqu'elle relie Athènes aux plaines du nord-ouest de l'Attique, pour se poursuivre ensuite, soit vers Mégare et l'isthme à l'ouest, soit vers la Béotie au nord-ouest. De ce fait, elle revêt également une valeur

43 Voir *infra*, chap. II.4.

44 PIRISINO 2015, p.250.

45 PLATONOS 2009, p. 140 ; OBER 1985, p. 181.

46 PLATONOS 2009, p. 140.

47 OBER 1985.

48 FACHARD 2013 ; FACHARD & PIRISINO 2015 ; PIRISINO 2015 ; voir *infra*, chap. III.2.

49 DAVERIO ROCCHI 1987 ; ROBU 2014, p. 62.

stratégique : le dème d'Éleusis est fortifié depuis le VI^e s. av. n. è, comme en témoignent ses murailles de briques crues⁵⁰. Enfin, Éleusis comprend un sanctuaire très important et la route est empruntée annuellement par la grande procession des Mystères qui part d'Athènes. Cette route a pu être désignée comme ἱερά ὁδός, « voie sacrée », comme on le voit chez Pausanias⁵¹ ou, dans une *rasura*, sur la borne IG I³, 1096, datée du V^e siècle av. n.è. (**fig. 33-34**) :

ὁρος
τῆς ὁδοῦ
τῆς Ἐλευσίνιαδε [ἡ[ιε]ροῦς]

Borne de la route [sacrée] d'Éleusis.

Cette « voie sacrée » a fait l'objet d'investigations archéologiques assez précoces : celles de D. Kampouroglou en 1891 et 1892 et celles de K. Kourouniotis et I. Travlos entre 1932 et 1939. Plus récemment, les fouilles préventives liées à la construction du métro d'Athènes ont révélé des chaussées antiques de la route (**fig. 2 ; fig. 12**), permettant même d'étudier certains segments en diachronie⁵². Ainsi, en plusieurs endroits, il est avéré que les états les plus anciens remontent à l'époque archaïque, voire à l'époque géométrique⁵³.

La route d'Athènes à Éleusis est longue en tout de 20 km et large de 3 à 5 m. Son tracé était déjà bien repéré par les voyageurs du XIX^e siècle. Elle quitte Athènes par la porte sacrée, dans le quartier du Céramique, et part vers le nord-ouest, traversant le Céphise athénien. Le cours du fleuve a beaucoup changé au cours de l'Antiquité et a pu occasionner des modifications dans le tracé de la route : ainsi, on a mis au jour un passage où le tracé de la voie géométrique a visiblement été modifié en raison de débordements du fleuve⁵⁴. L'actuelle Daphni, où se trouvait un sanctuaire d'Aphrodite, marque approximativement le milieu du chemin. Un segment important de la route y a été mis au jour par I. Travlos (**fig. 35**)⁵⁵. La chaussée était empierrée et délimitée par des murets. Différents bâtiments appartenant au sanctuaire la bordent : au nord de la route, un haut pan de rocher percé

50 TRAVLOS 1988, p. 93-94.

51 Pausanias 1.36.3.

52 DRAKOTOU 2009.

53 DRAKOTOU 2009, p. 114 ; p. 116 ; p. 119.

54 DRAKOTOU 2009, p. 116.

55 TRAVLOS 1937.



Figure 33.
Borne de la route d'Éleusis. Athènes, musée du Céramique. Cl. A. Vorsanger.

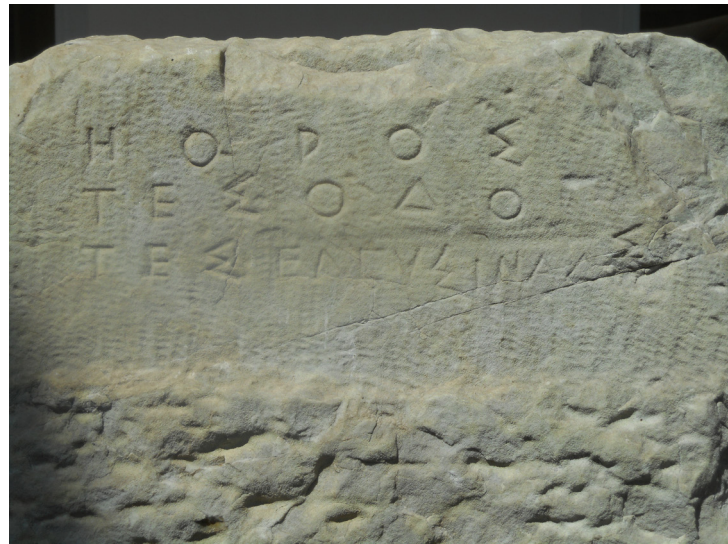


Figure 34.
Détail de l'inscription de la borne d'Éleusis. Athènes, musée du Céramique.
Cl. A. Vorsanger.

de niches votives et un bâtiment de fonction indéterminée ; directement au sud de la route, un bâtiment rectangulaire, daté du début du v^e siècle av. n.è., dont on voit une assise de forts blocs polygonaux. Il s'agissait peut-être d'un poste de garde. Cet édifice est mentionné par Pausanias⁵⁶. La route passe ensuite entre les deux sommets du petit massif de l'Aigaléos et rejoint la côte, qu'elle suit jusqu'à Éleusis. Cette partie côtière est marquée par une zone lagunaire, les Rheitoi. La route traverse ensuite le Céphise éleusinien avant de parvenir au sanctuaire.

Le sanctuaire d'Éleusis connaît un développement important à partir du début du vi^e siècle. Le premier *telesterion* monumental est daté de cette époque⁵⁷. Mais c'est sous la tyrannie de Pisistrate que le culte éleusinien semble acquérir un succès dépassant les frontières d'Athènes⁵⁸. Le *telesterion* est considérablement agrandi et orné. Les fortifications

56 TRAVLOS 1988, p. 177 ; PAPANGELI 2009, p. 128 ; Pausanias 1.37.7.

57 TRAVLOS 1988, p. 92-93.

58 TRAVLOS 1988, p. 93.

de brique crue datent également de cette époque⁵⁹. Il est probable que la route acquiert son aura de voie « sacrée » et processionnelle au cours du VI^e siècle, parallèlement au développement du sanctuaire.

La route d'Éleusis joue également un rôle particulier dans le cycle mythologique des aventures de Thésée entre Trézène et Athènes. Ce cycle héroïque, connu principalement par Diodore⁶⁰ puis par Plutarque dans la *Vie de Thésée*⁶¹, apparaît massivement dans la céramique attique de la fin du VI^e siècle, ce qui a mené à la conclusion que Thésée est constitué, à cette époque, en héros national athénien, auteur de l'unification et de la pacification du territoire lors de son voyage de Trézène à Athènes⁶². Or, la partie de sa geste comprise entre Éleusis et Athènes suit le trajet de la « voie sacrée ». Les aventures du héros sont situées sur des points marquants de la route. À Éleusis, il défait Cercyon. Peu après, il fait un sort à l'effroyable Procruste : chez Plutarque, l'aventure a lieu « un peu plus loin » (μικρὸν προελθών), sans plus de précisions. Diodore, en revanche, place cet épisode en un lieu nommé Korydallos (ἐν τῷ λεγομένῳ Κορυδαλλῷ τῆς Ἀττικῆς). On peut rapprocher ce toponyme du nom du mont Korydallos, le sommet sud du massif de l'Aigaléos. Le passage de l'Aigaléos marque la limite entre la plaine d'Éleusis et la plaine d'Athènes ; comme on l'a vu, il se situe à mi-chemin entre Athènes et Éleusis. Enfin, au Céphise athénien, qui marque les abords immédiats de la ville, Thésée est accueilli par les Phytalides qui le soumettent à des rites de purification. On voit donc trois points significatifs de la route associés au héros Thésée, dont Apollodore dit explicitement qu'il la « purifie »⁶³ :

Καθάρας οὖν Θησεὺς τὴν ὁδὸν ἤκεν εἰς Ἀθήνας.

Thésée, ayant purifié la route, parvint à Athènes.

La ἱερὰ ὁδός qui relie Éleusis et Athènes semble donc acquérir un prestige certain au cours du VI^e siècle. Il s'agit d'un grand axe du territoire athénien, mais aussi d'une artère qui relie l'Attique à la Mégaride et la Béotie voisines. Chargée, de plus, d'une forte aura mythologique et

59 TRAVLOS 1988, p. 93-94.

60 Diodore de Sicile 4.59.

61 Plutarque, *Vie de Thésée* 11-12.

62 CALAME 1990, p. 421-422 ; CORNET 2000, p. 28.

63 Apollodore, *Épitomé* 1.4.



Figure 35.
Le tracé de la route d'Éleusis dans le sanctuaire de Daphni. Cl. A. Vorsanger.

rituelle, elle manifeste à plusieurs niveaux la façon dont Athènes, à la fin de l'époque archaïque, s'affirme comme centre hégémonique de l'Attique.

Les exemples présentés ci-dessus suggèrent donc que les grandes artères du territoire athénien sont en place au moins dès l'époque archaïque. En plusieurs endroits, l'archéologie montre que leurs aménagements techniques ne sont pas inférieurs, à cette époque, à ceux des phases postérieures, qui ne font souvent que reprendre et restaurer des chaussées préexistantes. Il semble donc que l'Athènes archaïque s'est souciée, à haute époque, de l'aménagement des communications à travers tout le territoire. L'existence d'un tel réseau apparaît même comme une conséquence de la mise en place d'un territoire civique unifié autour d'Athènes et un corollaire des profondes mutations socio-politiques à l'œuvre à l'époque archaïque. En effet, dans les sources écrites, la fin du VI^e siècle apparaît comme un moment majeur dans l'histoire des routes attiques.

2. LES PISISTRATIDES ET LES ROUTES

La période de la tyrannie des Pisistratides ressort particulièrement dans les sources concernant les voies de circulation. Certains éléments de leur politique sont susceptibles de s'être accompagnés d'une intensification des circulations au sein de l'Attique, notamment des

déplacements commerciaux. La mise en place du prélèvement sur la production agricole par Pisistrate a pu stimuler la circulation terrestre⁶⁴. Selon J. Zurbach, on ne peut déterminer précisément s'il était perçu en nature ou en espèces⁶⁵ : s'il était perçu en nature, il faut supposer que son produit s'acheminait vers la ville, transporté soit par les paysans eux-mêmes, soit éventuellement par des percepteurs. Perçu en espèce, il impose aux paysans de vendre une partie de leur production pour se procurer des liquidités. Toujours est-il qu'une telle mesure, favorisant la commercialisation d'une partie de la production agricole, a dû susciter une mobilité commerciale accrue entre les bourgs, et plus largement entre la ville d'Athènes et l'ensemble de la *chôra*. Par ailleurs, Pisistrate et ses fils, à l'instar d'autres tyrans en Grèce, menèrent une politique édilitaire ambitieuse. Là encore, on peut voir un facteur d'intensification des déplacements en Attique – transport de matériaux, déplacements professionnels. De plus, il est tentant d'attribuer à cette époque de constructions intensives des travaux routiers sur les grands axes du territoire décrits plus haut.

Outre ces circonstances institutionnelles et économiques favorables, deux éléments relient concrètement les Pisistratides à la mise en place du réseau routier attique : les piliers hermaïques d'Hipparque et l'autel des Douze dieux édifié sur l'agora par Pisistrate le Jeune.

2.1. Les hermès d'Hipparque

L'installation par Hipparque, frère du tyran Hippias, d'une série de piliers hermaïques sur les routes de l'Attique est la première opération de bornage d'ampleur attestée par les sources grecques, ainsi qu'un indice majeur en faveur d'une éventuelle politique routière des Pisistratides. L'entreprise est connue par plusieurs témoignages concordants. Tout d'abord, le Pseudo-Platon la relate dans le dialogue *Hipparque*⁶⁶ :

Ἐπειδὴ δὲ αὐτῷ οἱ περὶ τὸ ἄστυ τῶν πολιτῶν πεπαιδευμένοι ἦσαν καὶ **228d** ἐθαύμαζον αὐτὸν ἐπὶ σοφίᾳ, ἐπιβουλεύων αὐτὸς τοὺς ἐν τοῖς ἀγροῖς παιδεῦσαι ἔστησεν αὐτοῖς Ἑρμᾶς κατὰ τὰς ὁδοὺς ἐν μέσῳ τοῦ ἄστεος καὶ τῶν δήμων ἐκάστων, κάπειτα τῆς σοφίας τῆς αὐτοῦ, ἦν τ' ἔμαθεν καὶ ἦν αὐτὸς ἐξηῦρεν, ἐκλεξάμενος ἃ ἠγεῖτο σοφώτατα εἶναι, ταῦτα αὐτὸς ἐντείνας εἰς ἐλεγείον αὐτοῦ ποιήματα καὶ ἐπιδείγματα τῆς σοφίας ἐπέγραψεν, **228e** ἵνα πρῶτον μὲν τὰ ἐν Δελφοῖς γράμματα

64 Aristote, *Ath. Pol.* 16.4 ; Thucydide 6.54.

65 ZURBACH 2017, p. 422.

66 Platon, *Hipparque* 228c-229d.

τὰ σοφὰ ταῦτα μὴ θαυμάζοιεν οἱ πολῖται αὐτοῦ, τό τε “γνώθι σαυτόν” καὶ τὸ “μηδὲν ἄγαν” καὶ τᾶλλα τὰ τοιαῦτα, ἀλλὰ τὰ Ἰππάρχου ῥήματα μᾶλλον σοφὰ ἤγοϊντο, ἔπειτα παριόντες ἄνω καὶ κάτω καὶ ἀναγιγνώσκοντες καὶ γεῦμα λαμβάνοντες αὐτοῦ τῆς σοφίας φοιτῶν ἐκ τῶν ἀγρῶν καὶ ἐπὶ τὰ λοιπὰ παιδευθησόμενοι. Ἔστων δὲ δύο τῶπιγράμματα· ἐν μὲν τοῖς 229a ἐπ’ ἀριστερὰ τοῦ Ἑρμοῦ ἐκάστου ἐπιγέγραπται λέγων ὁ Ἑρμῆς ὅτι ἐν μέσῳ τοῦ ἄστεος καὶ τοῦ δήμου ἔστηκεν, ἐν δὲ τοῖς ἐπὶ δεξιᾷ· “μνήμα τόδ’ Ἰππάρχου· στείχε δίκαια φρονῶν” φησίν. ἔστι δὲ τῶν ποιημάτων καὶ ἄλλα ἐν ἄλλοις Ἑρμαῖς πολλὰ καὶ καλὰ ἐπιγεγραμμένα· ἔστι δὲ δὴ καὶ τοῦτο ἐπὶ τῇ Στειριακῇ ὁδῷ, ἐν ᾗ λέγει· 229b “μνήμα τόδ’ Ἰππάρχου· μὴ φίλον ἐξαπάτα.”

Après qu’il eut éduqué les citoyens de la ville et que ceux-ci l’admirent pour sa sagesse, désirant éduquer à leur tour ceux de la campagne, il fit ériger à leur intention des hermès le long des routes, à mi-chemin entre la ville et chaque dème, puis il choisit ce qu’il estimait être le meilleur de sa sagesse (que ce soient des choses qu’il avait apprises ou trouvées lui-même) et le tourna en vers élégiaques qu’il fit graver pour qu’ils deviennent les œuvres aussi bien que les témoins de sa sagesse. Ainsi, dans un premier temps, les citoyens n’admirent plus les sages maximes inscrites à Delphes, comme le « connais-toi toi-même », le « rien de trop » ou les autres et considérèrent que les maximes d’Hipparque étaient plus sages. Puis, dans leurs allées et venues, à force de lire, ils prirent goût à sa sagesse et quittèrent leurs champs pour se promener et s’instruire des autres maximes. Il y a deux inscriptions : à la gauche de chaque hermès il est écrit qu’il se trouve à mi-chemin entre la ville et le dème, et à droite : « Monument d’Hipparque. Marche avec des pensées de justice. » Il y a beaucoup d’inscriptions, grandes et belles, une différente sur chaque hermès. Celle de l’hermès de la route de Steiria dit : « Monument d’Hipparque. Ne trompe pas ton ami. »

Dans une perspective d’éducation rurale, Hipparque fait édifier des piliers hermaïques à mi-chemin entre Athènes et chacun des dèmes de l’Attique. Sur chaque hermès était gravé un distique élégiaque dont le premier vers, à gauche de l’hermès – l’auteur ne précisant pas s’il entend par là la gauche du monument ou la gauche de l’observateur –, indiquait qu’on se trouvait à mi-chemin du dème, et le second, à droite, était une maxime morale de l’invention d’Hipparque.

Deux notices de lexicographes, l’une chez Hésychius, la seconde dans la *Souda*, évoquent également ces hermès. Hésychius, s.v. « ἰππάρχειος Ἑρμῆς », s’appuie clairement sur le texte platonicien, insistant, à la suite du philosophe, sur la portée morale des monuments :

Ἰππάρχειος Ἑρμῆς· Ἰππάρχειοι Ἑρμαῖ, ἃς ἀνέστησεν Ἰππαρχος στήλας ἐγγράψας εἰς αὐτὰς ἐλεγεία, ἐξ ὧν ἔμελλον βελτίους οἱ ἀναγιγνώσκοντες γίνεσθαι.

Hermès d’Hipparque : hermès d’Hipparque, stèles qu’Hipparque fit ériger, après y avoir fait graver des vers élégiaques grâce auxquels ceux qui les lisaient devaient devenir meilleurs.

La notice de la *Souda*, s.v. « ἑρμαῖ », mentionne également ces hermès qualifiés d'après le Pisistratide, mais n'apporte pas d'autres éléments :

Ἐκαλοῦντο δὲ τινες καὶ Ἰππάρχειοι Ἑρμαῖ ἀπὸ Ἰππάρχου τοῦ Πεισιστράτου.

D'autres sont appelés « hermès d'Hipparque » d'après Hipparque fils de Pisistrate.

Ces témoignages littéraires sont corroborés par un fragment de l'un des hermès d'Hipparque⁶⁷, connu depuis le XVIII^e siècle, mais étudié seulement depuis sa redécouverte dans la cour de l'école de Koropi en 1935 par J. Kirchner et St. Dow⁶⁸. Le monument, passablement abîmé, présente une ligne inscrite verticalement sur le bord droit de sa face antérieure⁶⁹, l'hexamètre du distique élégiaque (**fig. 36**). On restitue partiellement le pentamètre d'après le passage d'*Hipparque*, mais la maxime morale est perdue :

[ἐ]ν μ^ηέσοι κεφαλῆς τε καὶ ἄστεος ἀγλαὸς ἡρμῆς
[μνεμα τόδε ἡι(π)άρχο·] [--- --- -]

Entre Képhalè et la ville, un hermès somptueux, monument d'Hipparque.

La borne se trouvait vraisemblablement sur la route reliant Athènes aux dèmes de Sphettos et Thorikos⁷⁰. On peut enfin rapprocher de ce dossier une mention dans la *Souda* s.v. « Τρικέφαλος » :

Τρικέφαλος· ὁ Ἑρμῆς, ὡσπερ διδάσκων τὰς ὁδοὺς καὶ ἔχων ὑπογραφὴν, ποῦ μὲν αὐτὴ φέρει ἢ ὁδός, ποῦ δὲ ἐκείνη. Ἴσως δὲ πρὸς ἐκάστην ὁδὸν κεφαλὴν εἶχεν. Ἔστι δὲ ὁ ἀναθεὶς τὸν τρικέφαλον Ἑρμῆν, ὡς Φιλόχορος φησι, Προκλείδης Ἰππάρχου ἑραστής. Ἰσαῖος ἐν τῷ περὶ Εὐκλείδου· μικρὸν δ' ἄνω τοῦ Τρικεφάλου, παρὰ τὴν Ἔστιαν ὁδόν. Τὸ πλήρῆς ἐστὶ τοῦ τρικεφάλου Ἑρμοῦ.

Triképhalos [à trois têtes] : Hermès, car il renseigne sur les routes et comprend une inscription qui indique où mènent cette route-ci et cette route-là. Peut-être qu'il avait une tête tournée vers chacune des routes. Celui qui a dédié l'Hermès à trois têtes est, selon Philochore, Prokleidès, l'amant d'Hipparque. Isée, dans le Sur Eukleidès :

67 IG I³, 1023.

68 KIRCHNER & DOW 1937.

69 Certains commentateurs croient voir sur ce point une incohérence entre le texte platonicien et l'inscription, puisque, dans *Hipparque*, il est dit que l'hexamètre se situe à gauche du monument (CROME 1935 ; WREDE 1986, p. 5-8 ; ALONI 2000, p. 82-83). Cependant, cette discordance est peut-être seulement due à une différence de point de vue. L'hexamètre de l'hermès de Koropi est gravé sur le bord droit du point de vue de l'observateur ; mais peut-être l'aspect partiellement humanisé de la statue a-t-il poussé Platon à latéraliser le texte par rapport à l'hermès lui-même.

70 Voir *supra* ; TOMLINSON 2002, p. 35 ; KAKAVOGIANNI 2009, p. 188.

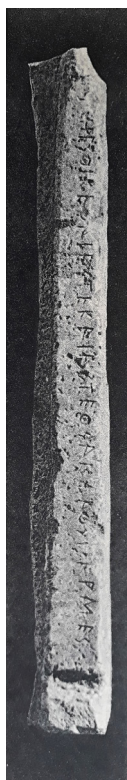


Figure 36.
L'hermès de Koropi [KIRCHNER 1948, pl. 5, n° 11].

« un peu au-dessus du Triképhalos, sur la rue Hestia ». Sous-entendu : « de l'Hermès Triképhalos ».

Il semble qu'un amant d'Hipparque ait dédié dans Athènes, à un carrefour, un hermès à trois têtes portant des inscriptions qui renseignaient sur les trois routes qu'il pointait. Il s'agit donc d'un nouveau lien – certes ténu – entre le cercle des Pisistratides et les piliers hermaïques.

Il paraît justifié de mettre en valeur l'originalité de l'entreprise d'Hipparque dans la mesure où elle constitue la première attestation de bornage systématique d'un ensemble de routes dans le monde grec. Il semble que le projet d'Hipparque apporte la force d'un programme politique à une pratique de marquage des routes cantonnée jusqu'alors aux cairns que les passants édifiaient ponctuellement⁷¹. Les hermès d'Hipparque, au contraire, fonctionnent en série et émanent d'une autorité étatique. Ils jalonnent, d'après le dialogue platonicien, les voies reliant la ville à chacun des *dèmes* : ἐν μέσῳ τοῦ ἄστεος καὶ τῶν δήμων ἐκάστων.

⁷¹ Voir *supra*, chap. I.4.

On peut estimer le nombre de ces hermès à environ 139, le nombre des dèmes clisthédiens, ou moins, comme le suggère B. M. Lavelle⁷², qui considère que, si une route desservait plusieurs dèmes, ceux-ci n'étaient peut-être pas tous indiqués par un hermès. De même, les dèmes urbains ne semblent pas concernés par une mesure qui vise en premier lieu les habitants de la campagne. De plus, le bornage d'Hipparque, installé avant les réformes de Clisthène, se fondait probablement sur un découpage des dèmes partiellement différent.

En tout état de cause, on peut considérer qu'on trouvait au moins une borne sur chacun des principaux tracés de l'Attique. Le bornage permet d'identifier les voies principales, les distinguant des voies locales et des chemins de traverse. Plus encore, par l'uniformisation de l'équipement routier ou « para-routier », il marque l'appartenance à l'Attique et le lien opéré par la route entre les dèmes et Athènes. La centralité de la ville d'Athènes est soulignée : la ville devient, dans la conception de l'espace véhiculée par ce bornage, le centre et le point nodal de l'Attique, où convergent toutes les routes. Pour P. Siewert, l'existence d'un réseau de voies rayonnant aux alentours directs d'Athènes remonte au plus tard à l'époque mycénienne ; les Pisistratide étendent cette structure rayonnante à l'ensemble de l'Attique grâce aux mesures de mesurage et de bornage⁷³. Dans un contexte où les rivalités et les luttes entre factions territoriales sont encore actives, ce geste d'uniformisation des voies possède une charge politique importante.

De plus, les hermès d'Hipparque possèdent une véritable utilité pratique. Signalant la moitié du chemin entre la ville et le bourg, ils deviennent des indicateurs de direction et de distance, même s'il ne s'agit que d'une distance relative. B. M. Lavelle⁷⁴ dénie aux hermès d'Hipparque toute utilité réelle pour les usagers de la route, avançant que ceux-ci connaissaient déjà parfaitement le trajet entre leur dème et Athènes. Mais, sur un chemin familier, tout un chacun s'appuie sur des repères paysagers pour estimer la distance parcourue et celle qui reste à parcourir ; en indiquant la mi-chemin, les hermès d'Hipparque constituent des repères

72 LAVELLE 1985, p. 417-418.

73 SIEWERT 1982, p. 66.

74 LAVELLE 1985.

fixes et prévisibles⁷⁵. Malgré l'absence de distance chiffrée sur les hermès d'Hipparque, on a nécessairement dû opérer un mesurage, même grossier, pour établir les distances. Peut-être celui-ci était-il fondé uniquement sur des évaluations du temps de trajet. Du reste, les paysans athéniens de la fin du VI^e siècle trouvaient peut-être plus évocateur de savoir qu'ils avaient parcouru la moitié de leur chemin que de se voir donner une distance en stades⁷⁶. Les hermès d'Hipparque ont donc pu faciliter et encourager la mobilité en Attique, et notamment les trajets entre la ville et les bourgs de la *chôra*. On voit peut-être la trace d'un développement de la mobilité dans le récit platonicien, lorsque l'auteur écrit que, séduits par les maximes des hermès, les paysans « quittèrent leurs champs pour se promener et s'instruire des autres maximes » (φοιτῶεν ἐκ τῶν ἀγρῶν καὶ ἐπὶ τὰ λοιπὰ παιδευθησόμενοι).

Mais ces monuments possèdent également d'autres dimensions. Le Pseudo-Platon et Hésychius à sa suite insistent sur la portée morale et éducative des maximes inscrites sur les hermès. Cette idée n'est sûrement pas à accepter au pied de la lettre. La portée politique des hermès est plus évidente : dans un contexte marqué par des luttes claniques aux forts ancrages régionaux, ils imposent la marque des tyrans sur l'ensemble du territoire et étendent leur zone d'influence. En outre, Hipparque a utilisé ce bornage comme un moyen de propagande personnelle. B. M. Lavelle⁷⁷ insiste sur le fait que seul le nom d'Hipparque figure sur les hermès, sans référence au nom de son père, Pisistrate, ce qui est compris comme une façon, pour le cadet, de se mettre en lumière de façon individuelle, hors du cadre familial. Pour B. M. Lavelle, la propagande personnelle est le principal objectif des hermès et le « real purpose » du Pisistratide⁷⁸. Hipparque s'y présente comme source de sagesse, grâce aux maximes, et figure d'un mouvement d'unification du territoire attique autour de la ville d'Athènes. Cet aspect est certain ; cependant, B. M. Lavelle le considère comme le seul valable pour interpréter le bornage : il refuse l'idée que les hermès fassent partie, plus largement, d'un programme routier.

75 Fr. Salviat et J. Servais signalent à ce sujet un passage de Quintilien, *Institution oratoire* 4.5.22 : *Facientibus iter multum detrahunt fatigationis notata inscriptis lapidibus spatia*, « Lorsqu'on chemine, les distances marquées sur les pierres inscrites allègent de beaucoup la fatigue. » SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 272.

76 Voir *supra*, chap. I.2 et 4.

77 LAVELLE 1985, p. 419.

78 LAVELLE 1985, p. 412.

Cette surévaluation de la portée idéologique, abstraite, au détriment de la valeur pratique des piliers hermaïques paraît très discutable.

Les hermès d’Hipparque sont-ils une partie d’un programme routier plus large des Pisistratides ? Leur seule installation témoigne déjà d’une évolution considérable du réseau routier attique⁷⁹ : l’implantation des bornes suppose, comme on l’a vu, un mesurage préalable ; elle identifie des routes principales ; elle impose la marque de la cité et de ses dirigeants sur l’ensemble du territoire. Par ailleurs, il n’est pas impossible que le bornage soit allé de pair avec des travaux sur le réseau routier. Le Pseudo-Platon n’en dit pas un mot, car les maximes sur les hermès sont le seul élément qui l’intéresse. On a vu plus haut qu’un certain nombre de grands axes routiers athéniens présentent des vestiges de l’époque archaïque, voire géométrique. Il faut donc poser l’hypothèse qu’un mouvement de développement du réseau routier était en cours, que l’initiative en revienne aux Pisistratides ou remonte à une date antérieure. Hipparque a posé sa marque personnelle sur des voies dont l’importance s’affirmait au sein d’un territoire dont les équilibres étaient en pleine mutation. Le bornage représenterait donc une étape au sein du processus de longue durée qui voit se structurer le réseau routier attique.

2.2. L’autel des Douze dieux

Plusieurs auteurs ont effectué un rapprochement entre l’installation des hermès d’Hipparque et la fondation, sur l’agora d’Athènes, de l’autel des Douze dieux⁸⁰, qui a servi de point de référence à un mesurage de l’Attique. M. Crosby, dans la publication des fouilles de l’autel en 1934 et 1946⁸¹, date sa construction de 522/1, sous l’archontat de Pisistrate le Jeune, fils d’Hippias et dédicant du monument⁸². La construction de cet autel est chronologiquement très proche de l’édification des hermès d’Hipparque. À l’instar de J. F. Crome⁸³, M. Crosby qualifie l’autel de « central milestone »⁸⁴, borne centrale.

79 LOHMANN 2002, p. 115.

80 CROME 1935 ; WREDE 1986 ; LOHMANN 2002, p. 115.

81 CROSBY 1949.

82 CROSBY 1949, p. 103. Pour l’attribution à Pisistrate le Jeune : Thucydide 6.54.6-7.

83 CROME 1935, p. 307, « Zentralmeilstein ».

84 CROSBY 1949, p. 81.

Deux textes attestent en effet le rapport entre l'autel des Douze dieux et le mesurage et le bornage de l'Attique. Tout d'abord, une borne routière portant une inscription versifiée en distiques élégiaques, datée de la fin du v^e siècle sur des critères linguistiques, était érigée à mi-chemin entre l'autel des Douze dieux et le Pirée⁸⁵. La pierre, aujourd'hui perdue, a été vue par R. Chandler au xviii^e siècle, réemployée dans un mur aux abords de l'Acropole d'Athènes⁸⁶ :

[ἡ πόλις] ἔστ<η>σ[έμ με β]ροτ[οῖς] μνημεῖον ἀληθὲς
 [-]σημαίνει[ν μ]<έ>τρ[ον] ὁδοιπορίας·
 [-] - τ]ὸ μεταχσὸν θεῶν πρὸς δώδεκα βωμόν
 [ἔξ καὶ τ]εσσαράκοντ' ἐγ λιμένος στάδιοι.

La cité m'a érigé, signe véridique indiquant aux mortels... la mesure du trajet. ... le milieu du chemin du port à l'autel des Douze dieux, quarante-six stades.

La pierre indique donc la moitié du trajet entre le port et l'autel des Douze dieux, ainsi qu'une distance chiffrée. Hérodote fournit également une distance mesurée à partir de cet autel⁸⁷ :

Ἔστι δὲ ὁδὸς ἐς Ἡλίου πόλιν ἀπὸ θαλάσσης ἄνω ἰόντι παραπλησίη τὸ μῆκος τῆ ἔξ Ἀθηνέων ὁδῶ τῆ ἀπὸ τῶν δωδέκα θεῶν τοῦ βωμοῦ φερούση ἕς τε Πίσαν καὶ ἐπὶ τὸν νηὸν τοῦ Διὸς τοῦ Ὀλυμπίου.

Pour remonter de la côte à Héliopolis, on a à peu près autant de chemin à faire que pour aller d'Athènes, à partir de l'autel des Douze dieux, à Pisa et au temple de Zeus Olympien.

Le trajet évoqué, d'Athènes au sanctuaire d'Olympie, dépasse largement les limites de l'Attique. La distance ici indiquée est approximative. Mais le texte signale bien que l'autel des Douze dieux est perçu comme le point de départ de la route. Même si sa distance exacte n'a pas été mesurée sur toute la longueur du trajet, l'autel apparaît comme un point de référence y compris à l'échelle d'un trajet supra-régional.

Si ces deux textes prouvent le rapport entre l'autel et le réseau des routes attiques au v^e siècle, peut-on affirmer que, dès sa construction à la fin du vi^e siècle, le monument a été

85 IG I³, 1092 bis.

86 CHANDLER 1774, n° 24.

87 Hérodote 2.7.

conçu comme « borne centrale » d'Athènes ? M. Crosby soutient cette idée et propose de mettre l'autel en relation avec les hermès d'Hipparque⁸⁸ :

The Altar of the Twelve Gods, as central milestone of Attica, should be associated, it would seem, with the road improvements of the Peisistratids and especially with the herms set up as road markers by Hipparchos.

Elle remarque également que l'autel est situé dans une zone de l'agora où se croisent les principales voies menant de la ville vers le nord par la voie sacrée, vers l'est par la route d'Acharnes, ainsi que vers le Pirée à l'ouest. Cela signifie, selon elle, que l'autel a, d'emblée, été érigé en un point cohérent avec la fonction de borne centrale. Il est donc tentant de voir dans l'autel des Douze dieux et les hermès d'Hipparque deux facettes d'un programme routier cohérent des Pisistratides. Pour autant, les attestations des liens entre l'autel et les routes datent du v^e siècle, on ne peut donc pas formellement prouver que l'autel des Douze dieux servait déjà de repère topographique sous les tyrans. Il n'est pas impossible que le mesurage à partir de l'autel des Douze dieux leur soit postérieur et que la cité, délivrée des Pisistratides, ait réutilisé ce monument pour en faire une borne centrale, mettant à profit sa localisation stratégique sur l'agora.

Les hermès d'Hipparque, comme la borne centrale de l'autel des Douze dieux, matérialisent le rayonnement des routes autour d'Athènes à travers l'ensemble du territoire. Les liens des Pisistratides aux hermès comme à l'autel construisent un faisceau d'indices à partir duquel on peut envisager la réalisation d'un programme routier cohérent par les tyrans : mesurage et bornage des routes (ce qui influe sur l'organisation du réseau), éventuellement construction routière.

3. LES ROUTES ATTIQUES AU TOURNANT DU V^e SIÈCLE

On dispose de davantage d'éléments sur les routes de la fin du vi^e siècle av. n.è. que sur celles de la première moitié du v^e siècle. Le profond réaménagement du territoire induit par

⁸⁸ CROSBY 1949, p. 100 : « L'autel des Douze dieux devait vraisemblablement être lié aux améliorations routières des Pisistratides, et en particulier aux hermès érigés comme marqueurs de route par Hipparque. »

les réformes de Clisthène a-t-il eu des incidences sur le réseau routier de l'Attique ? Il semble plutôt que les réformes clisthénienne s'appuie sur le réseau routier existant. Pour P. Siewert, une partie de l'organisation territoriale en *dèmes*, *trittyes* et *tribus* repose sur le réseau routier rayonnant autour d'Athènes, tel que les Pisistratides l'ont structuré. L'une des thèses principales de sa monographie *Die Trittyen Attikas* postule un lien entre le réseau routier de l'Attique et la répartition des *dèmes* entre les *tribus* et les *trittyes*. P. Siewert remarque que les *dèmes* composant certaines des *trittyes* de la côte et de l'intérieur s'ordonnent le long d'axes routiers menant à Athènes, configuration qu'il désigne comme *Wegetrittyen*⁸⁹. Par ailleurs, dans quatre des dix *tribus*, il constate que les *trittyes* de la côte et de l'intérieur sont elles-mêmes alignées le long d'un même axe routier⁹⁰. Ainsi, les *dèmes* de la tribu *Akamantis* se répartissent autour de la route de *Sphetos*, reliant Athènes au *dème* de *Sphetos* puis à *Thorikos*⁹¹. Les découvertes archéologiques récentes sur les routes antiques ne contredisent pas l'analyse de P. Siewert, comme le montre O. Kakavogianni⁹².

La comparaison entre la borne du Pirée et l'hermès de Koropi permet d'appréhender la continuité de la prise en charge des routes par la cité entre le VI^e et le V^e siècles av. n.è⁹³. La distance donnée par la borne du Pirée est-elle le résultat d'un nouveau mesurage, mené au V^e siècle, ou repose-t-elle sur les mesures qui avaient dû être réalisées pour implanter les hermès d'Hipparque ? S'agit-il d'une borne isolée ou bien d'un témoin unique d'un bornage plus généralisé ?

Il faut tout d'abord relever des points communs entre l'hermès de Koropi et la borne du Pirée. Les deux textes sont rédigés en distiques élégiaques et tous deux situés à mi-chemin de la route. On peut donc repérer une influence formelle des hermès d'Hipparque sur la borne du V^e siècle : la cité des Athéniens semble reprendre et développer, dans ce texte, un type de borne initié par Hipparque et qui a dû demeurer implanté dans le territoire après la chute des tyrans. Dans *Hipparque*, Socrate semble bien avoir vu de ses yeux des hermès d'Hipparque : en 229a, il cite, visiblement de mémoire, la maxime de l'hermès de la route de

89 SIEWERT 1982, p. 78-84 ; discussion chez STANTON 1994.

90 SIEWERT 1982, p. 79 ; p. 84.

91 SIEWERT 1982, p. 43 ; p. 79 ; KAKAVOGIANNI 2009, p. 188.

92 KAKAVOGIANNI 2009, p. 182 ; p. 188.

93 *IG I³*, 1092bis ; *IG I³*, 1023.

Steiria. De plus, le texte du Pseudo-Platon recoupe celui de l'hermès de Koropi, par exemple en 228d-229a, quand Socrate affirme que les hermès se trouvent ἐν μέσῳ τοῦ ἄστεος καὶ τῶν δήμων ἐκάστων (« à mi-chemin entre la ville et chacun des dèmes »), puis ἐν μέσῳ τοῦ ἄστεος καὶ τοῦ δήμου (« à mi-chemin entre la ville et le dème ») : la même expression est employée dans *IG I³, 1023* ([ἐ]ν μηέσοι Κεφαλῆς τε καὶ ἄστεος). Au v^e siècle, certains des hermès d'Hipparque étaient donc encore en place.

A. Böckh a donné de la borne du Pirée un commentaire assez développé en 1828 dans le *Corpus Inscriptionum Graecarum*⁹⁴. Il note les points communs entre ce texte et l'hermès de Koropi. Pour lui, la borne *IG I³, 1092bis* venait probablement remplacer un hermès implanté sous Hipparque entre Athènes et le Pirée, qui n'était pas encore un port. Mais l'aménagement du port du Pirée par Thémistocle, sa fortification ainsi que la construction des Longs Murs dans la première moitié du v^e siècle, modifient l'organisation des circulations dans cette zone. Une partie du nombre indiqué par la borne se trouve dans une lacune, mais les restitutions possibles⁹⁵ aboutissent toutes à un chiffre compris entre 43 et 46 stades, ce qui est cohérent avec la longueur des Longs Murs, 40 stades selon Thucydide⁹⁶, à laquelle doit s'ajouter, dans Athènes, la distance de la porte du Pirée à l'autel des Douze dieux. A. Böckh souligne que, en vue de la construction des Longs Murs, des mesures précises avaient dû être réalisées : c'est peut-être sur celles-ci que s'appuie la distance donnée par le texte.

En prenant en compte les remarques d'A. Böckh, la borne *IG I³, 1092bis* n'apparaît donc pas tant comme un élément d'un nouveau bornage, que comme une mise à jour du bornage d'Hipparque, dont il faut supposer qu'il était toujours en usage. Il y a donc une continuité entre les hermès d'Hipparque et la borne *IG I³, 1092bis*. Peut-être que des bornes comme celle-ci venaient remplacer des hermès détériorés, ou compléter le bornage ancien sur de nouveaux tronçons de routes. En revanche, deux divergences sont frappantes. Tout d'abord, la borne, contrairement à l'hermès, fournit une distance chiffrée en plus de la

94 *CIG* 525.

95 LEAKE 1841, p. 435 n. 2.

96 Thucydide 2.13.9.

distance relative. Pour B. M. Lavelle⁹⁷, les mesures empiriques indiquées par les hermès d'Hipparque ne correspondent pas à un mesurage précis. De plus, la borne du Pirée se situe non plus simplement par rapport à « la ville » (ἄστυς), comme l'hermès, mais désigne explicitement l'autel des Douze dieux comme point de départ du comput. La comparaison des deux inscriptions aiguille donc vers l'idée d'une continuité des pratiques de bornages : il semble que les hermès d'Hipparque restent en usage, au moins partiellement, après la chute des Pisistratides et servent de support et de modèle de rédaction à de nouvelles bornes. Le bornage d'Hipparque est complété ici sur une nouvelle route, celle qui suit le parcours des Longs Murs jusqu'au Pirée.

La structure du réseau routier attique qui apparaît grâce au bornage d'Hipparque et aux vestiges de voies antiques fait nettement ressortir la centralité de la ville d'Athènes. De grands axes rayonnent autour de la ville et se prolongent à travers l'ensemble de l'Attique. Le cadre routier attesté sous les Pisistratides est entretenu et utilisé également dans le cadre des réformes clisthénienes.

CONCLUSION

D'après les vestiges de routes en Attique, on voit que le réseau routier de la péninsule se forme – au moins dans ses grandes lignes – au plus tard à l'époque archaïque. C'est de cette période que datent les plus anciennes phases de construction de voies qui demeurent ensuite en usage pendant des siècles, parfois jusqu'à l'époque moderne. Cette mise en forme du réseau routier répond à de nouveaux besoins, liés à l'évolution du peuplement, de l'économie et de la situation politique de l'Attique. En effet, les grandes routes comme celles d'Athènes à Steiria, à Sounion ou encore à Éleusis ont servi le développement des communications à travers l'ensemble du vaste territoire d'Athènes : transport de matériaux, de biens, de personnes. Le développement urbain d'une ville comme Athènes nécessite une nouvelle répartition des ressources agricoles, le dégagement de surplus susceptibles

97 LAVELLE 1985, p. 416-417.

de nourrir les citadins ; les voies de communications sont essentielles pour assurer l'approvisionnement du centre urbain.

D'un point de vue politique, l'unification géographique de l'Attique par les routes et l'accentuation de la centralité de la ville d'Athènes sont des enjeux majeurs de la fin de l'époque archaïque. Le VII^e et le VI^e siècles sont marqués par des rivalités entre des factions ou des clans définis, entre autres, par des attaches géographiques. Au tournant du V^e siècle, ces anciens liens sont affaiblis et le pouvoir se concentre à Athènes. Le rôle des Pisistratides dans cette évolution se devine à travers les sources. Au début du V^e siècle, les cadres du régime démocratique se mettent en place en utilisant la structure routière progressivement établie auparavant. Il n'est guère douteux que l'époque archaïque a représenté un moment clé dans le développement et l'aménagement des routes attiques. On peut soutenir que le réseau routier a joué un rôle essentiel dans le processus d'unification économique et politique de l'Attique autour de la ville d'Athènes.

2. ROUTES ET DOMINATION SPARTIATE EN LACONIE

L'organisation du réseau routier spartiate est d'une complexité à l'échelle de son territoire immense. La fréquence des ornières artificielles dans la région avait déjà frappé les voyageurs modernes et, dès la fin du XIX^e siècle, W. Loring publiait un article de géographie historique intitulé « Some Ancient Routes in the Peloponnese »¹. Pourtant, ce n'est que près d'un siècle plus tard que de nouveaux travaux sur les routes péloponnésiennes voient le jour. Les recherches de J. Christien ont mis en évidence les grands problèmes historiques posés par l'organisation et l'évolution du territoire de Sparte². L'historienne a notamment publié un article synthétique consacré à son réseau routier³. Le réseau routier de la Laconie a ensuite été étudié en profondeur par Y. Pikoulas. Sa recherche de longue haleine dans le sud du Péloponnèse a été marquée par un très grand nombre de publications⁴, et couronnée par la parution, en 2012, d'une vaste monographie comprenant un corpus des vestiges de routes identifiés en Laconie⁵. Celui-ci enregistre une centaine de routes, dont chacune a révélé un ou plusieurs segments conservés, identifiés, le plus souvent, par des ornières artificielles. L'abondance de la documentation et la richesse des études déjà existantes permettent d'aborder les enjeux territoriaux et politiques du réseau routier de la Laconie.

Les spécificités de la cité de Sparte et de son territoire sont bien connues. Entre le VIII^e et le VI^e siècle av. n.è., Sparte conquiert progressivement un immense territoire, qui comprend tout le sud du Péloponnèse, d'une côte à l'autre – une superficie d'environ 8400 km², soit les 2/5^e de la péninsule. À la fin de l'époque archaïque, la plupart des cités péloponnésiennes concluent des alliances avec Sparte, à l'exception notable d'Argos. Au-delà de la Laconie et de la

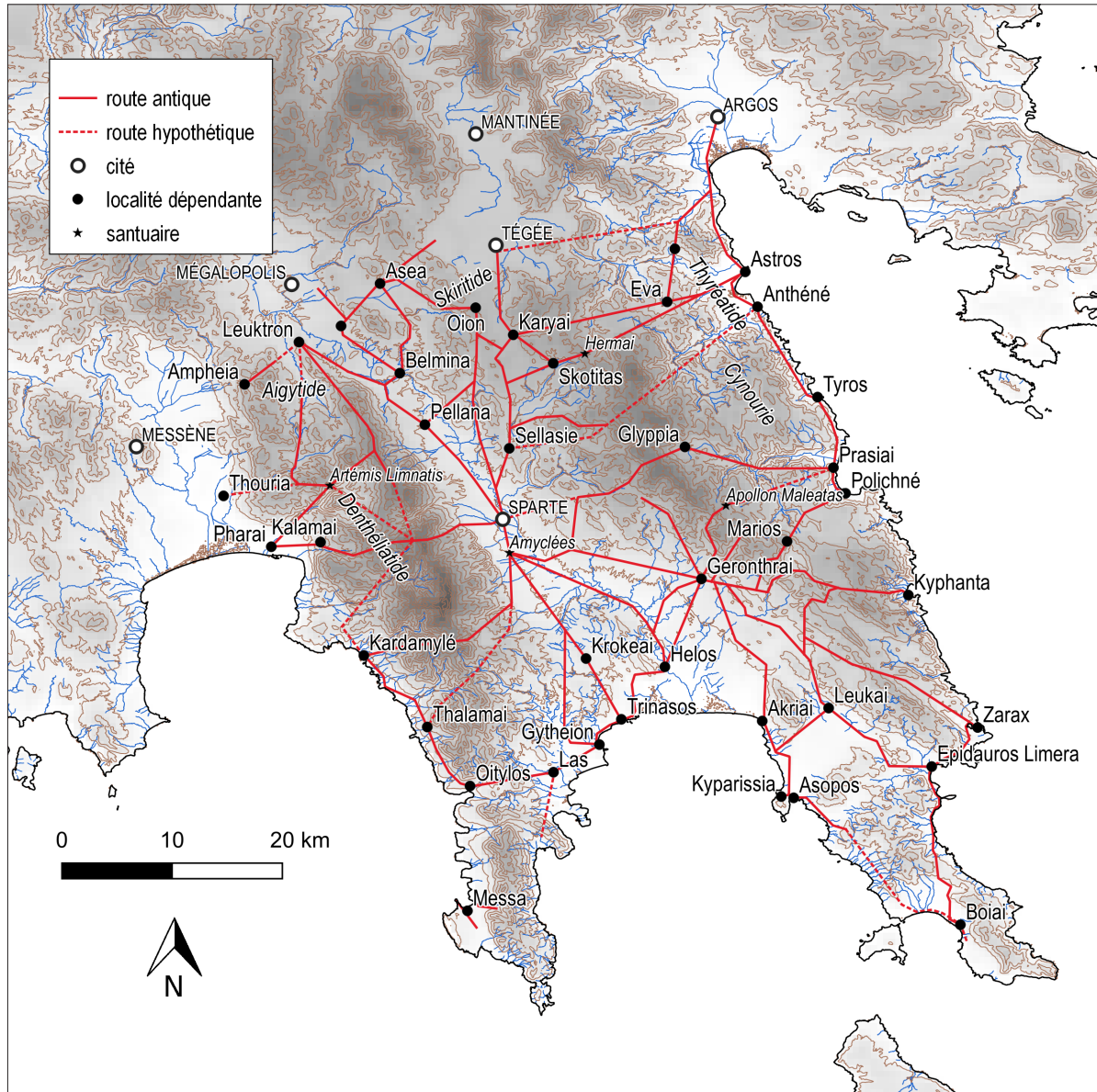
1 LORING 1895.

2 CHRISTIEN & SPYROPOULOS 1985 ; CHRISTIEN 1987 ; CHRISTIEN 1989b ; CHRISTIEN 1992 ; CHRISTIEN 1998 ; CHRISTIEN & DELLA SANTA 2002 ; CHRISTIEN 2006.

3 CHRISTIEN 1989a.

4 Notamment PIKOULAS 1987b ; PIKOULAS 1988a ; PIKOULAS 1988b ; PIKOULAS 1988c ; PIKOULAS 1998a ; PIKOULAS 1998b ; PIKOULAS 1999b ; PIKOULAS 2001.

5 PIKOULAS 2012.



Carte 2.
 Les routes de Laconie. A. Vorsanger (d'après CHRISTIEN 1989a ; PIKOULAS 2012)

Messénie, l'influence spartiate pèse donc sur la majeure partie du Péloponnèse. Cette période d'extension maximale du territoire contrôlé par Sparte s'étend du milieu du VI^e siècle jusqu'en 370/69, quand l'invasion thébaine de la Laconie provoque des pertes territoriales majeures et un abaissement brutal de l'autorité spartiate : la Messénie est détachée de l'emprise laconienne et la cité de Messène est fondée. De nombreux alliés des Lacédémoniens font défection.

Comment replacer dans cette histoire le développement et le fonctionnement du réseau routier laconien ? Il paraît clair que le réseau routier observé en Laconie par J. Christien et Y. Pikoulas a à voir avec la constitution progressive de l'immense territoire lacédémonien. La mise en place d'un réseau de voies carrossables, reliant Sparte à l'ensemble de son territoire, contribue à son contrôle politique et économique. Au-delà de cette idée générale, il convient de préciser la relation entre les routes et le contrôle du territoire selon trois points de vue.

Un point de vue géographique d'abord : l'influence et le réseau routier de Sparte se déploient sur un espace très vaste, constitué de plusieurs sous-ensembles dont les caractéristiques géographiques et géopolitiques varient. L'organisation territoriale par le réseau routier s'opère donc de façon différenciée selon les régions. Il faut également rendre compte des évolutions chronologiques. La cohérence d'ensemble du réseau routier laconien pousse à considérer qu'il fut construit sur une période relativement resserrée. On peut supposer que ce réseau routier fut un des outils grâce auquel les Spartiates assurèrent leur mainmise sur le sud du Péloponnèse pendant au moins deux siècles. Mais peut-on préciser d'éventuelles étapes de constitution du réseau routier à l'époque archaïque ? Comment envisager son devenir aux époques postérieures, en particulier après la perte de la Messénie et la fin de la suprématie spartiate sur le Péloponnèse ? Enfin, d'un point de vue fonctionnel, le rôle militaire des routes est souvent mis en avant dans l'historiographie, à plus forte raison à propos de Sparte. Pour autant, les routes remplissent différentes fonctions, contribuant en particulier aux dynamiques économiques du territoire. Après avoir décrit et discuté la structure du réseau routier antique de la Laconie, nous analyserons ce réseau au regard de l'histoire de la construction territoriale lacédémonienne. Enfin, il s'agira de restituer le poids des enjeux militaires, politiques et économiques dans la constitution et le fonctionnement du réseau.

1. LA STRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER LACONIEN

La Laconie est constituée de différents ensembles géographiques relativement distincts. La vallée de l'Eurotas en constitue l'axe principal. Cette vallée est bordée, à l'est, par le massif du Taygète, qui suit une orientation nord-ouest/sud-est et culmine à 2400 m d'altitude et, à l'ouest, par le massif du Parnon, qui culmine à un peu moins de 2000 m et suit une orientation parallèle à celle du Taygète. Vers le sud, les deux massifs montagneux se prolongent en deux caps, le cap Ténare à l'ouest et le cap Malée à l'est. Ces deux péninsules délimitent le golfe de Laconie. La ville de Sparte se situe sur les rives de l'Eurotas, en contrebas du Taygète, à peu près au centre de la Laconie, en un point où la vallée s'élargit vers le sud. À l'ouest du Taygète s'étend la Messénie ; au nord, l'Arcadie ; au nord-ouest, l'Argolide. La ville de Sparte occupe donc une position centrale, mais au sein d'un espace compartimenté par des massifs montagneux imposants⁶. Sans surprise, c'est de Sparte que rayonnent les principales voies de la région. Pour autant, on distingue également des centres secondaires, eux-mêmes à la croisée de plusieurs axes.

La structure du réseau routier spartiate a été particulièrement bien étudiée. La recherche de J. Christien⁷ s'appuie sur une fréquentation assidue de la Laconie, qui lui a permis de relever de nombreuses traces d'ornières. Elle prend aussi en compte les ornières repérées par les voyageurs modernes ou les autres savants, en opérant des recoupements minutieux avec les sources littéraires disponibles, en particulier Polybe et Pausanias. Enfin, elle raisonne également sur les réseaux de fortifications, partant de l'hypothèse que les places fortes sont habituellement situées en relation avec des axes de circulation. Y. Pikoulas a publié une monographie du réseau des routes carrossables de la Laconie⁸. À partir du relevé de centaines de segments d'ornières conservés, il restitue un réseau de voies très dense. Étant donné que les ornières sont la première source disponible sur les voies laconiennes, il n'y a aucun doute sur le caractère carrossable des axes de la Laconie, mais, au réseau décrit ci-dessous, il faut imaginer que s'ajoutaient de nombreux chemins peu ou pas construits⁹. À l'appui de la description,

6 CHRISTIEN 1989a, p. 17-19.

7 CHRISTIEN 1989a.

8 PIKOULAS 2012.

9 PIKOULAS 2012, p. 506-507.

je propose une carte (**carte 2**) essentiellement fondée sur les données de Y. Pikoulas et de J. Christien.

1.1. De Sparte vers le nord

Les routes menant de la ville de Sparte vers le nord du territoire sont d'une importance particulière. En effet, elles relient Sparte aux cités d'Arcadie. Ce sont également les routes que devaient emprunter les Spartiates pour quitter le Péloponnèse par voie terrestre. De ce fait, elles sont relativement bien documentées par les sources écrites¹⁰. Y. Pikoulas compte quatre axes principaux menant vers les territoires du nord de la Laconie.

La route longeant le cours de l'Eurotas est, pour Y. Pikoulas, la plus importante. Selon lui, les autres voies orientées vers le nord la doublent et la complètent¹¹. Cette route remonte le cours du fleuve vers Pellana. Elle se scinde ensuite en deux branches, menant respectivement vers la plaine de Mégalopolis et vers Aséa. Un embranchement conduit également vers Leuktron. Des ornières artificielles témoignent de son tracé en cinq points le long du fleuve¹².

Une autre route redouble la précédente par l'ouest, suivant les crêtes de Grammeni Petra et du Malevos, dans la partie septentrionale du massif du Taygète¹³. Elle permettait donc la circulation des chariots à environ 1600 m d'altitude – hormis en hiver, lorsque les hauteurs du Taygète sont prises dans les neiges. À partir des vestiges existants, Y. Pikoulas restitue son tracé jusqu'à Leuktron, à l'extrémité nord du massif. La route offrait un embranchement vers l'ouest, descendant vers le sanctuaire d'Artémis Limnatis et Pharai, en Messénie¹⁴. Mais l'archéologue envisage que la route ait pu se poursuivre, vers le sud, jusqu'au col de Paximadi¹⁵, qui représentait, comme on le verra plus bas, le principal point de franchissement du Taygète entre Sparte et la Messénie.

10 CHRISTIEN 1988 ; Xénophon, *Helléniques* 6.5.12 ; 6.5.15 ; 6.5.23-27 ; Diodore 63.4 ; 64.1-6 ; CHRISTIEN 1988.

11 PIKOULAS 1988c, p. 203 ; PIKOULAS 2012, p. 456-458.

12 PIKOULAS 2012, p. 111-115, n° 12 ; p. 127-129, n° 18.

13 PIKOULAS 1988c, p. 223 ; PIKOULAS 2012, p. 130-133, n° 19 ; p. 458-459.

14 PIKOULAS 2012, p. 459.

15 PIKOULAS 2012, p. 459.

Quittant la vallée de l'Eurotas par la rive gauche du fleuve, une route se dirige vers Oion. Y. Pikoulas signale deux segments conservés sur la rive gauche de l'Eurotas¹⁶. Il s'agit de l'axe reliant la Laconie à la Skiritide, une région frontalière entre la Laconie et le territoire de Tégée, rattachée à Sparte dès l'époque archaïque¹⁷. J. Christien estime que cette route empruntait, sur une partie de son itinéraire, la route moderne qui passe par Sellasie et longe le sud de la plaine de Karyai¹⁸.

Enfin, un autre axe emprunte également la rive gauche de l'Eurotas pour quitter la plaine de Sparte, mais diverge du précédent pour se diriger davantage vers le nord-est, en direction de Sellasie, Karyai et Tégée¹⁹. Entre Sellasie et Karyai, son tracé se superpose par endroits à celui de la route moderne. Y. Pikoulas estime qu'elle rejoint ensuite la plaine de Tégée en suivant le cours du Sarandapotamos²⁰. J. Christien souligne que la plaine de Karyai voit converger plusieurs axes, notamment des routes venues du nord-est et du sud de la Thyréatide²¹.

1.2. De Sparte vers l'est : la Thyréatide et la Cynourie

Vers l'est, la vallée de l'Eurotas est séparée de la côte par le massif du Parnon. Les routes du nord-est de la Laconie mènent à la Thyréatide et la Cynourie, régions frontalières disputées entre Sparte et Argos. Y. Pikoulas et P. Phaklaris divergent en partie dans leurs reconstitutions des itinéraires possibles, dans l'Antiquité, entre Sparte et ces deux régions. Pour P. Phaklaris, la voie la plus importante entre Sparte et la Thyréatide passe par Sellasie, le village moderne de Karyes (anciennement Arachova), les Hermai qui, selon Pausanias, marquaient la frontière entre le territoire de Sparte, Tégée et la Thyréatide, identifiés avec le lieu-dit Phonemenoi, au sud du village d'Agios Petros²², avant de parvenir dans la plaine de Thyréa²³. Le catalogue de Y. Pikoulas fait état d'ornières visibles à proximité des Phonemenoi,

16 PIKOULAS 2012, p. 54-57, n° 1 ; CHRISTIEN 2018, p. 621.

17 PIKOULAS 1987a ; PIKOULAS 2012, p. 455-456 ; p. 98-104, n° 9.

18 CHRISTIEN 1989a, p. 37.

19 CHRISTIEN 1988, p. 333-334.

20 PIKOULAS 1988c, p. 201-202 ; PIKOULAS 2012, p. 450-455 ; p. 54-57, n° 1 ; p. 58-63, n° 2 ; p. 67-87, n° 4.

21 CHRISTIEN 2018, p. 621.

22 Pausanias 2.38.7 ; 3.10.5-7 ; ROMAÏOS 1905, p. 137-138 ; CHRISTIEN 1989b, p. 81.

23 PHAKLARIS 1987, p. 157 ; PHAKLARIS 1990, p. 213.

suivant une orientation cohérente avec l'hypothèse de P. Phaklaris²⁴. Cette reconstitution s'appuie également sur le texte de Pausanias. Le périégète se rend en effet des Hermai à Sparte en passant par Sellasie, le long d'une route qu'il désigne comme εὐθεία et λεωφόρος. Le long de cette route, un embranchement mène, à droite, vers Karyai²⁵. P. Phaklaris estime en outre que, depuis les Hermai, il existait également une voie vers Tégée²⁶. Pour Y. Pikoulas, en revanche, la principale route entre Sparte et la Thyréatide passait par Karyai et représentait donc un embranchement sur la route Sparte-Karyai-Tégée²⁷. Cette route constituait également une liaison rapide entre Tégée et la Thyréatide²⁸. J. Christien souligne en outre le rôle de centre secondaire joué par le site de Skotitas, qu'elle situe à l'emplacement de la moderne Karyes/Arachova. De là, on pouvait en effet se rendre à Tégée, ainsi que vers l'est, comme en témoigne Pausanias²⁹.

La route de la Thyréatide était probablement, pour les Spartiates, l'un des axes importants pour se rendre à Argos³⁰. J. Christien évoque trois voies d'accès entre le territoire argien et la plaine³¹ : l'une longeait la côte, à l'est du mont Zavitsa ; la principale passait par un col à l'ouest du même mont Zavitsa ; enfin, une tour, plus à l'ouest, suggère à J. Christien qu'un sentier additionnel passait davantage à l'intérieur des terres³².

Plus au sud, P. Phaklaris restitue deux voies plus ardues à parcourir, car elles franchissent les crêtes du Parnon, mais aussi plus directes. La première part elle aussi de Sellasie, mais prend une direction plus méridionale que la voie précédemment décrite et passe par les localités modernes de Veria et Kastanitsa, pour toucher la côte à Anthéné³³. Y. Pikoulas a fait connaître l'existence de segments d'ornières à l'est de Sellasie, orientés et alignés vers le nord-est³⁴. Cela peut correspondre à la direction d'Anthéné. Une route

24 PIKOULAS 2012, p. 140-143, n° 22.

25 Pausanias 3.10.6-11.1.

26 PHAKLARIS 1987, p. 158.

27 PIKOULAS 2012, p. 460-461 ; p. 140-14, n° 22.

28 CHRISTIEN & SPYROPOULOS 1985, p. 460.

29 Pausanias 3.10.6 ; CHRISTIEN 1989a, p. 37 ; CHRISTIEN 1988, p. 334-335.

30 PHAKLARIS 1987 ; PHAKLARIS 1990, p. 209-212.

31 CHRISTIEN 1989a, p. 22.

32 CHRISTIEN 1989a, p. 22-23.

33 PHAKLARIS 1990, p. 213.

34 PIKOULAS 2012, p. 160-163, n° 26γ.

moderne suit d'ailleurs cet itinéraire. Pourtant, pour Y. Pikoulas, cette route devait, dans l'Antiquité, obliquer vers le sud-est et mener vers Glyppia³⁵. Enfin, P. Phaklaris suggère l'existence d'une troisième voie entre Sparte et la Cynourie, menant directement de Sparte à Glyppia, en passant par Agrianoi³⁶. Y. Pikoulas cartographie effectivement des segments de route carrossable qui escaladent les piémonts du versant sud-ouest du Parnon. L'un pourrait correspondre à une voie directe entre Sparte et Agrianoi³⁷. Mais la route vers Glyppia dont le plus de vestiges sont conservés est un embranchement de la route Amyclées-Geronthrai, bifurquant vers le nord³⁸.

À l'est de Sparte, Geronthrai (moderne Geraki) représente un important carrefour régional. Y. Pikoulas y a repéré un nombre impressionnant de vestiges de voies, appartenant à treize routes rayonnant dans toutes les directions³⁹. Par conséquent, la liaison entre Sparte et Geronthrai est d'une grande importance. Si la première partie de son tracé est difficile à restituer, en raison de l'urbanisation moderne de Sparte, la localisation des premiers vestiges visibles, à proximité de Kephala, à l'est d'Amyclées, indique que l'on quittait sans doute Sparte par le sud, avant d'obliquer vers l'est à proximité du sanctuaire⁴⁰. Les ornières de la route antique sont présentes en plusieurs points⁴¹. La route comprend également des embranchements vers la Cynourie au nord. Elle suivait un tracé globalement similaire à celui de la route moderne entre Skoura et Geraki.

Geronthrai apparaît donc comme le carrefour des routes menant aux principaux établissements de l'est de la Laconie. Des voies partaient vers le nord-ouest et la Cynourie : les vestiges conservés suggèrent l'existence d'axes vers Glyppia⁴² ainsi que vers Prasiai, en passant par le village moderne de Kosmas, où l'on localise le sanctuaire d'Apollon Maléatas⁴³. Les localités côtières de Polichna, Kyphanta, Zarax et Epidaurus Limera

35 PIKOULAS 2012, p. 462-463.

36 PHAKLARIS 1990, p. 213.

37 PIKOULAS 2012, p. 164-165, n° 27 ; p. 178-183, n° 29β.

38 PIKOULAS 2012, p. 466-467 ; p. 166-169, n° 28α ; p. 174-176, n° 29α.

39 PIKOULAS 2012, p. 439 ; p. 464 ; p. 186-283, n°s 30-47 ; carte p. 287.

40 PIKOULAS 2012, p. 465.

41 PIKOULAS 2012, p. 166-173, n°s 28α et 28β.

42 PIKOULAS 2012 p. 189-193, n° 31 ; p. 195, n° 32 ; p. 196-201, n° 33.

43 CHRISTIEN 1989a, p. 27 ; PHAKLARIS 1990, p. 178-183 ; PIKOULAS 2012, p. 202-221, n°s 34-36 ; p. 469-471.

étaient également desservies par des axes venant de Geronthrai⁴⁴. La côte étant fort accidentée, les accès vers ces sites sont assez contraints. À l'exception des routes orientées est-ouest qui viennent de Geronthrai, les sites de Prasiai, Polichna, Kyphanta et Zarax sont essentiellement accessibles par voie maritime. Il n'existe pas, aujourd'hui, de liaison terrestre côtière importante entre Prasiai et Zarax. Cela semble avoir été également le cas dans l'Antiquité.

1.3. De Sparte vers le sud

Vers le sud, trois ensembles géographiques se distinguent : la péninsule de Maléatide, la plaine d'Helos, au fond du golfe de Laconie, et enfin le Magne et le cap Ténare.

a. La Maléatide

La Maléatide, péninsule à l'extrémité de laquelle se situe le cap Malée, s'étend au sud des derniers contreforts du Parnon. Au nord, la cité périèque de Leukai (moderne Molai) domine une plaine fertile. On accédait à Leukai depuis Sparte en passant par Geronthrai⁴⁵. De là, la route se poursuit jusqu'à Epidaurus Limera, une cité périèque assez importante, notamment pour son port⁴⁶. Une route longe la côte depuis Epidaurus Limera vers le nord jusqu'à Zarax et vers le sud jusqu'à Boiai⁴⁷, site situé en bordure d'une plaine côtière relativement vaste.

La côte occidentale de la Maléatide est longée par une route qui arrive de Geronthrai. Elle passe par Akriai avant de rejoindre les sites voisins de Kyparissia et Asopos, un port important en particulier à l'époque romaine⁴⁸. Elle se poursuivait ensuite probablement jusqu'à Boiai⁴⁹. Dans le cap Malée, on exploitait dans l'Antiquité des gisements métallifères et des carrières de pierre⁵⁰.

b. La plaine d'Helos et Gytheion

44 CHRISTIEN 1989a, p. 28 ; PIKOULAS 2012, p. 232-245, n^{os} 39-40 ; p. 250-255, n^o 42 ; p. 326-343, n^{os} 65-69.

45 CHRISTIEN 1989a, p. 29 ; PIKOULAS 2012, p. 250-255, n^o 42 ; p. 475.

46 CHRISTIEN 1989a, p. 29 ; PIKOULAS 2012 p. 336-340, n^o 68 ; p. 487-488 ; CHRISTIEN 2018, p. 622.

47 Pausanias 3.23.10 ; PIKOULAS 1988d ; PIKOULAS 2012, p. 346-349, n^{os} 71-72 ; p. 352-353, n^o 74 ; p. 488-489.

48 CHRISTIEN 1989a, p. 29.

49 PIKOULAS 2012, p. 314-319, n^{os} 60-62 ; p. 485.

50 PIKOULAS 2012, p. 490 ; CHRISTIEN 2018, p. 634.

On ne retrouve pas, en plaine, de traces des routes antiques. Mais les vestiges préservés dans les collines séparant la plaine de Sparte et la plaine d'Helos permettent de reconstituer les principaux axes⁵¹. Les voies menant vers le fond du golfe de Laconie partent de Sparte et d'Amyclées⁵². Au niveau du sanctuaire, Y. Pikoulas estime que la route se divisait dans quatre directions, d'est en ouest : la route de Geronthrai, dont nous avons parlé plus haut, la route d'Helos, la route de Trinasos et de Gytheion et, enfin, une route qui se dirige vers le sud-ouest et s'engage dans le massif du Taygète, en direction de Kardamylé⁵³. La plaine d'Helos est également accessible depuis Geronthrai⁵⁴.

c. Le Magne et le cap Ténare

Enfin, la péninsule du Magne n'a livré que très peu de segments de routes antiques. Cela peut être en partie dû aux transformations géologiques subies par le paysage côtier depuis l'Antiquité⁵⁵. Y. Pikoulas restitue un axe longeant une partie de la côte est du golfe de Messénie, entre Kardamylé et Oitylos, où il signale en outre un segment de voie qu'il attribue à l'exploitation d'une carrière⁵⁶. Il relève également deux autres segments plus au sud, sur la côte occidentale de la péninsule, orientés en direction de l'est, dont l'un est également associé à une carrière⁵⁷. J. Christien pose l'existence d'une voie reliant les deux sites fortifiés d'Oitylos et Las⁵⁸. Enfin, elle signale un segment d'ornières à l'extrémité du cap Ténare⁵⁹. Ces données de terrain assez maigres font apparaître la péninsule comme le parent pauvre du réseau laconien⁶⁰. Elles ne permettent notamment pas d'affirmer l'existence d'un axe construit qui desservirait la péninsule dans sa longueur.

1.4. De Sparte vers l'ouest

51 CHRISTIEN 1989a, p. 40.

52 KOURINOU & PIKOULAS 2012.

53 PIKOULAS 2012, p. 166-169, n° 28 ; p. 292-293, n° 50 ; p. 302-303, n° 54 ; p. 408-411, n° 89.

54 PIKOULAS 2012, p. 270-272, n° 46 ; p. 477-478 ; CHRISTIEN 2018, p. 622.

55 PIKOULAS 2012, p. 490.

56 PIKOULAS 2012, p. 491-492 ; p. 380-381, n° 82.

57 PIKOULAS 2012, p. 382-384, n° 83 ; p. 385, n° 84.

58 CHRISTIEN 1989a, p. 34.

59 CHRISTIEN 1989a, p. 34.

60 PIKOULAS 2012, p. 491.

Les routes menant de Sparte vers l'ouest, c'est-à-dire vers la Messénie, doivent franchir le massif du Taygète. Face à la contrainte que représente la montagne, plusieurs voies carrossables antiques assurent la circulation des véhicules entre la Laconie et la Messénie. J. Christien et Y. Pikoulas en donnent deux reconstitutions partiellement différentes.

La principale traversée du Taygète, contrairement à la route moderne de Sparte à Kalamata, évitait de suivre la gorge abrupte et parfois instable de la Langada : l'axe antique suivait un tracé un peu plus méridional et situé plus en altitude⁶¹. Le point de franchissement de la ligne de crête du massif se situait en effet au col de Paximadi, à environ 1700 m d'altitude. Il s'agit probablement du passage qu'une inscription de 78 de n.è. délimitant les frontières entre la Laconie et la Messénie nomme le δίοδος⁶². Y. Pikoulas a retrouvé dans cette zone des ornières correspondant à ce point de passage⁶³.

J. Christien estime que, à partir du δίοδος, la route se divisait en trois branches⁶⁴. La première se dirigeait vers le nord, traversait la région montagneuse mais fertile de la Denthéliatide et passait par le sanctuaire d'Artémis Limnatis, avant de sortir du massif au niveau de la forteresse de Thouria/Antheia. L'existence d'un tel axe est soutenue par un passage de Polybe indiquant une liaison directe entre Sparte et Thouria⁶⁵. La deuxième route poursuivait tout droit, en direction de Kalamai et Pharai. Enfin, la troisième partait vers le sud et atteignait la forteresse de Gerenia, avant de poursuivre vers Kardamylé. Pour J. Christien, ces tracés montagneux étaient rendus nécessaires par le caractère marécageux de la plaine de Messénie, qui y rendait la circulation difficile pour les véhicules⁶⁶.

Y. Pikoulas propose une structure en partie différente. Le tracé de la route est-ouest entre Sparte et Pharai est assuré⁶⁷. L'identification de la route suivant la ligne de crête du Taygète entre Nedousa et Leuktron a une incidence sur la restitution de l'organisation du réseau occidental

61 CHRISTIEN 1989a, p. 32 ; PIKOULAS 2012, p. 459.

62 IG V, 1, 1431, l. 26 ; PIKOULAS 2012, p. 492-494.

63 PIKOULAS 1986, p. 442-444 ; CHRISTIEN 1989a, p. 32 ; PIKOULAS 2012, p. 392-399, n° 87 ; CHRISTIEN & DELLA SANTA 2002, p. 208.

64 CHRISTIEN 1989a, p. 31 ; CHRISTIEN 2018, p. 621.

65 Polybe 5.92.1-6.

66 CHRISTIEN 2018, p. 621.

67 PIKOULAS 2012, p. 392-399, n° 87.

de Sparte. En effet, un embranchement de cette route descendait depuis la crête vers Pharai, en passant par le sanctuaire d'Artémis Limnatis, sur les hauteurs longeant la rive droite du Nédon⁶⁸. Par ailleurs, Y. Pikoulas n'a pas pu trouver de vestige indiquant avec certitude la façon dont cette route se connectait au reste du réseau spartiate, en particulier à la vallée de l'Eurotas⁶⁹. Selon lui, cette route se poursuivait peut-être, vers le sud, jusqu'au col de Paximadi, où elle se raccordait à la voie est-ouest⁷⁰ : cette idée rejoint dans une certaine mesure l'hypothèse de J. Christien selon laquelle le col de Paximadi représentait peut-être un carrefour. En revanche, Y. Pikoulas ne souscrit pas à l'hypothèse d'embranchements directs entre le col de Paximadi, le sanctuaire d'Artémis Limnatis au nord-ouest et Karadamyli au sud-ouest. Le sanctuaire d'Artémis Limnatis se situe également sur une route provenant de la plaine de Mégalopolis, et qui traverse l'Aigyde⁷¹. Il représente donc un point nodal dans le réseau de circulation du Taygète occidental, comme c'est d'ailleurs souvent le cas des sanctuaires frontaliers⁷².

J. Christien comme Y. Pikoulas restituent un ou plusieurs autres points de franchissement du massif plus au sud. Pour J. Christien, un axe traversait le sud du Taygète entre Thalamai et Sparte⁷³ et Polybe attesterait l'existence de cette liaison⁷⁴. Y. Pikoulas a effectivement retrouvé des vestiges d'ornières au sud-ouest de la plaine de Sparte, à proximité de Goranoi, comme l'envisageait J. Christien : leur l'orientation pourrait correspondre à l'axe en question⁷⁵. Mais, selon Y. Pikoulas, le principal axe traversant le Taygète méridional relie Kardamylé à la plaine de Sparte⁷⁶.

Par ailleurs, pour accéder en Messénie, les Lacédémoniens pouvaient également contourner le massif par le nord. On accède ainsi à l'Aigyde, une plaine allongée encaissée dans les contreforts occidentaux du Taygète, ou bien à la plaine de Stényklaros. Une route orientée nord-sud sort de la vallée de l'Aigyde pour rejoindre la route qui mène du sanctuaire

68 PIKOULAS 2012, p. 130-133, n° 19 ; p. 459.

69 PIKOULAS 2012, p. 459.

70 PIKOULAS 1988c, p. 223-224 ; Pikoulas 2012, p. 459.

71 CHRISTIEN 1989a, p. 30 ; PIKOULAS 2012, p. 429-431, n° 97 ; p. 501 ; KOURSOU MIS 2014, p. 191.

72 KOURSOU MIS 2014, p. 192 ; voir *infra*, chap. III.4.

73 CHRISTIEN 1989a, p. 34.

74 Polybe 3.16.

75 PIKOULAS 2012, p. 412-414, n° 90.

76 PIKOULAS 2012, p. 408-411, n° 89 ; p. 412-414, n° 90 ; p. 496-498.

d'Artémis Limnatis à Thouria⁷⁷. Une autre route quittait la vallée par le sud-ouest et se dirigeait vers Ampheia, qui marque l'entrée dans la plaine de Stényklaros⁷⁸.

1.5. Un réseau uniforme ?

Une fois constatée la remarquable densité de voies à ornières en Laconie, la question de l'uniformité de l'ensemble se pose. On constate l'existence d'un réseau radial organisé autour de Sparte, d'où partent des voies reliant Sparte à l'ensemble des cités voisines et surtout aux principaux ensembles géographiques constituant son territoire. Celui-ci est couvert de façon remarquablement dense par un ensemble d'embranchements partant des voies principales ou de carrefours secondaires, notamment Geronthrai, ou encore la plaine de Karyai, où rayonnent des voies vers Sparte, Tégée et la Thyréatide. Un réseau de routes hiérarchisé et dense a donc bien été constitué, permettant la circulation dans tout le territoire lacédémonien.

D'un point de vue technique, les ornières artificielles, creusées selon un gabarit défini de 1,40 m⁷⁹, donnent l'impression d'une entreprise concertée, d'un programme de construction de routes mené, au moins dans ses grandes lignes, sous l'impulsion d'une volonté politique déterminée. La présence massive des ornières est un indice de l'investissement qui a été placé, en Laconie, dans la constitution d'un réseau de voies carrossables. Ce système permet d'assurer la circulation de véhicules y compris dans des passages très ardues⁸⁰. Y. Pikoulas insiste sur la qualité technique de ces routes, en particulier au sujet de la route des crêtes du Taygète⁸¹. Pour lui, il est impossible d'envisager que ce réseau ait pu se constituer de façon spontanée et progressive⁸². Pour J. Christien également, même si un héritage mycénien déterminait encore certaines circulations, le réseau antique procède d'un effort de systématisation du réseau de voies

77 CHRISTIEN 1989a, p. 31 ; CHRISTIEN 2018, p. 621.

78 PIKOULAS 1988a, p. 221.

79 PIKOULAS 2012, p. 33-38.

80 CHRISTIEN 1989a, p. 81-82

81 PIKOULAS 2012, p. 458.

82 PIKOULAS 2012, p. 517.

préexistant⁸³. Elle souligne que les voies de Laconie n'ont pas été bâties *malgré* le relief montagneux : au contraire, écrit-elle, « les routes furent construites pour traverser les montagnes avec un chariot »⁸⁴. On peut donc envisager les routes antiques de la Laconie comme un ensemble cohérent.

2. FORMATION ET ÉVOLUTIONS DU RÉSEAU ROUTIER LACONIEN

Pour envisager le réseau routier de la Laconie dans sa profondeur chronologique, en identifier l'origine et appréhender ses évolutions, il convient de replacer les routes antiques et leur organisation dans le contexte de l'extension progressive du territoire dominé par Sparte. La période de l'hégémonie spartiate dans le Péloponnèse conduit à s'interroger sur les relations entre les réseaux routiers des cités alliées et celui de Sparte. Enfin, le déclin de la puissance spartiate a dû occasionner des modifications profondes dans les équilibres routiers du sud du Péloponnèse.

2.1. Les routes et la formation du territoire de Sparte à l'époque archaïque

À quel moment de son histoire Sparte est-elle le plus susceptible d'avoir entrepris la construction de ce réseau routier ? Cette question est liée à l'histoire de l'extension de l'emprise territoriale de Sparte au cours de l'époque archaïque. Dans son étude de 1989, J. Christien dégage, pour la clarté de l'exposé, trois « systèmes » routiers : un « système occidental » organisé autour du Taygète, un « système oriental » centré sur le Parnon et, autour de Sparte elle-même, un « système central » auquel les deux premiers s'articulent⁸⁵. Au-delà du caractère schématique et fonctionnel de cette division, les trois ensembles en question correspondent effectivement à des problématiques territoriales et politiques distinctes pour Sparte. On peut envisager de lier les grandes phases des conquêtes et des conflits entre Sparte et les cités voisines avec l'extension de son réseau routier.

83 CHRISTIEN 1989a, p. 41-42.

84 CHRISTIEN 1989a, p. 42.

85 CHRISTIEN 1989a, p. 20.

a. Le « système central »

Dès le VIII^e siècle, la mainmise de Sparte sur l'ensemble de la Laconie est assurée. La ville de Sparte était sans doute liée par des routes aux cités périèques et aux différents espaces de la Laconie dès avant les guerres de Messénie. Pour autant, à ce stade, une attention particulière avait-elle déjà été placée par Sparte dans l'équipement de voies carrossables ? Peut-on discerner un premier système routier limité à la plaine de l'Eurotas et qui serait antérieur à la mise en place des axes de plus longue portée ? Il est certain que des voies traversaient la plaine de l'Eurotas et reliaient les différentes communautés de la région. Il devait en particulier exister une liaison notable entre Sparte et le port de Gytheion. En revanche, il est impossible d'affirmer que ces voies entraient déjà dans le cadre d'un réseau planifié ou répondant à des critères techniques spécifiques.

b. Vers le nord

Aux VII^e et VI^e siècles, Sparte a eu maille à partir avec ses voisins Arcadiens, en particulier les Tégéates. Cependant, à partir des années 550, ces tensions semblent résolues et Tégée devient un des alliés privilégiés de Sparte. Faut-il connecter la construction des grandes routes de Sparte vers l'Arcadie aux périodes de conflits ou à la mise en place des alliances ? Mais les routes menant de Sparte vers l'Arcadie sont aussi, avant tout, celles qui permettent le contrôle des zones les plus septentrionales de la Laconie. L'un des grands axes du nord de Sparte traverse la Skiritide, région frontalière entre Tégée et la Laconie, rattachée à la *péριοικis* de Sparte dès avant les guerres de Messénie⁸⁶. Sa construction a pu participer à l'intégration de la Skiritide dans le territoire contrôlé par Sparte. La deuxième grande route menant de Sparte à Tégée passe par Sellasie et Karyai. Elle présente des embranchements vers la Thyréatide et la Cynourie⁸⁷. Elle a peut-être également un lien avec la conquête de la Laconie, mais peut avoir été développée à l'occasion de l'expansion spartiate vers la Thyréatide. Enfin, les routes menant à Leuktron ont également à voir avec le contrôle de la Messénie, car elles permettent de contourner le massif du Taygète.

86 PIKOULAS 1987a, p. 230 ; PIKOULAS 2012, p. 455-456.

87 PIKOULAS 2012, p. 460-462.

Mais à partir du VI^e siècle et de la conclusion de l'ensemble d'alliances connu sous le nom de ligue du Péloponnèse, les principales routes menant de Sparte en Arcadie deviennent celles par lesquelles Sparte fait circuler ses armées vers le nord du Péloponnèse et le reste de la Grèce continentale. Dans cette mesure, les axes de Sparte vers le nord acquièrent une importance particulière à la fin de l'époque archaïque. Il se peut donc que l'État spartiate y ait particulièrement investi dans cette perspective. Y. Pikoulas suggère l'existence d'un lien fort entre la ligue du Péloponnèse et le développement du réseau des routes à ornières au-delà des frontières spartiates⁸⁸.

Les routes menant de Sparte vers le nord peuvent donc être rapportées à l'extension de la domination spartiate sur le nord de la Laconie, ainsi qu'au développement des alliances arcadiennes. Il faut sans doute se figurer un développement du réseau routier en plusieurs étapes au cours de l'époque archaïque, fondé d'emblée sur des axes de communication déjà existants.

c. Le « système occidental »

Les guerres de Messénie constituent un contexte plausible pour la construction planifiée d'axes carrossables entre la Laconie et l'ouest du Taygète. Leurs dates sont relativement incertaines. Pausanias situe la première entre 743 et 724 avant n.è., la seconde entre 685 et 668⁸⁹. Mais une datation plus basse a été proposée, qui situe la première guerre de Messénie entre *ca* 695 et 675 et la seconde dans le dernier tiers du VII^e siècle⁹⁰. Les récits légendaires relatifs aux commencements de ces guerres en situent l'événement déclencheur, le meurtre du roi spartiate Téléklos, au sanctuaire d'Artémis Limnatis, fréquenté en commun par les Laconiens et les Messéniens⁹¹. On a vu plus haut que ce sanctuaire est desservi par des voies traversant le Taygète et occupait peut-être même une situation de carrefour. Sparte s'est d'abord emparée des plaines du nord-ouest du Taygète : l'Aigytide et la plaine de Stényklaros. Ces régions se situent sur le passage entre l'Arcadie

88 PIKOULAS 2012, p. 537-542.

89 Pausanias 4.5.10-13 ; 4.151 ; 4.23.4 ; RICHER 2018, p. 27.

90 PARKER 1991 ; RICHER 2018, p. 27.

91 Strabon 6.1.6 ; 8.1.4 ; Pausanias 3.2.6 ; 3.7.4 ; 4.4.1-3 ; KOURSOU MIS 2014, p. 192 ; RICHER 2018, p. 28.

et la Messénie. Le contrôle spartiate sur ces régions enclave la Messénie par rapport au reste de la Grèce et en particulier à leurs alliés arcadiens. Un passage de Pausanias relate une embuscade tendue par des Spartiates en garnison à Ampheia contre un Messénien envoyé consulter l'oracle de Delphes⁹² : l'épisode témoigne du caractère stratégique de la localisation d'Ampheia. L'issue de la première guerre de Messénie assure aux Spartiates le contrôle des deux principales plaines de la région, la plaine de Stényklaros et de la plaine de Macaria. Près de quatre décennies plus tard, une révolte déclenche la seconde guerre de Messénie. Les Lacédémoniens gagnent alors le contrôle de l'ensemble de la région, jusqu'à la côte ouest du Péloponnèse.

De ces épisodes, on retire l'impression que l'essentiel des axes de circulation reliant Sparte et la Messénie étaient déjà en usage dès avant le déclenchement des guerres de Messénie. Pour J. Christien, le réseau de circulation du Taygète pourrait avoir des origines mycéniennes⁹³. Y. Pikoulas signale la présence, au col de Sélas, situé sur l'itinéraire entre Sparte et Paximadi, d'un sanctuaire qui a livré de la céramique protogéométrique, et qu'il identifie à un sanctuaire de bord de route. Le chemin traversant le Taygète remonterait donc au moins au début du I^{er} millénaire⁹⁴. En revanche, la construction de voies carrossables dotées d'ornières sur ces axes date probablement, quant à elle, de l'époque de la guerre : mais la chronologie relative des routes et de la conquête pose question.

Il faut se demander si les routes vers la Messénie ont été développées dans le cadre des guerres de Messénie, ou bien si c'est leur existence préalable qui a permis à Sparte d'entreprendre cette conquête⁹⁵. On peut énoncer des arguments dans les deux sens. Y. Pikoulas estime que le développement des routes carrossables a beaucoup à voir avec celui de la phalange hoplitique, lourdement équipée⁹⁶. Dans cette perspective, l'aménagement des voies aurait été un préalable à la conquête. Étant donné que les Lacédémoniens ont

92 Pausanias 4.9.3.

93 CHRISTIEN 1989a, p. 41-42.

94 PIKOULAS 2012, p. 523.

95 CHRISTIEN 2018, p. 625.

96 PIKOULAS 2012, p. 531-537.

commencé par s'emparer des plaines du nord-est de la Messénie, les liaisons par Leuktron et l'Aigytide⁹⁷ ont peut-être été les premières équipées.

Mais certaines voies, notamment les traversées du Taygète, ont pu être développées et équipées d'ornières après la conquête de la Messénie. En effet, les lendemains de la conquête ont probablement représenté, pour Sparte, un moment de prospérité accrue, favorable à l'élaboration d'un projet territorial complexe. Y. Pikoulas considère les guerres de Messénie comme le catalyseur de la planification routière spartiate⁹⁸. En effet, la mise en place de ce réseau nécessitait d'abord, selon lui, un certain nombre de prérequis : un pouvoir politique stable et centralisé, une armée puissante, des revenus importants. Or, à la suite de cette conquête, les Spartiates ont vu augmenter leurs revenus et ont été confrontés, dans le même temps, à la nécessité de maintenir leur présence et d'exploiter les ressources de la Messénie. En tout état de cause, les liaisons routières ont dû jouer un rôle essentiel dans le maintien de la domination spartiate sur cette région. En sécurisant les traversées du Taygète pour les véhicules, les Spartiates s'assuraient la possibilité d'envoyer des troupes en cas de besoin, mais surtout de transporter en Laconie les produits messéniens, par des voies très directes⁹⁹.

On peut ajouter que la présence du Taygète oblige les Spartiates à investir des moyens techniques importants pour assurer un la circulation des véhicules. D'après J. Christien, c'est précisément cette contrainte qui a présidé à la mise en place du réseau que l'on connaît¹⁰⁰. La traversée du Taygète n'a évidemment jamais représenté une entreprise impossible, mais la particularité du réseau spartiate réside bien dans le fait d'assurer un trafic véhiculé sûr et efficace à des altitudes élevées. La conquête de la Messénie a donc probablement joué un rôle majeur dans la mise en place du réseau routier spartiate, car elle a rendu nécessaire d'assurer des liaisons terrestres efficaces, tout en procurant un important afflux de moyens.

97 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 213.

98 PIKOULAS 2001 ; PIKOULAS 2012, p. 536-537.

99 PIKOULAS 2001, p. 326 ; CAVANAGH *et al.* 2002, p. 213.

100 CHRISTIEN 1989a, p. 42.

d. Le « système oriental »

La Thyréatide et la Cynourie, c'est-à-dire la côte orientale de la Laconie, constituent la dernière addition territoriale de l'époque archaïque : Sparte les gagne sur Argos dans les années 550, à l'occasion de la « bataille des champions »¹⁰¹. La plaine de Thyréa offre plusieurs voies d'accès vers l'Argolide, mais, plus au sud, la côte présente un relief parfois très accidenté, peu propice à l'établissement d'un grand axe nord-sud. Depuis Argos, les liaisons maritimes avec les établissements côtiers devaient jouer un rôle important. Par rapport à Sparte, la côte orientale du Péloponnèse est assez enclavée par le massif du Parnon. Dans une certaine mesure, la Cynourie constitue donc une région frontalière reliée à l'une des parties par la terre, à l'autre par la mer.

Dans ce contexte, la construction d'axes routiers a dû s'avérer nécessaire à l'établissement de la domination spartiate sur cette zone. La Thyréatide est, géographiquement, nettement plus proche d'Argos que de Sparte¹⁰². Dans ce contexte, faciliter la circulation entre la vallée de l'Eurotas et la Thyréatide revêt une certaine importance stratégique. P. Phaklaris remarque ainsi la présence de multiples routes est-ouest dans le Parnon, reliant Sparte à différents points de la Cynourie¹⁰³. Même si certains de ces axes présentent un tracé relativement ardu, l'ensemble permet de rapprocher considérablement Sparte des communautés cynouriennes. D'après les reconstitutions de ces réseaux proposées par P. Phaklaris et par Y. Pikoulas, les grands axes de la Cynourie sont des voies est-ouest, qui favorisent donc les échanges avec la Laconie. J. Christien insiste sur le fait que tous les ports de la côte orientale sont reliés à Sparte par voie terrestre, soit directement, pour la plaine de Thyréatide, soit indirectement, par l'intermédiaire de Geronthrai¹⁰⁴. Le nœud de communication identifié autour de Geronthrai est donc probablement lié au problème de la maîtrise du sud-est du Péloponnèse par Sparte. En effet, cette localité est entourée de routes carrossables desservant différents points de la Cynourie, mais également la péninsule du Malée, en particulier le port fortifié de Zarax et le bourg important d'Epidauros Limera. J. Christien avance que cette situation stratégique

101 Hérodote 1.82 ; Pausanias 3.14 ; PHAKLARIS 1987b ; BALANDIER & GUINTRAND 2019, p. 428.

102 CHRISTIEN 1989a, p. 22.

103 PHAKLARIS 1987a ; PHAKLARIS 1990, p. 213.

104 CHRISTIEN 2018, p. 622.

devait impliquer un statut administratif particulier pour Geronthrai, permettant une forme de contrôle permanent grâce des citoyens spartiates résidant sur place¹⁰⁵. Selon toute probabilité, Geronthrai devait également représenter un centre économique important.

L'organisation du réseau routier laconien trouve donc son origine dans l'expansion progressive du pouvoir spartiate entre la fin du VIII^e et le milieu du VI^e siècle¹⁰⁶. Sparte se trouve en effet au centre d'un réseau de routes carrossables qui dessert particulièrement bien les zones frontalières du nord et de l'est et assure des liaisons permanentes avec la Messénie, sans que le Taygète ne représente un obstacle. On peut soutenir que les routes ont été construites par Sparte au fur et à mesure de ses conquêtes, d'abord au sein de la Laconie intérieure, vers les zones frontalières de l'Arcadie au nord, vers la Messénie à l'ouest, puis enfin vers l'est, de façon à assurer le contrôle des régions les plus éloignées du centre ainsi que la circulation des biens. Plutôt qu'une conceptualisation simultanée de l'ensemble du réseau routier, l'hypothèse que celui-ci fut constitué au sein des sous-ensembles géographiques progressivement conquis semble plus plausible.

2.2. Laconie, Arcadie, Corinthe : un réseau péloponnésien ?

Comment envisager l'articulation entre le réseau routier de la Laconie et celui du reste du Péloponnèse ? Y. Pikoulas attribue un rôle prépondérant à la ligue du Péloponnèse dans l'extension de ce réseau au-delà des frontières du territoire spartiate, vers les régions frontalières et les cités alliées¹⁰⁷ : Sparte ayant d'abord muni de routes carrossables son propre territoire, les cités alliées se seraient ensuite raccordées à son réseau, dans le plus grand intérêt de Sparte, qui y gagnait pour son armée une capacité de projection terrestre considérable. Il envisage également que le pouvoir spartiate ait pris en charge la construction de grands axes régionaux à travers les territoires des cités alliées, de l'Arcadie à la Corinthe, jusqu'aux confins de l'Argolide¹⁰⁸. Concernant Argos, seule cité majeure

105 CHRISTIEN 2018, p. 622.

106 PIKOULAS 2012, p. 524-531.

107 PIKOULAS 1988c, p. 198-201 ; PIKOULAS 1995, p. 350-352 ; PIKOULAS 2012, p. 538.

108 PIKOULAS 1988c, p. 199 ; PIKOULAS 1999 ; PIKOULAS 1995

du Péloponnèse à ne jamais avoir rejoint l'alliance lacédémonienne, Y. Pikoulas considère qu'elle a constitué son réseau routier en imitant la technique des ornières artificielles, dont il attribue l'origine à Sparte¹⁰⁹.

Mais les travaux portant sur d'autres régions péloponnésiennes sont divisés sur cette idée. Y. Lolos, dans sa monographie sur le territoire de Sicyone, y est plutôt favorable¹¹⁰. Il cite l'exemple de l'axe Sicyone-Phlionte, qui représentait pour Sparte la principale voie d'accès vers la Corinthie : il est possible, selon lui, que Sparte ait porté une attention particulière à son aménagement. Pour les voies des régions frontalières de la Laconie, notamment les routes menant en Arcadie, on peut envisager qu'elles aient été équipées par le pouvoir spartiate dans le contexte de la ligue du Péloponnèse. En effet, ces routes permettaient la sortie des armées lacédémoniennes de leur territoire et un accès aisé vers le reste du Péloponnèse. En revanche, cette circulation fluide porte préjudice à Sparte en 370/69, lors de l'invasion thébaine : d'après le récit de Xénophon, on apprend que, malgré des efforts de défense importants à Leuktron et à Oion, la route de Karyai était libre¹¹¹. On a ici l'impression d'un système routier élaboré dans une période où l'Arcadie ne représentait pas un danger pour Sparte.

En revanche, Kl. Tausend exprime des doutes sur le fait que les routes des confins d'Argos et de l'Arcadie émanent d'une initiative spartiate et servent en premier lieu les intérêts militaires de la ligue du Péloponnèse¹¹². Il souligne que le réseau de routes carrossables est particulièrement dense dans cette région : les Argiens auraient eu les moyens d'empêcher la construction ou l'entretien de ces voies si elles servaient des intérêts ennemis. De plus, ces routes sont surveillées par un ensemble de tours et d'édifices défensifs que l'auteur attribue à Argos. Ses objections se font encore plus fortes à propos du réseau routier interne à l'Argolide : celui-ci n'a rien à envier, pour sa qualité et sa densité, aux routes du reste du Péloponnèse¹¹³. Kl. Tausend souligne notamment le cas de la route entre Argos et Kléonai,

109 PIKOULAS 2012, p. 542.

110 LOLOS 2011, p. 177.

111 Xénophon, *Helléniques* 6.5.23-27 ; voir CHRISTIEN 1988, p. 335.

112 TAUSEND 2006, p. 189-190.

113 TAUSEND 2006, p. 191.

l'une de ses principales alliées. J. Marchand, qui a pour sa part étudié le territoire de Kléonai, formule les mêmes doutes sur l'interprétation de Y. Pikoulas¹¹⁴. J. et Bj. Forsén, dans leur monographie sur la vallée d'Aséa, préfèrent insister sur le rôle de l'initiative locale et des intérêts économiques d'une communauté donnée pour expliquer la mise en place des réseaux routiers¹¹⁵.

La question sous-jacente à ce débat est celle du degré d'investissement financier, de planification et d'organisation politique nécessaires à la mise en place des réseaux de routes carrossables. Il s'agit aussi de déterminer comment se constituent des axes régionaux, traversant le territoire de plusieurs cités : nécessitent-ils vraiment une action concertée et volontaire, ou bien ne sont-ils que l'addition de plusieurs tronçons locaux ? Y. Pikoulas se situe clairement en faveur d'une vision « maximaliste » des ressources nécessaires à l'établissement des routes à ornières : il présente comme un pré-requis (« προϋποθέσεις »¹¹⁶) l'existence d'une puissance politique stable, centralisée, dotée d'une importante force militaire. De fait, la planification d'ensemble et l'équipement simultané de plusieurs axes devaient mobiliser des ressources importantes et, surtout, une solide organisation. En revanche, comme nous l'avons vu plus haut¹¹⁷, le creusement des ornières et leur entretien ne représentaient pas nécessairement des opérations très coûteuses. D'ailleurs, les ornières se retrouvent sur de très nombreuses routes et ne sont pas réservées aux axes principaux.

La spécificité du réseau laconien repose donc davantage dans l'immensité du territoire concerné, qui suppose une planification assez importante, que dans le degré d'élaboration technique et matériel de ses routes. Le tracé audacieux et maîtrisé de certaines voies, notamment dans le Taygète, a été souligné : on peut envisager que des géomètres planifiaient de tels tracés. Pour autant, l'existence de grands axes carrossables assurant des liaisons à l'échelle du Péloponnèse ne semble pas requérir l'intervention directe de Sparte, et moins encore les voies internes des différentes cités du Péloponnèse.

114 MARCHAND 2009b, p. 43.

115 FORSÉN & FORSÉN 2003, p. 70.

116 PIKOULAS 2012, p. 524.

117 Voir *supra*, chap. I.1.

2.3. Les routes du sud du Péloponnèse après 369

Si la mise en place et la structure du réseau routier de la Laconie peuvent se comprendre en relation avec l'organisation de la domination spartiate sur le sud du Péloponnèse entre le VIII^e et le IV^e siècle, il convient également de s'interroger sur l'influence que les remembrements territoriaux postérieurs à la chute de l'hégémonie spartiate en 370/69 ont pu exercer sur l'organisation du réseau routier. Les relations de Sparte avec les puissances voisines ont alors connu des changements profonds, qui n'ont pas pu rester sans incidence sur le réseau routier, son organisation et sa signification dans différents aspects de la vie de la cité.

a. La Messénie

La perte de la Messénie est, pour les Lacédémoniens, une des conséquences les plus importantes de la victoire thébaine de 370/69. À la suite de leur indépendance, les Messéniens ont entrepris de fortifier de façon systématique les multiples points de leur territoire susceptibles d'être atteints par les armées lacédémoniennes, et tout particulièrement les axes reliant la Messénie et la Laconie¹¹⁸. Une partie de ces fortifications ne sont plus attestées que par les sources écrites ou par des ruines difficiles d'interprétation. Mais on trouve des vestiges significatifs sur l'axe Sparte-Kardamylé, ainsi qu'à Kalamai, forteresse située sur les contreforts du Taygète, au-dessus de Pharai, sur la principale liaison routière traversant le massif¹¹⁹. Au nord de la Messénie, la localité d'Ampehia, où l'on a retrouvé les traces d'une route et qui se situait sur le passage entre la plaine de Stényklaros et l'Aigytime, a également été munie de fortifications¹²⁰.

Quant à la Denthéliatide, où se situe le sanctuaire d'Artémis Limnatis, cette région de montagne a appartenu alternativement à la Laconie et la Messénie au cours de l'ensemble de la période hellénistique et jusqu'à l'époque impériale¹²¹. Elle présente une situation routière intéressante, entre Laconie et Messénie, avec, de plus, des circulations aisées vers l'Aigytime et l'Arcadie. Il s'agit de la section de la chaîne du Taygète dont le relief est le

118 CHRISTIEN 2006, p. 170.

119 CHRISTIEN 2006, p. 170.

120 PIKOULAS 1988a, p. 221 ; CHRISTIEN 1998, p. 442.

121 KOURSOU MIS 2014, p. 194-195 ; KOURSOU MIS & KOSMOPOULOU 2013.

plus doux¹²². Pour J. Christien, les luttes pour le contrôle de ce territoire sont en partie liées à la question des réseaux routiers¹²³. En effet, le contrôle de la Denthéliatide assure aux Spartiates la possibilité d’user des voies montagneuses du Taygète en toute sécurité. La région est également connue pour sa production viticole¹²⁴ : des intérêts économiques sont donc aussi sans doute à l’œuvre.

Ainsi, l’ensemble des voies reliant Sparte à la Messénie se trouve, après l’indépendance messénienne, au centre de nouveaux enjeux politiques et défensifs. Les rivalités territoriales et l’implantation de nouveaux systèmes fortifiés témoignent de ces évolutions historiques.

b. La côte orientale

Des évolutions similaires se font jour sur la côte orientale du Péloponnèse, où les relations entre voies, ports et fortifications témoignent de la rivalité entre Sparte et Argos : comme en Messénie, on peut percevoir un mouvement de mise en défense des principales voies d’accès entre Sparte et la côte orientale. En effet, la Thyréatide, qui n’a cessé de faire l’objet de tensions au cours de l’époque classique¹²⁵, est reprise à Sparte par Argos en 338¹²⁶, ou peut-être dès 369¹²⁷. Argos étend ensuite son emprise à l’ensemble de la côte orientale de la Laconie, au cours du III^e siècle, peut-être pendant la guerre de Chrémonidès¹²⁸. En Thyréatide, un article récent de Cl. Balandier et M. Guintrand montre, d’après des critères architecturaux et territoriaux, que les tours isolées de la Thyréatide sont probablement des édifices bâtis par Argos pour surveiller les accès laconiens vers la plaine¹²⁹. Du reste, la plaine de la Thyréatide était bien plus facilement accessible depuis Argos que depuis Sparte¹³⁰.

Les structures défensives de l’espace compris entre la côte orientale et le Parnon constituent un ensemble extrêmement complexe, qui a été étudié par J. Christien et repris

122 KOURSOU MIS & KOSMOPOULOU 2013, p. 55.

123 CHRISTIEN 1989a, p. 31.

124 Athénée 1.31c-d ; PIKOULAS 2009g, p. 138 ; KOURSOU MIS 2014, p. 192.

125 Hérodote 1.82 ; CHRISTIEN 1987, p. 117.

126 CHRISTIEN 1989a, p. 26 ; CHRISTIEN 2006, p. 170.

127 BALANDIER & GUINTRAND 2019, p. 440-441.

128 CHRISTIEN 1987.

129 BALANDIER & GUINTRAND 2019, p. 443.

130 CHRISTIEN 1989a, p. 22.

récemment dans la thèse inédite de M. Guintrand. Si certaines forteresses remontent aux incursions athéniennes de la guerre du Péloponnèse¹³¹, la plupart des édifices défensifs témoignent de la situation de tension régnant entre Argos et Sparte pour la maîtrise de cette région à partir du iv^e siècle. J. Christien distingue un double système de fortifications, réparties sur deux lignes : des fortifications côtières et des fortifications intérieures, souvent à proximité des axes de circulation terrestre. Cette situation est liée aux mouvements de la frontière entre Argos et Sparte à l'époque hellénistique¹³². Si la majeure partie des fortifications côtières semblent bâties par les Argiens, comme à Zarax ou Kyphanta, pour les fortifications de l'intérieur des terres on ne peut pas toujours bien déterminer s'il s'agit d'ouvrages spartiates destinés à protéger la frontière contre des incursions argiennes ou bien d'ouvrages argiens constituant des postes avancés le long des routes vers la Laconie¹³³.

c. Les circulations

Après la défaite spartiate de 370/69 et les pertes territoriales qui s'ensuivent, les réseaux de circulation du sud du Péloponnèse ont donc connu une réorganisation. Les mêmes routes ont continué d'être utilisées et entretenues¹³⁴ ; mais la signification des différents axes et, surtout, les conditions de déplacement ont dû changer assez profondément. Sparte perd, à cette époque, sa position centrale dans le sud du Péloponnèse. Le flux de biens transportés vers Sparte depuis la Messénie et la côte orientale a dû diminuer drastiquement, tandis que d'autres axes prenaient une importance nouvelle ou renouvelée, par exemple les voies qui franchissent le mont Zavitsa, reliant la Thyréatide à l'Argolide. La création des centres urbains de Messène et de Mégalopolis a remodelé les réseaux du sud-ouest arcadien, avec l'ouverture de nouvelles routes¹³⁵. Dans les zones désormais frontalières du Taygète, du Parnon et du nord de la Laconie, les circulations locales, liées à l'exploitation des terres, des pâturages et autres ressources, se sont sans doute maintenues. Mais la mise en place

131 CHRISTIEN 2006, p. 170.

132 CHRISTIEN 2006, p. 170.

133 GUINTRAND 2017, p. 233-250 ; voir notamment carte 7, p. 233.

134 PIKOULAS 2012, p. 553-554.

135 PIKOULAS 1988c, p. 220-221.

de structures défensives devait également impliquer un contrôle du trafic depuis les tours et les forts, ainsi que par des patrouilles.

La construction du réseau de voies carrossables qui sillonne la Laconie a donc probablement à voir avec le mouvement d'extension territoriale que connaît Sparte, de conquête en conquête, au cours de l'époque archaïque. La construction des voies s'est sans doute échelonnée, accompagnant l'intégration des territoires successivement conquis à l'espace spartiate. Les voies carrossables permettent en effet de rapprocher Sparte des différentes parties de son territoire – rapprochement très concret par exemple dans le cas de la Cynourie ou de la Messénie, reliées à Sparte par des routes traversant les massifs montagneux. Malgré l'ampleur du réseau laconien et l'hégémonie spartiate sur la ligue du Péloponnèse, je ne crois pourtant pas qu'il faille attribuer à Sparte un rôle déterminant dans la mise en place des réseaux routiers des autres cités péloponnésiennes, dans la mesure où chaque réseau routier se bâtit en fonction d'enjeux locaux et que la construction de routes à ornières n'est pas, en elle-même, une opération hors de portée pour de petites cités. Avec le déclin de la puissance spartiate, les réseaux routiers du sud du Péloponnèse ont dû connaître certaines modifications. En particulier, la centralité de Sparte au sein des réseaux de circulation s'est probablement amoindrie. Pour autant, il n'y a pas lieu de croire à un déclin généralisé du réseau routier laconien après la fin du IV^e siècle, dans la mesure où la plupart des voies continuent de remplir des rôles au moins locaux, ou bien acquièrent de nouveaux enjeux stratégiques.

3. LES ENJEUX DU RÉSEAU

La réputation guerrière de Sparte, ainsi que la focalisation fréquente de l'historiographie sur la portée stratégique des routes, conduisent parfois à une lecture du réseau routier laconien largement centrée sur les enjeux militaires de la construction routière. Si le réseau routier dense de la Laconie sert des intérêts militaires et stratégiques, il convient d'explorer également la façon dont les nécessités de l'exploitation du territoire transparaissent dans son organisation.

3.1. Routes et suprématie militaire

Y. Pikoulas pose l'hypothèse d'un lien entre l'apparition de la phalange hoplitique et le développement des routes à ornières, dans la mesure où cette nouvelle technique de combat nécessitait un équipement relativement lourd¹³⁶. La guerre impliquait donc une nouvelle logistique, afin d'organiser le déplacement de troupes assez nombreuses et de quantités importantes de matériel. Le transport de ce matériel en chariots devenait dès lors la solution la plus adaptée¹³⁷. Y. Pikoulas signale l'existence, à Sparte, d'un corps d'armée dédié au transport du matériel, le στρατὸν σκευοφορικόν, mentionné par Xénophon¹³⁸. Pour lui, le réseau routier dont s'est dotée Sparte répondait donc à deux impératifs : résoudre efficacement les problèmes logistiques posés par le combat hoplitique ; permettre une circulation rapide et aisée de ses soldats sur l'ensemble du territoire.

L'immensité du territoire lacédémonien et l'organisation de l'armée, composée à la fois de citoyens spartiates et de périèques, posent en effet des problèmes spécifiques. Les routes de Laconie permettaient de rassembler promptement des contingents venus de différents points du territoire et de porter rapidement les forces armées aux frontières. Lors d'un départ en campagne, les armées lacédémonienne pouvaient ainsi confluer au nord du territoire avant de traverser les frontières laconiennes. Pour J. Christien, la plaine de Karyai, d'où partait les principaux axes permettant aux Lacédémoniens de quitter le Péloponnèse, était particulièrement adaptée à cet usage¹³⁹. Chez Thucydide, on voit les armées Lacédémoniennes se rassembler et procéder aux sacrifices d'usage avant le franchissement des frontières à Karyai ou encore à Leuktron¹⁴⁰.

Le passage d'Hérodote mentionnant la juridiction spécifique des rois de Sparte sur les δημοσῖαι ὁδοί¹⁴¹ est souvent compris comme un indice de l'intérêt militaire du réseau routier de Sparte¹⁴². Certes, on connaît le rôle essentiel des rois dans la conduite des armées. Mais cette

136 PIKOULAS 2012, p. 531-537.

137 PIKOULAS 2012, p. 531.

138 Xénophon, *Constitution des Lacédémoniens* 13.4 ; voir PIKOULAS 2012, p. 535.

139 CHRISTIEN 1988, p. 333 : « En effet la partie plate de la plaine [de Karyai] permettait de rassembler l'armée, de la faire stationner pour attendre les retardataires, de faire tranquillement les indispensables sacrifices de passage de la frontière. »

140 Thucydide 5.55.3 ; Thucydide 5.54.1-2.

141 Hérodote 6.57.

142 Voir par exemple PIKOULAS 2012, p. 528.

analyse du texte me semble reposer sur une compréhension trop imprécise de l'expression δημοσία ὁδός, souvent interprétée comme désignant les grands axes, voire les routes menant à l'étranger¹⁴³. Or, cette expression a en réalité un sens plutôt juridique, voire administratif : elle apparaît dans des documents issus de différentes cités, dans le contexte de conflits juridiques relatifs à des empiétements de particuliers sur la voie publique¹⁴⁴. Il est évidemment possible, à partir de cette responsabilité juridique, d'inférer que les rois avaient une compétence dans la gestion du réseau routier, mais je ne crois pas que ce soit le sens premier du texte d'Hérodote. En tout cas, il est réducteur de rattacher ce lien entre rois et routes à des préoccupations uniquement militaires.

3.2. Routes et exploitation du territoire

a. Place des préoccupations économiques dans la mise en place du réseau

La méconnaissance des réseaux de voies secondaires, ainsi que les centres d'intérêts des auteurs antiques et une longue tradition historiographique, conduisent souvent à survaloriser les aspects militaires et politiques des réseaux routiers. Dans le cas de Sparte et de la Laconie, dont on a longtemps sous-estimé les activités économiques en général, ce biais est peut-être encore plus marqué. Pour Y. Pikoulas, l'élaboration du réseau obéit en premier lieu – d'un point de vue chronologique – à des préoccupations militaires. Elle est portée par une puissance publique essentiellement focalisée sur cet aspect. Les flux marchands, d'initiative privée, ne viendraient que dans un second temps se servir d'un réseau qui n'avait pas été pensé pour eux : « Προηγήθησαν οἱ στρατιῶτες καὶ ἀκολούθησαν οἱ ἔμποροι. »¹⁴⁵ Pour Y. Pikoulas, la distinction entre les usages militaires et les usages commerciaux du réseau routier recouvre donc également une distinction entre initiative publique et initiative privée¹⁴⁶.

Ce point de vue a fait l'objet de critiques, notamment chez J. Marchand et J. et Bj. Forsén¹⁴⁷. En effet, malgré toute l'importance des problématiques militaires dans la gestion des affaires

143 DETIENNE 1997, p. 41 ; RUZÉ & CHRISTIEN 2017, p. 62.

144 Pour un commentaire approfondi du passage en question, voir *infra*, chap. III.1.

145 PIKOULAS 2012, p. 525-526.

146 PIKOULAS 2012, p. 527

147 MARCHAND 2009b, p. 43 ; FORSÉN & FORSÉN 2003, p. 69.

publiques, les autorités de la cité devaient être parfaitement conscientes des bénéfices économiques permis par un réseau routier fonctionnel. D'ailleurs, on peut aussi avancer que, si les routes à ornières de Laconie ont été construites après les guerres de Messénie, comme le soutient Y. Pikoulas¹⁴⁸, elles entrent en usage dans une période où les grandes opérations militaires en Messénie ne sont plus à l'ordre du jour. En revanche, le transport de biens depuis les territoires soumis à des prélèvements – en particulier la Messénie – vers Sparte était probablement l'une des préoccupations majeures des Lacédémoniens pour la construction de routes carrossables.

b. Réseaux routiers et sites ruraux : le Laconia Survey

Pour comprendre précisément les flux de circulation liés à l'agriculture et aux économies locales, il convient de travailler à l'échelle de territoires restreints, de terroirs agricoles. Le *Laconia Survey* donne un exemple de la façon dont une prospection minutieuse permet de percevoir l'organisation de réseaux de circulation locaux, éventuellement connectés à des axes d'importance régionale¹⁴⁹. Ce programme de prospection mené entre 1983 et 1989 a permis l'exploration d'une zone de 70 km², située au nord-est de la ville de Sparte, entre les rives de l'Eurotas et les contreforts du Parnon.

La prospection a permis de discerner, à côté des grandes artères, certains aspects du réseau des voies secondaires locales. Pour R. W. V. Catling, auteur du chapitre sur les époques archaïque et classique, il existe une césure entre le réseau de voies menant de Sparte vers les régions voisines et le réseau local de la zone de prospection. Deux des routes principales de la Laconie concernent l'aire prospectée : la route remontant la vallée de l'Eurotas vers le nord et celle menant à Sellasie. Or, selon les résultats de la prospection, ces axes ne semblent pas jouer un rôle dans la localisation des sites ruraux aux époques archaïque et classique¹⁵⁰. Cependant, l'auteur suggère que les grands axes en question ont pu entretenir un rapport plus net avec les sites ruraux aux époques hellénistique et romaine. Malheureusement, le bref paragraphe

148 PIKOULAS 2001, p. 25-26.

149 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 211-218.

150 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 213.

consacré à la question des communications dans le chapitre concernant ces périodes ne développe guère cet aspect¹⁵¹.

R. W. V. Catling développe ensuite, en fonction des différents secteurs de prospection, le rapport entre sites et voies de communications. Mais aucun élément archéologique tangible en relation avec ces voies n'est indiqué (terrassements, soutènements...). Le raisonnement est intégralement construit sur la notion de « voie naturelle » : sont considérées comme de possibles cheminements l'ensemble des vallées qui découpent le relief¹⁵². Il faut donc recevoir avec une certaine réserve les données fournies. Ainsi, dans la zone sud-est de l'étude, le plateau de Neogene présente un nombre important de sites (les auteurs désignent cette zone comme un « cluster »¹⁵³). Or, les auteurs considèrent également le plateau comme un nœud de communications et dénombrent six routes potentielles y convergeant. On voit ici une faiblesse de la notion de « voie naturelle » : comme un plateau est un point haut, l'eau en dévale vers différentes directions. Or, si l'on considère que chaque vallée est une route en puissance, il est évident que l'on trace un certain nombre d'itinéraires rayonnant autour du plateau. Il est tout à fait possible au demeurant que de nombreux chemins antiques aient escaladé les versants pour desservir les sites identifiés ; mais cela ne doit pas préjuger de leur qualité ni de leur rôle dans un réseau local.

Dans l'ouest de la zone prospectée, on constate que les sites s'alignent le long d'un axe parallèle à la rive de l'Eurotas. L'auteur envisage que cet alignement corresponde à deux routes d'une certaine importance, mais distinctes de l'axe qui quitte Sparte en direction de la Skiritide¹⁵⁴. Dans le nord en revanche, la route reliant Sparte à Sellasie ne comporte pas de site rural dans ses environs immédiats, même si certains sites plus en retrait peuvent avoir profité de la proximité de cette route¹⁵⁵. Le chapitre consacré aux communications se conclut sur des remarques en demi-teinte¹⁵⁶ :

151 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 308.

152 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 213.

153 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 214.

154 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 216.

155 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 217.

156 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 218 : « Les communications étaient à bien des égards un facteur influent pour la localisation des sites, en particulier sur des nœuds dans le réseau d'axes connectant les différentes parties de la zone de prospection. Cependant, leur importance peut facilement être surinterprétée, en particulier dans

Communications were in many cases an influential factor in site location, especially at nodes in the network of routes connecting the various parts of the survey area. However, their importance may easily be overemphasized, especially as there are numerous sites, including some ranked as hamlets or villas, in relatively remote locations without immediate access to any of the main routes.

Le principal problème de cette conclusion, à mon sens, repose dans la notion même de voie naturelle utilisée dans l'analyse. En effet, l'absence apparente de voies naturelles ne signifie pas nécessairement qu'il n'y avait pas de chemins. Ici, la reconstitution du réseau routier local de la région prospectée ne s'appuie pas sur des critères archéologiques, mais sur un déterminisme naturel sujet à caution. Inversement, il est intéressant de constater l'influence apparemment faible des routes effectivement connues sur l'occupation de cette campagne pourtant relativement proche de Sparte. Cela tendrait à suggérer que le réseau des routes principales de la Laconie était, dans une certaine mesure, déconnecté de l'exploitation agricole du territoire et du tissu de l'habitat rural ; cependant, comme la région prospectée ne concerne que deux de ces grandes routes, seule la comparaison avec des données du même ordre dans d'autres espaces pourrait permettre de pousser plus loin les conclusions.

c. Routes et ports

L'étude de son réseau routier conduit également à relativiser l'image traditionnelle d'une Sparte continentale et peu ouverte sur la mer. Le réseau routier de la Laconie relie Sparte aux différents ports de son territoire. Le principal port du golfe de Laconie était Gytheion. Ce port était facilement accessible depuis Sparte par les grandes voies desservant les plaines du sud de la Laconie. La côte orientale de la Laconie présente plusieurs ports, tous accessibles depuis Sparte, comme le port de Prasiai, ou bien par les différentes routes rayonnant depuis Geronthrai, comme Kyphanta, Zarax et Epidauros Limera¹⁵⁷.

d. Routes et carrières

Certaines routes ont été construites en connexion directe avec des carrières de pierre. En effet, la Laconie était, dans l'Antiquité, une importante région productrice et exportatrice de

la mesure où de nombreux sites, y compris certains sites catégorisés comme hameaux ou villas, occupent des lieux relativement isolés, sans accès immédiat à aucun des axes principaux. »

157 CHRISTIEN 2018, p. 622.

poros et de marbres¹⁵⁸. On trouve ces carrières essentiellement au sud de la Laconie : dans le cap Malée, ainsi qu'au sud du Taygète et dans le Magne. Des sites d'extraction de fer, de plomb et de cuivre sont également connus¹⁵⁹. J. Christien distingue deux grands types de carrières : certaines, localisées près de ports, étaient exploitées pour l'exportation, tandis que celles situées à l'intérieur des terres nourrissaient le marché interne de la Laconie¹⁶⁰. La datation des carrières peut s'avérer complexe. On sait que l'exploitation marbrière en Laconie fut intensifiée à l'époque impériale¹⁶¹, les Romains étant friands des marbres colorés locaux, mais certaines carrières ont été ouvertes dès l'époque archaïque.

Certaines routes à ornières peuvent être reliées de façon plus ou moins directe aux carrières. Les routes qui desservaient directement les carrières, construites dans le but de déplacer les blocs hors des zones d'extraction, se distinguent par des traits techniques particuliers : elles présentent souvent des ornières de dimensions nettement plus réduites que les routes à chariots, de l'ordre d'un peu plus de 1 m entre chaque ornière¹⁶². En différents points du cap Malée, Y. Pikoulas a décrit des systèmes denses de voies liées au fonctionnement des carrières¹⁶³.

Par ailleurs, des routes carrossables ordinaires, à l'entraxe de 1,40 m, permettaient, plus largement, le transport des blocs vers leur destination. C'est en particulier le cas dans le massif du Taygète, comme le montre J. Christien. La traversée du sud du massif, entre la plaine de Sparte et Thalamai, dessert des sites d'extraction. À Goranoi, où ont été identifiés les vestiges de route qui se dirigent vers l'intérieur du massif, se trouvent des carrières de marbre gris associées à des *péirrantheria* exportés par Sparte au VII^e siècle¹⁶⁴. De l'autre côté du massif, à l'issue de l'axe Goranoi-Thalamai restitué par J. Christien, Thalamai possède de grandes carrières de poros, exploitées dès le VI^e siècle, auxquelles sont associés des vestiges de routes¹⁶⁵.

158 CHRISTIEN & DELLA SANTA 2002 ; KOKKOROU-ALEVRAS *et al.* 2009 ; CHRISTIEN 2014 ; CHRISTIEN 2018.

159 CHRISTIEN & DELLA SANTA 2002, p. 203.

160 CHRISTIEN 2014, p. 179 ; CHRISTIEN 2018, p. 626.

161 Strabon 8.5.7.

162 PIKOULAS 2012, p. 490.

163 PIKOULAS 2012, p. 490.

164 CHRISTIEN 2014, p. 175 ; CHRISTIEN 2018, p. 627 ; voir RICHER 2018, p. 74-75.

165 CHRISTIEN 2014, p. 175.

Les carrières pouvaient également être liées à des problématiques de défense. Oitylos, à quelques kilomètres au sud de Thalamai, sur la côte du Magne, est dotée de fortifications que J. Christien dit associées aux carrières¹⁶⁶. Elle mentionne également une carrière moderne de marbre blanc ou gris clair, située dans le Parnon, à l'est d'Arachova/Karyes, dont certains indices montrent qu'elle était déjà en usage dans l'Antiquité. Plus bas en altitude et davantage vers l'ouest, on trouve des segments de routes antiques, ce qui suggère que la route des carrières devait rester en hauteur sur une partie de son tracé, pour redescendre de la crête plus au sud, à proximité du village moderne de Bassara, soit quasiment à la hauteur de Sellasie. De là, le trajet vers Sparte ne présentait plus de difficulté¹⁶⁷.

Il n'était en revanche pas toujours indispensable d'assurer des liaisons routières à grande distance pour desservir les carrières proches des ports¹⁶⁸. On trouve au sud de la péninsule du Ténare des routes qui semblent assurer spécifiquement la liaison entre les carrières et les ports, sans être apparemment reliées à un réseau plus vaste : c'est le cas à Messa (moderne Mezapo)¹⁶⁹. Mais dans l'hypothèse d'une liaison routière traversant la péninsule du Magne, entre Oitylos et Las¹⁷⁰, la production du Magne pouvait être transportée à Gytheion.

L'articulation entre les carrières, les routes et les ports en Laconie est donc complexe. Le transport de la pierre, soit par mer, soit par terre, pour un usage interne à la Laconie ou pour l'exportation, implique une logistique importante durant toute l'Antiquité, apparemment dès l'époque archaïque. Il semble possible d'affirmer que le réseau routier, en particulier dans le Magne et le sud du Taygète, s'est organisé en partie en fonction des lieux d'extraction. Les voies liées à l'exploitation de ces ressources constituent en outre un réseau qui a dû connaître des évolutions notables à l'époque impériale, période d'intense exploitation de différents types de marbres.

166 CHRISTIEN 2014, p. 174.

167 CHRISTIEN 2014, p. 178.

168 RUZÉ & CHRISTIEN 2017, p. 27.

169 PIKOULAS 2012, p. 382-388, n^{os} 83-84 ; CHRISTIEN 2018, p. 633.

170 CHRISTIEN 1989a, p. 33.

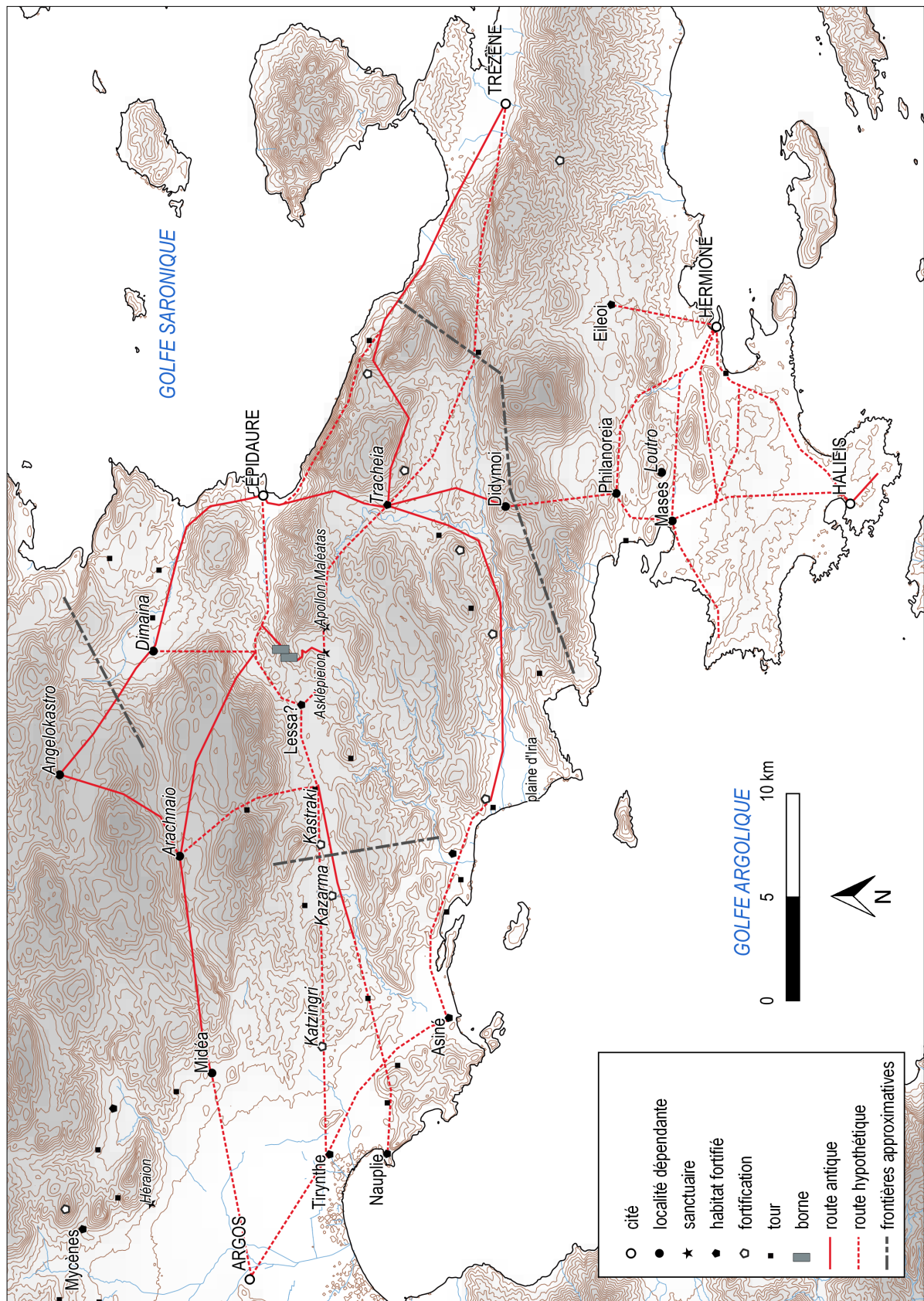
On voit donc que le réseau routier de la Laconie était adapté, non seulement aux besoins de la conquête et de la défense territoriale, mais aussi à différents enjeux économiques. La desserte routière des carrières de marbre et de poros, en particulier, témoigne d'une organisation soignée des transports induits par les activités d'extraction. Les circulations liées à l'exploitation des terres et au commerce d'échelle locale sont plus difficiles à percevoir à travers les sources et les vestiges.

CONCLUSION

Le plan général du réseau routier de la Laconie apparaît donc assez clairement grâce aux recherches menées depuis les années 1980. Ce réseau régional particulièrement bien connu permet de formuler des observations sur la chronologie, sur les motivations présidant à la construction des réseaux routiers, ainsi que sur la question des articulations d'échelles, entre réseaux locaux et régionaux.

Comme dans le cas d'Athènes, la Laconie semble avoir vu se développer une politique de construction de routes très volontaire dès l'époque archaïque. Ces routes reprenaient sûrement, dans certains cas, des axes déjà en usage, rendus carrossables par un travail soigné sur le tracé et, évidemment, le creusement d'ornières. Le plan du réseau exacerbe le caractère central de Sparte, où confluent les différents axes, relayée par des centres secondaires, comme Geronthrai ou Karyai. Les motivations de cette politique routière sont multiples. Le rôle militaire des routes carrossables a été souligné dans l'historiographie et transparaît aisément à la lecture des sources antiques. On remarque que les régions frontalières sont particulièrement bien desservies, ce qui favorise en effet le déplacement des armées. Cependant, le quadrillage routier des territoires laconien et messénien procure à Sparte une influence qui passe également par la circulation des biens, soit dans le cadre de tributs, soit dans un cadre commercial. L'articulation complexe entre ports, carrières et routes montre la diversité des activités concernées par ce réseau viaire. On peut donc également envisager que le réseau routier joue un rôle dans la gestion des ressources agricoles.

Le réseau routier apparaît donc comme un élément essentiel de l'unification de ce vaste territoire assez compartimenté par le relief. En effet, la forte densité de voies carrossables à travers le permettait un trafic à différentes échelles, de la circulation locale à la circulation vers les cités voisines et le reste de la Grèce. Cette densité a sans doute été voulue entre autres pour assurer la circulation rapide et massive des armées. Néanmoins, plus largement, le réseau routier laconien était un moyen de domination politique sur le territoire, ainsi qu'un outil économique.



Carte 3.

Les routes d'Épidaure. AV. Vorsanger (d'après TAUSEND 2006 ; BLOMLEY 2022 ; JAMESON *et al.* 1994)

3. ÉPIDAURE : TERRITOIRE ET SANCTUAIRE

La cité d'Épidaure possédait un territoire assez vaste, sans représenter pour autant une cité exceptionnellement puissante. Sa renommée est due avant tout au succès de son sanctuaire d'Asklépios. Les données actuellement disponibles sur les routes du territoire épidaurien concernent en premier lieu les axes du territoire menant vers les frontières. On peut donc dégager des problématiques liées aux relations avec les cités voisines, ainsi qu'à la fréquentation du sanctuaire. L'organisation du réseau routier épidaurien est en effet influencée par les circulations massives occasionnées par le sanctuaire à partir du IV^e siècle. Les relations avec les cités voisines, entre alliances, rivalités et litiges frontaliers, ressortent également dans les enjeux des routes épidauriennes. Après une brève présentation de la topographie du territoire, nous évoquerons les liens entre routes, défenses et frontières, avant d'aborder la place spécifique du sanctuaire d'Asklépios dans le réseau routier d'Épidaure.

1. L'ÉPIDAURIE : TOPOGRAPHIE GÉNÉRALE ET FRONTIÈRES

Le territoire de la cité d'Épidaure couvre une superficie légèrement inférieure à 500 km² et s'étend en travers de la péninsule de l'Akté, d'une rive à l'autre¹. Le centre urbain de la cité se situe au bord du golfe Saronique et comprend un port ; mais son territoire s'étend jusqu'à la plaine côtière d'Iria, sur le golfe Argolique². Le territoire épidaurien se répartit entre des plaines côtières, des zones plus vallonnées vers l'intérieur des terres et des espaces montagneux aux frontières de la cité. La cité d'Épidaure est surtout connue pour son sanctuaire d'Asklépios, dont les activités médicales attiraient des foules considérables dans l'Antiquité. Le sanctuaire et ses activités connaissent un développement particulièrement important à partir de la fin du IV^e siècle. L'Asklépieion se situe dans les terres, environ 10 km à l'ouest d'Épidaure et 3 km

1 JAMESON *et al.* 1994, p. 18 ; PIÉRART 2004, p. 606 ; BLOMLEY 2022, p. 48.

2 Ps.-Skylax 50 ; JAMESON *et al.* 1994, p. 570.

au sud-est du village de Lygourio, probablement l'antique Lessa, un bourg appartenant au territoire épidaurien³.

Épidaure a pour voisines les cités de Trézène et d'Hermioné au sud-est, d'Argos à l'ouest et de Corinthe au nord. La localisation de la frontière avec le territoire de Corinthe n'est pas déterminée avec précision, malgré l'existence d'un texte du III^e siècle av. n.è. délimitant la frontière des deux cités⁴. En tout état de cause la plaine de Dimaina, au nord de la ville d'Épidaure, lui appartenait. Les territoires d'Argos, de Kléonai, de Corinthe et d'Épidaure se partagent le mont Arachnaion, culminant à 1200 m d'altitude. Au sud de l'Épidaurie, les frontières avec Hermioné et Trézène se situent dans une zone montagneuse où prenaient place, entre autres, des activités pastorales⁵. Des litiges y sont documentés : une partie de la région frontalière était censée demeurer indivise entre Épidaure et Hermioné⁶. La plaine d'Iria appartenait à Épidaure. Plus à l'ouest, le long de la côte, se trouve Asiné, une communauté entrée dans la dépendance d'Argos dès l'époque archaïque⁷. D'après Pausanias, la frontière entre Épidaure et Argos passait non loin de Lessa⁸. La plaine située entre Lygourio et Kazarma est marquée par un nombre assez important d'édifices défensifs, qu'il est donc hasardeux d'attribuer à l'une ou l'autre cité⁹. Si Épidaure est réputée appartenir à l'ensemble que les sources antiques nomment l'Argolide, elle se place, tout au long de l'époque classique, en opposition à Argos et dans l'alliance lacédémonienne¹⁰. Dans ces conditions, le territoire épidaurien, isolé de Sparte, connaît plusieurs invasions argiennes¹¹.

Les routes du territoire épidaurien ont été étudiées par Kl. Tausend dans le cadre de sa monographie sur les routes de l'Argolide¹². Kl. Tausend a proposé des restitutions des principaux axes routiers reliant Épidaure aux cités voisines, ainsi que les voies desservant

3 Pausanias 2.25.7 ; PIÉRART 2004, p. 601 ; TAUSEND 2006, p. 150 ; LOHMANN 2015, p. 260-261 ; BLOMLEY 2022, p. 50.

4 IG IV², 1, 71 ; BLOMLEY 2022, p. 48, n. 37.

5 CHANDEZON 2003, p. 32.

6 IG IV², 1, 75, l. 15-16 ; CHANDEZON 2003, n° 5, p. 31-33 ; BLOMLEY 2022, p. 49, fig. 5.3.

7 PIÉRART 2004, p. 600.

8 Pausanias 2.25.10.

9 BLOMLEY 2022, p. 50, fig. 5.4.

10 LAMBRINOUDAKIS 1990 ; PIÉRART 2004, p. 606-607 ; WEBER-PALLEZ 2016, p. 64.

11 TAUSEND 2006, p. 177-180.

12 TAUSEND 2006.

le sanctuaire. A. Blomley, dans un ouvrage sur les édifices fortifiés de l'Argolide, aborde la question de la relation entre les édifices défensifs et les routes au moyen de modélisations informatiques. Les voies antiques attestées relient la ville d'Épidaure aux principales plaines du territoire et aux cités voisines. Nous décrivons et commenterons les axes connus en partant du sud-est et en progressant en sens horaire, avant de nous attarder sur la place spécifique du sanctuaire d'Asklépios dans le réseau routier épidaurien.

2. ÉPIDAURE ET LES CITÉS DE L'AKTÉ

En direction du sud, le site de Tracheia représente un carrefour majeur pour se rendre d'Épidaure dans les cités de l'Akté¹³. Il s'agit d'un habitat fortifié d'époque classique, situé à l'angle nord-ouest d'un plateau¹⁴. Entre Épidaure et Tracheia, des voyageurs modernes ont fait mention de différents vestiges d'occupation antique aujourd'hui disparus¹⁵. Mais des vestiges de la route antique sont cependant conservés en deux points, d'après Kl. Tausend : sur le col par lequel on quitte la plaine côtière d'Épidaure, ainsi qu'au sud du village de Koliaki¹⁶.

À partir du plateau de Tracheia, on peut se rendre vers les autres cités de la péninsule de l'Akté : Trézène, au sud-ouest, Halieis et Hermioné au sud. D'Épidaure vers Trézène, Kl. Tausend identifie deux variantes, mais toutes deux passent par Tracheia. Il ne restitue pas de route côtière depuis Épidaure, car la côte est assez accidentée. A. Blomley, sur la base des analyses de Least Cost Path qu'elle a réalisées, propose pourtant l'existence d'un tel axe¹⁷. La route actuelle emprunte cette côte et une voie existait également dans la première moitié du xx^e siècle. Il est donc probable que la côte n'ait pas été trop abrupte pour les Anciens non plus.

Depuis Tracheia, on peut parvenir sur le territoire de Trézène en contournant les monts Ortholiti et Asprovouni soit par le nord, en rejoignant la côte, soit par le sud¹⁸. L'itinéraire contournant le massif au sud était en usage au xix^e siècle et les savants qui l'ont emprunté

13 TAUSEND 2006, p. 162.

14 PIÉRART 2004, p. 602.

15 TAUSEND 2006, p. 163, n. 558, 559, 560.

16 TAUSEND 2006, p. 163.

17 BLOMLEY 2022, p. 62, fig. 6.5.

18 TAUSEND 2006, p. 159.

font état de différents vestiges helladiques ou antiques sur le trajet¹⁹. En particulier, les restes d'une tour d'époque classique, aujourd'hui disparus, ont été signalés au XIX^e siècle par K. Gebauer au niveau d'un col longeant le mont Orthilithi au sud, partageant la localisation du fortin mycénien²⁰. Nulle trace de route ancienne n'est en revanche conservé. Pour l'itinéraire contournant les sommets par le nord, des vestiges d'une voie antique comprenant des ornières subsistent à l'est de Tracheia²¹. La route oblique ensuite vers le nord-est pour contourner le massif, parvenant au col d'Ano Phanari, où se trouve une fortification d'époques classique et hellénistique. À partir de là, la voie ancienne suit le tracé de la route moderne de Trézène. Des sections en sont visibles par endroits, lorsque la route moderne est astreinte à des virages et des détours là où la voie antique suit un tracé plus rectiligne²².

Depuis Tracheia, une autre voie mène, droit au sud, vers la localité antique de Didymoi. Elle présente des vestiges de terrassements et d'ornières²³. De là, elle se poursuit vers Mases, Halieis et Hermioné, comme l'atteste Pausanias²⁴.

3. ROUTES ET DÉFENSES : DE TRACHEIA À LA PLAINE D'IRIA

La plaine d'Iria, à l'est d'Asiné et au sud du mont Mavrovouni, est un delta fertile, présentant également un mouillage sûr pour les bateaux. De ce fait, elle semble assez densément peuplée et cultivée dans l'Antiquité : on y trouve les vestiges de deux habitats d'époque classique/hellénistique²⁵. Cette plaine semble avoir appartenu à Épidaure²⁶. De plus, elle voisine, voire fait partie d'une zone disputée entre Épidaure et Hermioné, qui fit l'objet d'un arbitrage par des juges étrangers à la fin du III^e ou au II^e siècle av. n.è²⁷. Cette petite plaine côtière est relativement enclavée, encaissée entre les massifs de l'Avgo et du Mavrovouni.

19 TAUSEND 2006, p. 159-160.

20 TAUSEND 2006, p. 159.

21 TAUSEND 2006, p. 160.

22 TAUSEND 2006, p. 161.

23 TAUSEND 2006, p. 156.

24 Pausanias 2.35.11 ; 2.36.2.

25 TAUSEND 2006, p. 153.

26 JAMESON *et al.* 1994, p. 570 ; Piérart 2004, p. 606 ; mais des réserves subsistent : PIÉRART 2009, p. 250.

27 IG IV², 1, 7 ; CHANDEZON 2003, n° 5.

Sur l'itinéraire montagneux qui relie Tracheia à la plaine d'Iria, par la vallée de Bedeni, des ornières sont régulièrement visibles. La vallée est également jalonnée par plusieurs édifices défensifs²⁸. Parvenue dans la plaine d'Iria, la route se poursuit vers Asiné, en territoire argien. Les vestiges de voie disparaissent entre Iria et Asiné, car ce trajet est essentiellement situé en plaine. Mais Kl. Tausend souligne la présence de nombreux édifices auxquels il attribue des fonctions défensives : un fortin en bordure nord de la plaine d'Iria, ainsi qu'une petite fortification dans la plaine de Kantia, dont on ne peut dire avec certitude si elle appartenait à Argos ou à Épidaure²⁹. À partir de la présence de ces édifices, Kl. Tausend postule l'existence d'un axe de circulation antique. M. Piérart met en doute cette interprétation. À son avis, Iria appartenant à Épidaure, il n'y a pas lieu d'envisager la pertinence d'une liaison entre les deux localités. Je ne souscris pas à ce raisonnement, car deux villages proches, fussent-ils rattachés à différents pouvoirs, sont rarement dénués de toute liaison. De plus, il n'y a pas d'obstacle topographique majeur entre Asiné et la plaine d'Iria.

Dans la mesure où elle constitue un lien entre les territoires d'Argos et d'Épidaure, et en raison de la présence marquée d'édifices défensifs, Kl. Tausend attribue un rôle essentiellement stratégique à la route reliant Asiné, la plaine d'Iria et Épidaure³⁰ :

Man ist geneigt, daraus den Schluß zu ziehen, daß dieser Weg im Altertum primär von militärischem Interesse war und über keine zivile (d.h. wirtschaftliche) Bedeutung verfügte, was vor allem das seltene Vorkommen von Wagenspuren nahelegt.

En effet, cette route, seul lien entre Épidaure et une zone de frontière avec deux cités voisines – Hermioné et Argos –, théâtre de conflits territoriaux, était sans doute un axe à défendre. Selon Kl. Tausend, les fortifications épidauriennes qui jalonnent la route de Tracheia à la plaine d'Iria sont à mettre en relation avec la menace que représentait Argos pour Épidaure : les Épidauriens défendraient cette route par crainte d'une invasion³¹.

28 TAUSEND 2006, p. 152-156 ; BLOMLEY 2022, p. 20, fig. 3.1.

29 PIÉART 2009, p. 250.

30 TAUSEND 2006, p. 155 : « On est enclin à en tirer la conclusion que ce chemin, dans l'Antiquité, était d'intérêt avant tout militaire, et ne possédait aucune signification civile (c'est-à-dire économique), ce que suggère avant tout la présence rare d'ornières. »

31 TAUSEND 2006, p. 179-180 ; p. 194.

Mais cette conclusion de Kl. Tausend paraît bien illustrer les biais occasionnés par une focalisation trop importante sur les enjeux militaires et stratégiques ainsi que sur les relations entre les centres urbains, au détriment des dynamiques propres aux territoires et aux microrégions. Ces aspects sont pourtant inséparables d'autres enjeux, économiques et humains. En effet, l'auteur souligne lui-même, en décrivant la plaine d'Iria, qu'il s'agissait d'une zone de culture fertile, au peuplement relativement important. Les enjeux économiques étaient donc primordiaux dans l'intérêt que portait Épidaure à cette microrégion enclavée et isolée par rapport au centre de gravité du territoire de la cité. Le débouché maritime offert par le delta d'Iria sur le golfe argolique constituait sans aucun doute à la fois, pour Épidaure, un atout économique au moins autant que militaire. De plus, le décret des juges étrangers concernant la frontière entre Épidaure et Hermioné fait état de zones de culture (καρπεία) ainsi que de zones de pâturage (ἐπινομαί), et prescrit aux deux cités d'exploiter en commun la région disputée, en la laissant indivise. Il semble, d'après le texte, qu'Épidaure spoliait Hermioné en s'accaparant la région frontalière³².

Dans ces conditions, la route d'Épidaure à Iria et ses fortifications sont essentielles dans le dispositif de contrôle épidaurien sur cette plaine et le reste de la zone frontalière. La route était pour Épidaure, comme le souligne M. Piérart, le seul moyen d'assurer son emprise sur cette plaine³³. Quant à la présence d'édifices fortifiés, elle s'explique par la nécessité, pour les Épidauriens exploitant la plaine d'Iria et les marches d'Hermioné, de se mettre à l'abri en cas de représailles. Étant donné l'éloignement d'Épidaure, il était nécessaire de prévoir des replis sur place et, en particulier, des lieux de stockage sûrs pour les biens agricoles. Les édifices fortifiés en cause sont donc à comprendre dans une perspective de sécurisation de la production, étroitement liée à des enjeux économiques, que l'on ne peut séparer aussi rigoureusement que le fait Kl. Tausend des enjeux militaires. La relation entre routes et fortifications paraît secondaire par rapport à celle entre l'exploitation du territoire agricole et les fortifications. Les fortifications de la plaine d'Iria et de la vallée de Bedeni ne semblent donc pas tant servir à

32 CHANDEZON 2003, p. 49.

33 PIÉRART 2009, p. 250-251.

surveiller et protéger la route qu'à assurer la mainmise épidaurienne sur des espaces productifs intéressants, mais éloignés du centre urbain de la cité et proches des frontières.

A. Blomley souligne bien que les édifices défensifs des cités d'Argolide ne présentent guère l'aspect de systèmes unifiés, mais s'inscrivent principalement dans des contextes locaux spécifiques³⁴. Si les fortifications de la vallée de Bedeni permettent une couverture visuelle de l'ensemble de la frontière, cela n'interdit pas – au contraire – de les considérer également dans un contexte territorial et agricole plus resserré³⁵. Ici, les édifices fortifiés sont assez modestes et aucun ne peut prétendre tenir le territoire. La route, en revanche, est l'élément central du dispositif assurant la présence épidaurienne sur un petit morceau de la côte argolique coincé entre deux voisines belliqueuses, permettant la circulation des personnes et des produits entre les différentes parties du territoire et reliant l'ensemble des terroirs à la ville, malgré un éloignement relatif pour la plaine d'Iria.

4. ROUTES ET DÉFENSES : ÉPIDAURE-ARGOS

Outre la route d'Asiné, les axes reliant Épidaure et la plaine d'Argos circulent plus au nord. Ces voies assurent les communications entre Argos et les autres cités de l'Akté. De plus, les Athéniens ont également pu débarquer à Épidaure pour accéder à la plaine d'Argos³⁶. En 419 av. n.è., un passage de Thucydide attribue à Alcibiade le projet de s'emparer de la route d'Argos à Épidaure pour assurer la communication entre les Athéniens et leurs alliés argiens et sécuriser l'accès au Péloponnèse pour les Athéniens³⁷.

Depuis Épidaure, la route la plus directe partait vers l'ouest et passait par le site de Lygourio, où se trouve un habitat fortifié, probablement le bourg antique de Lessa – même si, selon d'autres hypothèses, Lessa se situait plus à l'ouest, près de Kazarma³⁸. Pausanias qualifie du terme εὐθεΐα la route d'Argos à Épidaure *via* Lessa³⁹. Kl. Tausend restitue cet axe en suivant

34 BLOMLEY 2022, p. 103.

35 BLOMLEY 2022, p. 104-105.

36 TAUSEND 2006, p. 177 ; voir Xénophon, *Helléniques* 7.1.25.

37 TAUSEND 2006, p. 178 ; Thucydide 5.53-55.

38 Ainsi dans le *Barrington Atlas* : TALBERT 2000, 58, D2.

39 Pausanias 2.25.10.

l'itinéraire qui lui semble correspondre à une « voie naturelle », bien qu'aucun vestige de route ni aucun site antique ne se trouvent sur ce trajet⁴⁰ :

Von Epidauros führt der einzige bequem gangbare natürliche Verkehrsweg gerade nach Westen, passiert nach ca. 6,5 km einen niedrigen Sattel zwischen dem Aetovouni im Norden und dem Tripyto im Süden und erreicht nach weiteren 2 km den Weg, der Richtung Norden über den Paß von Anastasopouleika ins Becken von Dimaina verläuft. In südwestlicher Richtung gelangt man auf dieser Route schließlich nach etwa 5 km in eine kleine Ebene, die vom Dorf Lygourio, auf einem Hügel gelegen, beherrscht wird.

Kl. Tausend n'envisage pas ici le lien entre le sanctuaire d'Asklépios, situé à 3 km au sud-est de Lygourio, et la route d'Argos à Épidaure. Pourtant, Pausanias, parvenu à Lessa, semble indiquer que la route d'Épidaure passe par le sanctuaire⁴¹ :

Πρὶν δὲ ἢ κατ' αὐτὴν γενέσθαι τὴν πόλιν, ἐπὶ τὸ ἱερόν ἀφίξει τοῦ Ἀσκληπίου.

Mais avant de parvenir à la ville elle-même [Épidaure], on arrive au sanctuaire d'Asklépios.

Se pourrait-il que Pausanias omette ici d'indiquer qu'il a bifurqué, quittant la route principale pour se rendre au sanctuaire ? Cela trancherait avec ses habitudes dans le reste de l'œuvre, où il n'hésite pas à situer les jalons de sa périégèse par rapport aux axes qu'il suit⁴². L'itinéraire passant par le sanctuaire est plus long d'environ 2 km que celui défendu par Kl. Tausend. Mais, au nord du sanctuaire, on connaît un segment de voie antique long d'environ 2 km, qui correspond sans doute possible à la voie d'accès au sanctuaire depuis Épidaure (et dont Kl. Tausend semble ignorer l'existence⁴³). On peut donc envisager que l'une des branches au moins de la voie principale entre Épidaure et Argos passait par le sanctuaire.

Non loin de Lygourio se dresse une tour hellénistique au socle pyramidal. Selon Kl. Tausend, elle permettait de surveiller la voie. Mais H. Lohmann fournit des arguments

40 TAUSEND 2006, p. 150 : « Depuis Épidaure, la seule voie de circulation naturelle aisée à parcourir conduit droit vers l'ouest, franchit après environ 6,5 km un petit ensellement entre l'Aetovouni au nord et le Tripyto au sud et atteint, après encore 2 km, le chemin qui part vers le nord et franchit le col d'Anastasopouleika, pour entrer dans la cuvette de Dimaina. En direction du sud-ouest, on parvient finalement, sur cet itinéraire, au bout de quelques 5 km, dans une petite plaine dominée par le village de Lygourio, situé sur une colline. »

41 Pausanias 2.25.10.

42 Voir *supra*, chap. I.4.

43 Voir *infra* ; TAUSEND 2006, p. 165.

concordants en faveur d'une fonction civile de l'édifice : la présence d'une salle d'eau et d'un pressoir à olives semblent indiquer qu'il s'agissait d'une ferme à tour⁴⁴. De Lessa/Lygiourio, Kl. Tausend reconstitue une voie partant vers l'ouest, qui atteint une tour d'époque classique, la tour de Choutalaïika⁴⁵. Pour Kl. Tausend, celle-ci marque un carrefour entre la route d'Épidaure à Argos et une route partant, au nord, en direction de la Corinthie. Vers l'ouest, il postule l'existence de deux voies : l'une vers le sud-ouest, en direction de Nauplie, correspond au tracé de la route moderne ; l'autre partirait un peu plus au nord pour suivre un tracé à peu près rectiligne, plein ouest, et pénétrer dans la plaine d'Argos à Tirynthe.

La route du sud comprend des traces manifestes d'utilisation ancienne, en particulier mycénienne. La forteresse de Kazarma, datée du IV^e siècle av. n.è., domine la route moderne du haut d'une colline. De plus, quatre ponts mycéniens se situent sur le même tracé que la route moderne, mais de quelques mètres à quelques centaines de mètres plus au nord. Le pont d'Arkadiko en particulier est fort bien conservé ; il se situe à quelques mètres à peine au nord de la route moderne (**fig. 37**). Entre le pont d'Arkadiko et le pont le plus à l'ouest, Kl. Tausend fait état de murs de soutènement permettant de suivre le tracé ancien de la route. La présence conjointe des ponts mycéniens et de la forteresse de Kazarma, ainsi que la relative permanence du tracé jusqu'à nos jours, vont dans le sens d'un usage de cet itinéraire dans le temps long. Il y a donc lieu de penser qu'une route antique suivait bien ce trajet. Mais, à l'ouest du dernier pont, on ne trouve plus trace de route ancienne. Pour Kl. Tausend, les vestiges d'une tour à 5 km au sud-ouest du pont, tout au fond de la plaine côtière de Nauplie et Asiné, attestent que la route se poursuivait dans cette direction : selon lui, il est hors de doute (« unzweifelhaft ») que cette tour permettait la surveillance de la route, qui entrait là dans la plaine de Nauplie⁴⁶.

Les arguments en faveur du passage d'une autre route au nord, parallèle à la route du sud à fort peu de distance sur plusieurs kilomètres, sont moins clairs. Ce tracé longerait la forteresse de Kastraki, qui se trouve environ 3 km au nord-ouest de la forteresse de Kazarma.

44 LOHMANN 2015, p. 265.

45 TAUSEND 2006, p. 150.

46 TAUSEND 2006, p. 151-152.



Figure 37.
Le pont d'Arkadiko et la route asphaltée. Cl. A. Vorsanger.

D'après Kl. Tausend, Kastraki et Kazarma contrôlent donc chacune une route, mais il ajoute que chacune de ces forteresses est également susceptible de surveiller l'autre route, vu la faible distance qui les sépare.

Les reconstitutions du réseau routier proposées par Kl. Tausend reposent donc largement sur la notion de « voies naturelles » et se fondent sur le principe que l'ensemble des forteresses et des tours antiques servaient à la surveillance et au contrôle des voies de communication. Mais ces prémisses sont fragiles. Ainsi, la relation des forteresses de Kazarma et de Kastraki avec les voies de communications telle que la présente Kl. Tausend n'est pas très claire. Si la route de Kazarma et des ponts mycéniens fut probablement utilisée dans l'Antiquité, l'existence d'une route distincte entre Kastraki et Tirynthe n'est guère soutenue que par un argument de vraisemblance. Il ne s'agit pas d'affirmer que la route de Kazarma ait pu être la seule route antique entre l'Épidaurie et la plaine d'Argos : selon toutes probabilités, une multitude de chemins pouvaient sillonner cet espace. En revanche, l'existence de deux routes construites et équipées par les cités semble plus hypothétique.

De plus, Kl. Tausend névoque pas le problème de la localisation des frontières entre Épidaure et Argos. Pour Kl. Tausend, les trois forteresses de Kazarma, Kastraki et Katzingri

témoignent du soin apporté par Argos à fortifier ses voies extérieures⁴⁷. En revanche, il est étonné du faible nombre de fortifications du côté épidaurien. Tandis que les édifices fortifiés de la plaine d'Iria et de la vallée de Bedeni représentaient, pour lui, un dispositif défensif destiné à défendre Épidaure d'une invasion argienne, l'absence de fortifications sur la route de Lygourio met à mal cette interprétation des fortifications et de leur relation avec les routes. Kl. Tausend ne se l'explique pas, sinon en envisageant que les fortifications épidauriennes de cette voie aient disparu⁴⁸.

Or, il se peut que certaines des fortifications que Kl. Tausend attribue à Argos soient épidauriennes. En effet, l'attribution à Argos ou à Épidaure des fortifications de la plaine de Lygourio est loin d'être assurée fermement⁴⁹. Selon A. Blomley, la forteresse de Kastraki, la tour de Choutalaïka, ainsi que les fortifications de Lygourio, pourraient relever du territoire de l'une ou l'autre cité. Or, si l'on considère que les forteresses de Kastraki et de Kazarma appartenaient peut-être l'une à Argos, l'autre à Épidaure, leur attribuer une fonction parallèle sur deux voies différentes n'apparaît plus véritablement comme la meilleure hypothèse pour rendre compte de cette densité du bâti défensif.

De plus, il faut, en tout état de cause, réévaluer du rôle de ces fortifications et de leurs relations avec les axes de circulation. Ainsi, comme on l'a montré dans les lignes consacrées à la plaine d'Iria, les tours de la vallée de Bedeni et de la plaine permettaient sans doute à Épidaure de maintenir sa domination sur une plaine fertile et sur un axe qui longeait une frontière contestée. Du côté de Lygourio en revanche, le bourg fortifié devait permettre aux habitants des environs de se réfugier et de mettre à l'abri leurs biens en cas d'insécurité, si l'on suppose que Kastraki ait été argienne. Il n'est pas nécessaire de chercher une situation parallèle aux deux extrémités du territoire épidaurien, écrasant les problématiques locales propres à chaque frontière. L'implantation des fortifications dépend en effet de facteurs territoriaux locaux, qui peuvent varier, on le voit, d'un bout à

47 TAUSEND 2006, p. 193.

48 TAUSEND 2006, p. 194 : « Eine schlüssige Erklärung hierfür ist wohl nicht zu finden, es sei denn, man nimmt an, daß die einst existierende Wachtürme auf epidaurischer Seite dieses Hauptverkehrsweges heute nicht mehr vorhanden sind. »

49 BLOMLEY 2022, p. 48-51 ; p. 50, fig. 5.4.

l'autre du territoire d'une cité de taille moyenne. Leur relation avec les routes ne doit pas être survalorisée.

5. LES ROUTES DE L'ARACHNAION ET VERS LA CORINTHIE

Au nord-ouest d'Épidaure, on peut reconstituer le parcours de plusieurs voies antiques à travers le massif de l'Arachnaion, où des segments d'ornières ont été identifiés. Ce massif, culminant à 1200 m d'altitude, se trouve aux frontières d'Argos, d'Épidaure et de Corinthe. Le plateau où se trouve le village moderne d'Arachnaio, entre le mont Arachnaio au sud et le mont Trapezona au nord, se situe au carrefour de routes menant vers l'Épidaurie, la plaine d'Argos et la Corinthie.

Kl. Tausend a mis en évidence un itinéraire antique qui permettait de relier Épidaure au plateau d'Arachnaio, d'où l'on peut ensuite descendre vers la plaine d'Argos⁵⁰. Depuis Épidaure, on part sur la route de Lygourio ; avant l'arrivée à Lygourio, un embranchement escalade les contreforts du mont Arachnaion, vers le lieu-dit Desklia. La route se poursuit vers le nord-ouest, à travers le plateau en direction du bourg d'Arachnaio. La route ancienne est visible, parallèle à une route moderne, sur quelques centaines de mètres à l'est d'Arachnaio. Des ornières sont visibles sur une partie du trajet. À l'ouest d'Arachnaio, on retrouve des ornières. La route antique se poursuivait jusqu'à Midéa, où elle entrait dans la plaine d'Argos. Cet itinéraire constitue donc une autre possibilité pour circuler entre Argos et Épidaure.

Depuis Arachnaio, Kl. Tausend restitue une autre voie antique partant vers le sud. Il n'en a pas identifié de vestiges ; cependant, un chemin moderne passe en contrebas d'un site manifestant une occupation continue depuis l'helladique ancien jusqu'à l'époque romaine, interprété comme un édifice fortifié, ou encore rapproché d'un autel de Zeus et Héra évoqué par Pausanias⁵¹ : le chemin pourrait donc correspondre à une voie antique. Cet axe rejoindrait ensuite la route d'Épidaure à Argos au niveau de la tour classique de Choutalaïka, que Tausend identifie comme le point où se séparent la route de Nauplie et la route d'Argos⁵².

50 TAUSEND 2006, p. 28.

51 TAUSEND 2006, p. 29 ; Pausanias 2.25.10.

52 TAUSEND 2006, p. 150.

Enfin, on pouvait accéder à la Corinthie depuis Arachnaio par une route ancienne menant au village d'Angelokastro, au nord du mont Trapezona. Kl. Tausend a relevé des ornières dans cette direction au nord d'Arachnaio, sur environ 800 m⁵³. L'itinéraire menant de la tour classique à Arachnaio puis Angelokastro représente, comme le souligne Kl. Tausend, un tracé à peu près rectiligne pour rallier la Corinthie.

Kl. Tausend insiste sur le caractère significatif de ces voies montagneuses dans les communications à l'échelle régionale, entre les différentes cités limitrophes. Il faut en effet souligner la densité importante de vestiges de voies anciennes dans le massif, notamment dans les environs du village d'Arachnaio. On peut sans doute aussi y voir la preuve de l'importance de cet espace montagneux, en particulier du plateau d'Arachnaio, dans l'économie locale.

Enfin, entre Épidaure et la Corinthie, la principale voie antique était probablement, d'après Kl. Tausend, celle qui quittait Épidaure par le nord-ouest, se dirigeant vers Néa Epidavros, Dimaina et Angelokastro⁵⁴. À la sortie de Néa Epidavros, Kl. Tausend signale des ornières très profondes, dont deux paires se superposent par endroits, indiquant une voie intensément fréquentée. Kl. Tausend restitue également une route côtière entre Épidaure et Corinthe. Selon lui, cet axe longerait une tour classique située au nord-est de la plaine de Dimaina, non loin de l'emplacement de la frontière séparant Épidaure et Corinthe⁵⁵. Il cite à l'appui de cette hypothèse l'inscription *IG IV², 1, 71*, un texte du milieu du III^e siècle av. n.è. contenant une décision rendue par des juges mégariens sur un territoire disputé entre Corinthe et Épidaure et sur la délimitation de la frontière des deux cités. L'inscription évoque, parmi les points de repères servant à délimiter la frontière, deux routes, dont une, carrossable, menant au Spiraion, un port antique de la baie de Sophiko, connu par le témoignage de Thucydide, mais localisé de façon approximative⁵⁶. Kl. Tausend souligne les enjeux géopolitiques des voies permettant la circulation entre Corinthe et Épidaure sans

53 TAUSEND 2006, p. 27-28.

54 TAUSEND 2006, p. 31.

55 TAUSEND 2006, p. 33-34.

56 *IG IV², 71, l. 14 ; l. 18-19 ; Thucydide 8.7-23 ; TAUSEND 2006, p. 34 ; BLOMLEY 2022, p. 50, n. 38.*

passer par le territoire argien : élément important pour les conflits qui ont vu Corinthe et Épidaure s'allier contre Argos⁵⁷.

6. UN SANCTUAIRE AU CŒUR DU TERRITOIRE

6.1. La renommée du sanctuaire

Situé à une dizaine de kilomètres à l'est d'Épidaure, le sanctuaire d'Asklépios est implanté en contrebas du mont Kynortion, au sommet duquel se trouvait un sanctuaire d'Apollon Maléatas⁵⁸. Tous deux remontent à l'époque archaïque : le sanctuaire d'Apollon date du VII^e siècle av. n.è. et le culte d'Asklépios est attesté dès le VI^e siècle.

L'Asklépieion fut fréquenté à l'échelle régionale avant de devenir un sanctuaire panhellénique au IV^e siècle av. n.è. À partir de cette époque, il s'insère dans des réseaux de circulation plus vastes. À partir du milieu du IV^e siècle, la cité envoie des théores dans l'ensemble du monde grec pour annoncer la tenue des concours. Les listes de théorodokes d'Épidaure documentent leurs circulations⁵⁹. Le développement du sanctuaire occasionne donc une intensification des circulations liées au culte. Au milieu du IV^e siècle est également édifié le *katagogeion*, un vaste bâtiment hôtelier, d'environ 150 m de côté, dont les pièces se répartissent autour de quatre cours à péristyle⁶⁰ (fig. 38). L'édifice souligne l'enjeu que représente, pour la cité, l'accueil des visiteurs du sanctuaire. Strabon décrit un sanctuaire constamment rempli de malades venus consulter le dieu, et affirme que l'Asklépieion est la principale raison du prestige de la cité d'Épidaure⁶¹.

La loi sacrée de l'inscription d'Isyllos, datée de la fin du IV^e ou du début du III^e siècle, évoque la création d'une procession civique depuis la ville d'Épidaure jusqu'aux sanctuaires d'Apollon Maléatas et d'Asklépios⁶². Il est intéressant que la cité fonde un tel rituel alors que le prestige du sanctuaire s'accroît bien au-delà de ses frontières. Les processions civiques menant aux sanctuaires extra-urbains sont souvent interprétées comme des rituels affirmant

57 TAUSEND 2006, p. 58.

58 Pausanias 2.26.3 ; 2.27.7 ; LAMBRINOUDAKIS 1980 ; PIÉRART 2004, p. 608.

59 PERLMAN 2000, p. 67-97.

60 ANDRÉ & BASLEZ 1993, p. 455.

61 Strabon 8.6.15.

62 IG IV², 1, 128, l. 17 ; KOLDE 2003.



Figure 38.
Le katagogeion d'Épidaure. Cl. A. Vorsanger.

la souveraineté d'une cité sur son territoire et sur un sanctuaire. Ici, la procession n'émerge nullement dans un contexte de réorganisation territoriale. Il s'agit peut-être de ne pas laisser oublier aux visiteurs étrangers la présence épidaurienne au sein de l'Asklépieion et d'associer ostensiblement la ville au succès du sanctuaire.

6.2. L'Asklépieion dans le réseau routier épidaurien

La route menant à l'Asklépieion quitte Épidaure vers l'ouest, en direction de Lygourio. Après que l'on quitte le fond de la plaine épidaurienne, on longe vers le sud les piémonts du mont Kynortion. Un segment de la route antique, long d'environ 2 km, a été identifié dans cette gorge. De façon étonnante, Kl. Tausend affirme qu'elle ne présente pas de vestiges antiques⁶³, ce qui est très inexact, puisque des ornières et des murs de soutènement sont conservés (fig. 7). On y a même découvert des bornes routières⁶⁴. Le chemin a été restauré en 1990 et fait aujourd'hui l'objet d'une mise en valeur touristique-culturelle dans le cadre du projet Μονοπάτια Πολιτισμού⁶⁵.

Le sanctuaire se trouve également sur une voie reliant Tracheia à Lygourio. Cet itinéraire emprunté par les voyageurs du XIX^e siècle passe par le sanctuaire d'Apollon Maléatas et présente des vestiges, d'après Kl. Tausend, entre ce sanctuaire et celui d'Asklépios. Environ 3 km séparent

63 TAUSEND 2006, p. 165.

64 PAPANIMITRIOU 1949, p. 144-145 ; SEG 56.446.

65 PITEROS 2000, p. 193 ; .

l'Asklépieion de Lygourio. On a mentionné plus haut le fait que Pausanias semble placer l'Asklépieion sur la route principale d'Épidaure à Lessa et Argos⁶⁶. En réalité, la place du sanctuaire par rapport à cet axe est incertaine. D'après le témoignage de Pausanias, on peut penser que l'Asklépieion se situe sur l'un des axes régionaux majeurs de l'Épidaurie. En revanche, si l'on suit Kl. Tausend dans l'idée que la route principale entre Lygourio et Épidaure s'épargnait le détour que constitue effectivement l'Asklépieion, et passait un peu plus au nord selon un itinéraire plus direct, alors le sanctuaire se trouve dans une situation de retrait par rapport aux principaux axes du territoire.

La route d'Épidaure à l'Asklépieion est celle qui matérialise la liaison entre la ville et le sanctuaire, celle qu'empruntait sans doute la procession civique, ainsi que les pèlerins arrivant par bateau dans le port d'Épidaure. En revanche, pour qui arrive par voie terrestre des cités voisines ou du reste du Péloponnèse, l'accès se faisait sans doute plutôt par Lygourio, par où devaient arriver par la plupart des Péloponnésiens se rendant au sanctuaire. Depuis la Corinthie, on pouvait également emprunter les voies du mont Arachnaion, avant de retrouver la route qui longe le mont Kynortion à l'ouest, ou bien de passer par Lygourio. Les gens des cités de l'Akté empruntaient probablement la route de Tracheia. Ainsi, il est intéressant de constater que la route sur laquelle on a retrouvé le plus d'aménagements antique n'est en réalité peut-être pas celle qu'empruntaient la majorité des visiteurs étrangers du sanctuaire. En revanche, c'est la route la plus à même de manifester le lien entre Épidaure et l'Asklépieion : peut-être s'agit-il là d'une des raisons ayant poussé à lui conférer la qualité de voie processionnelle.

6.3. Les bornes

On dispose de plusieurs témoignages sur le bornage de routes menant au sanctuaire d'Asklépios. Deux bornes ont été découvertes sur la voie menant d'Épidaure à l'Asklépieion. La première, découverte en 1949 et datée du III^e siècle av. n.è. sur des critères paléographiques, porte le texte suivant⁶⁷ :

Ἄδε ὁδὸς εἰς ἰα-
ρὸν κλεινοῦ θε-
οῦ ὃ παριόντες

66 Pausanias 2.25.10.

67 PAPADIMITRIOU 1949, p. 144-145 ; SEG 56.446 ; PITEROS 2000, p. 193.

Cette route [mène] au sanctuaire du dieu illustre, ô passants.

Le texte était probablement gravé sur une paroi rocheuse surplombant la route. Le quartier de roche sur lequel on a retrouvé l'inscription a dû s'en détacher : il a été retrouvé au fond du ravin que longe la voie. Un *fac-simile* de la pierre a été placé sur la route antique à l'occasion de sa remise en état, à l'emplacement où a été aménagé un accès depuis la route asphaltée (**fig. 39**). Les opérations de restauration de cette route antique ont également permis de découvrir un bloc dressé qui était sans doute une borne anépigraphie (**fig. 40**)⁶⁸. La présence de bornes sur la voie d'Épidaure à l'Asklépieion témoigne de la fréquentation de la voie et du prestige du sanctuaire ; de plus, elle traduit l'investissement de la cité sur cet axe et sa volonté de le mettre en valeur. En poussant l'hypothèse, on peut envisager une conjonction, au III^e siècle, entre la gravure de cette inscription routière, la fondation de la procession d'Épidaure à l'Asklépieion et, peut-être, la construction ou la réfection de la route.

De plus, une des inscriptions relatant les guérisons miraculeuses réalisées par Asklépios, les *Iamata*, datée de la seconde moitié du IV^e siècle, fait allusion à un point de repère désigné sous le terme δεκαστάδιον : il faut sans doute le comprendre comme une borne indiquant une distance de dix stades jusqu'au sanctuaire⁶⁹. Le texte laisse entendre que cette borne est relativement proche de l'Asklépieion. La façon dont ce *dekastadion* est mentionné suggère donc qu'il s'agit d'un repère familier à ceux qui fréquentent Épidaure, ou du moins que chacun est en mesure de comprendre de quel endroit il s'agit.

Ces éléments attestent que les voies d'accès au sanctuaire, ou du moins l'une d'entre elles, était marquées par des bornes. D'après le nom du *dekastadion*, on peut envisager qu'elles aient été implantées à intervalle régulier tous les dix stades, à moins de supposer que le *dekastadion* ait été une borne isolée qui visait seulement à indiquer la proximité du sanctuaire. Mais il y a lieu de penser que le bornage des voies est allé de pair avec le développement du sanctuaire. L'implantation de bornes indicatrices pourrait répondre à l'afflux de visiteurs étrangers à la cité

68 PITEROS 2000, p. 192-193.

69 IG IV², 1, 121, l. 79-80 [x] ; SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 273.



Figure 39.
Fac-simile d'une inscription routière sur la route
de l'Asklépieion. Cl. A. Vorsanger.



Figure 40.
Route de l'Asklépieion et borne anépigraphe.
Cl. A. Vorsanger.

d'Épidaure ou ses environs directs et souligner le lien entre la cité d'Épidaure et son principal sanctuaire.

6.4. Des visiteurs à mobilité réduite

Enfin, la fréquentation du sanctuaire d'Épidaure présente une particularité notable : comme il s'agit d'un sanctuaire thérapeutique, les pèlerins sont fréquemment malades, blessés ou atteints de différents handicaps. Les récits de guérisons miraculeuses, les *Iamata*, permettent de soulever la question de la circulation des personnes à mobilité réduite et de leur accès au sanctuaire. Les textes mentionnent deux boiteux (χώλος), dont l'un est Épidaurien, tandis que l'autre est équipé d'une béquille (σκίπων)⁷⁰. Il est également question de deux hommes paralysés (ἀκρατής) : l'un vient de Lampsaque, en Asie mineure, l'autre d'Argos⁷¹. Un homme souffrant d'une lourde infection à l'orteil à la suite d'une morsure de serpent se fait porter hors de l'*abaton* du sanctuaire par des serviteurs⁷² : peut-être les mêmes ont-ils dû le porter tout au long de son voyage jusqu'à l'Asklépieion. R. Herzog n'hésite pas à combler certaines lacunes par la mention de litières servant à déplacer des personnes, mais aucun élément tangible n'appuie ces restitutions⁷³. Se rendre au sanctuaire pouvait donc représenter une dépense d'énergie et de moyens considérables pour les malades, notamment s'ils venaient de loin.

CONCLUSION

Le réseau routier épidaurien s'articule donc autour de plusieurs centres qui en dirigent l'organisation. La ville d'Épidaure, assez excentrée par rapport à l'ensemble du territoire, est rattachée au sud-est du territoire par l'intermédiaire du site de Tracheia, autour duquel on constate que rayonnent différents axes. La liaison entre Épidaure et la plaine d'Iria participe à la mainmise épidaurienne sur cette plaine côtière qui lui assure l'accès au golfe Argolique. Les environs de Lygourio, ainsi que la zone frontalière avec Argos qui s'étend à l'ouest, voient

70 IG IV², 1, 121, l. 111-112 [xvi] ; IG IV², 1, 122, l. 87 [xxxv] ; sur les attestations de boiterie dans l'Antiquité, voir PRÊTRE & CHARLIER 2009, p. 52-55.

71 IG IV², 1, 121, l. 107 [xv] ; IG IV², 1, 122, l. 102 [xxxvii].

72 IG IV², 1, 121, l. 113-119 [xvii].

73 HERZOG 1931, xxxv, p. 22-23 ; LXIV, p. 32-33 ; restitutions suivies par LIDONNICI 1995, B15 (35), p. 110-111 ; C21 (64), p. 128-129.

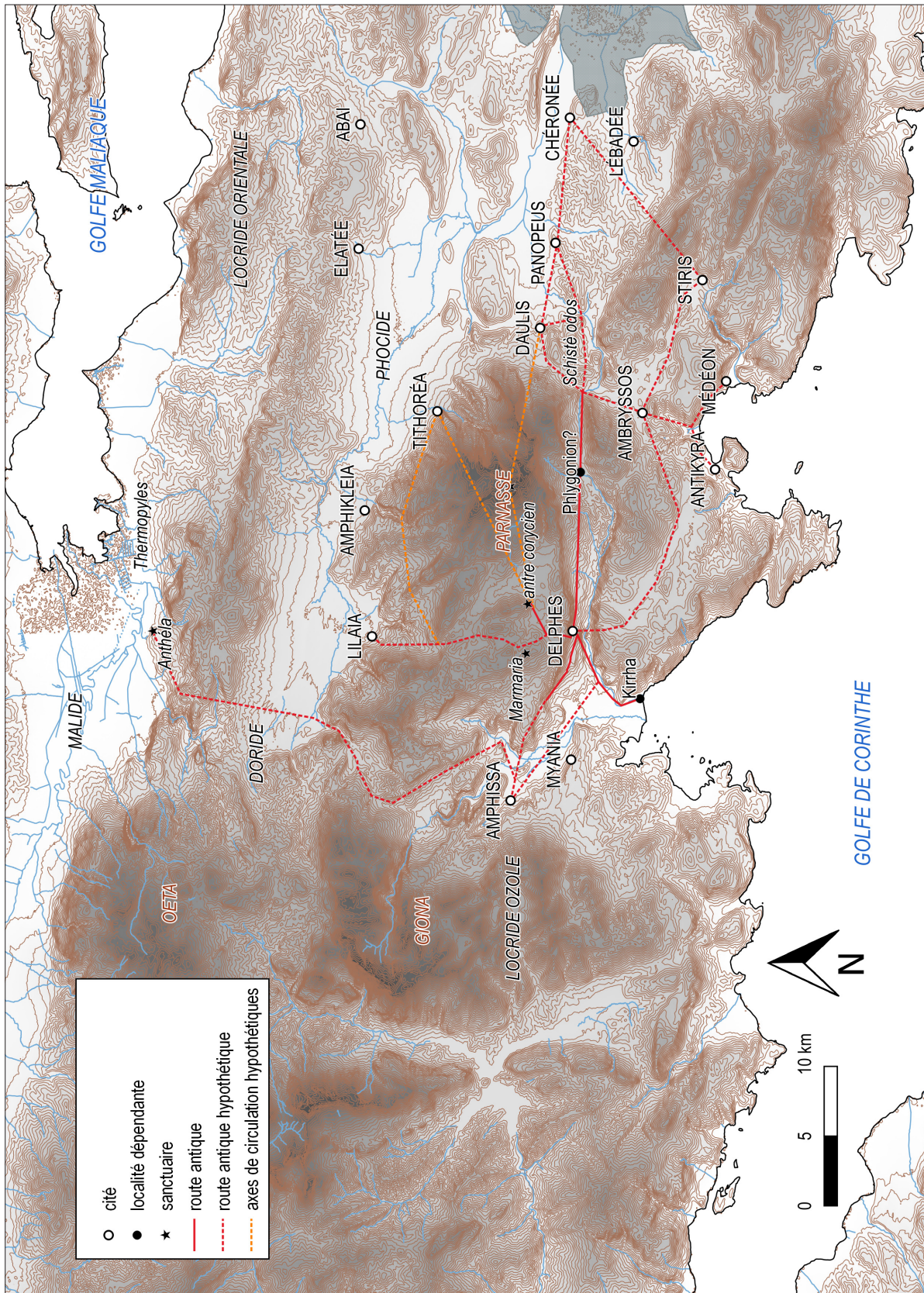
également se croiser différentes voies. En outre, une particularité de l'organisation du réseau routier de la cité d'Épidaure réside dans la présence de l'Asklépieion, dont la fréquentation augmente considérablement au cours du IV^e siècle. Le développement du sanctuaire a peut-être engagé des restructurations dans le réseau routier, de façon à favoriser l'accès au sanctuaire ainsi que son lien direct avec la ville d'Épidaure. Le sanctuaire représente en tout cas un autre point nodal des routes de l'Épidaurie.

4. DELPHES

Le sanctuaire de Delphes, dont l'oracle et les concours attirent, pendant toute l'Antiquité, des foules considérables, est au centre d'un réseau de circulation qui le relie à l'ensemble de la Grèce continentale. La complexité de la géographie delphique tient à la multiplicité d'échelles qui s'y recourent. J.-M. Luce, dans la dernière partie de sa monographie *La fouille du Pilier des Rhodiens*, consacrée aux relations de Delphes avec le reste du monde grec, perçoit « cinq géographies distinctes »¹ : la géographie de l'espace domestique, appréhendée à travers les objets du quotidien, celle des offrandes déposées dans le sanctuaire, celle des légendes, en particulier des mythes de fondation du sanctuaire, celle des oracles et, enfin, la géographie politique, comprise dans le cadre de l'Amphictionie pyléo-delphique. On pourrait également envisager ce jeu d'échelles en distinguant trois niveaux : celui de la cité et de son voisinage proche ; le niveau régional, comprenant le reste de la Grèce centrale et la Thessalie ; enfin, le niveau panhellénique de la fréquentation du sanctuaire. Il ne s'agit pas ici de reprendre l'ensemble de la question des relations internationales de Delphes, mais d'envisager la façon dont ces connexions complexes s'inscrivent dans le réseau routier de Delphes et sa région.

Les liens régionaux et panhelléniques de la cité et du sanctuaire se traduisent dans des réseaux de circulation terrestres qui fonctionnent à plusieurs échelles. Tout d'abord, celle des vestiges des routes anciennes de Delphes : on se place ici à proximité directe de la ville et du sanctuaire. Si ces routes renseignent en premier lieu sur la relation de la cité de Delphes à son territoire et son espace proche, ce sont également les voies par lesquelles convergent les nombreux visiteurs du sanctuaire. Les circulations spécifiques occasionnées par le fonctionnement de ce dernier font l'objet d'une organisation publique de la part de l'Amphictionie et de la cité. Nous nous interrogerons sur la façon dont ces institutions prennent en charge les circulations. Enfin, un riche imaginaire mythologique et religieux investit certaines routes et circulations liées au sanctuaire. En particulier, les thèmes du voyage d'Apollon de Délos à Delphes et de

1 LUCE 2008, p. 399.



Carte 4.
Les routes de Delphes. A. Vorsanger

son voyage de purification depuis le sanctuaire nouvellement fondé sont liés à des processions importantes. Nous nous proposons donc de mettre en évidence l'articulation du réseau routier avec les circulations spécifiques à la ville et au sanctuaire de Delphes.

1. LE RÉSEAU ROUTIER DE DELPHES

Les réseaux routiers de Grèce centrale, en particulier celui de Delphes, n'ont pas encore fait l'objet d'investigations ni de publications aussi précises que ceux du Péloponnèse. On trouve des considérations d'ensemble sur les axes de circulation et les « voies naturelles » chez J. M. Fossey, C. Typaldou-Fakiris et J. McInerney², mais ces travaux ne s'appuient pas sur une recherche archéologique fine des vestiges de routes anciennes. Le réseau routier de la cité de Delphes et de ses alentours se laisse donc reconstituer essentiellement grâce au témoignage de Pausanias, à quelques segments archéologiquement reconnus, ainsi qu'à des critères de vraisemblance géographique. Cependant, des travaux en cours permettront peut-être d'éclaircir davantage la situation dans des publications à venir : ainsi des travaux du Deutsches Archäologisches Institut sur Tithoréa et la vallée du Céphise, ou de l'École française d'Athènes sur les fortifications de Phocide et de Locride³.

1.1. Le territoire de Delphes

La ville de Delphes et son sanctuaire sont installés sur un éperon rocheux dominant la vallée du Pleistos, à environ 600 m d'altitude. La vallée suit approximativement un axe est-ouest. Le versant nord est constitué d'un tablier d'éboulis qui repousse le lit du fleuve vers le sud. Ce tablier est surmonté par les abruptes assises calcaires du Parnasse⁴. Le site de Delphes est situé sur le versant nord, à la césure entre le sommet du tablier d'éboulis et les escarpements des Phédriades (**fig. 41**). Cet emplacement marque, en outre, l'articulation entre haute et basse vallée du Pleistos. En effet, au niveau de Delphes, la vallée se resserre fortement et le fleuve oblique en direction du sud-ouest, longeant l'éperon occupé par l'actuel village de Chryso,

2 FOSSEY 1986, p. 115-117 ; MCINERNEY 1999, p. 40-85 ; voir carte 1, p. 42 ; TYPALDOU-FAKIRIS 2004, p. 308-316 ; voir carte fig. 232 p. 309.

3 SPORN 2018 ; KOPANIAS [à paraître] ; SPORN *et al.* [à paraître] ; KYRIAKIDIS & ZUGMEYER 2019.

4 PÉCHOUX 1992, p. 20-22.

avant de déboucher dans la plaine de Kirrha, où Delphes partageait une frontière, non sans heurts, avec la cité locrienne d'Amphissa⁵.

À l'ouest, la plaine de Kirrha est limitrophe de la Locride Ozole. En la remontant vers le nord, on peut contourner le massif du Parnasse par son versant ouest et parvenir aux confins de la Phocide et de la Doride. Mais, surtout, cette plaine se loge au fond du golfe d'Itéa et à Kirrha se trouvait un port ouvert sur la circulation maritime du golfe de Corinthe.

À l'est, la vallée du Pleistos est délimitée par le col de Zemeno. Ce col, large de quelques centaines de mètres à son point le plus étroit, est situé entre les pentes du Parnasse, au nord, et du Kirphis, au sud. Il marque la séparation entre le sud du Parnasse, occupé essentiellement par le territoire delphique, et le couloir de la Phocide orientale, qui rejoint, du nord au sud, le golfe maliaque et le golfe de Corinthe⁶. La zone directement à l'est du col voit donc se rencontrer plusieurs axes : celui menant d'est en ouest jusqu'à Delphes ; au sud, celui menant vers Ambryssos, Antikyra et la côte méridionale de la Phocide et de la Béotie ; au nord, celui vers la vallée du Céphise ; enfin, à l'est, celui par lequel on se dirige vers le lac Copais et la plaine béotienne. Cela correspond d'ailleurs à la configuration générale du réseau routier moderne dans cette zone.

1.2. Σχιστή ὁδός

Le carrefour régional que les sources désignent sous le nom de σχιστή ὁδός, mot à mot « la route fendue », « la route qui fourche », se situe dans cette zone de contact entre différents ensembles régionaux. Il est associé au récit du meurtre de Laïos par Œdipe. Si le verbe σχίζομαι est attesté par ailleurs pour décrire l'embranchement d'une route⁷, l'expression σχιστή ὁδός se rencontre surtout dans le contexte du mythe. Elle figure dans un fragment d'Eschyle, dans *Œdipe Roi* de Sophocle, ainsi que dans les *Phéniciennes* d'Euripide⁸. Elle apparaît donc comme une expression figée, associée au mythe d'Œdipe. On la retrouve enfin

5 ROUSSET 2002a, p. 16-17.

6 FOSSEY 1986, p. 115-117 ; voir carte fig. 124, p. 119.

7 Hérodote 7.31 ; DU BOUCHET 2004, p. 59.

8 Eschyle Fr. 387a, 2 Radt ; Sophocle, *Œdipe Roi* v. 733 ; Euripide, *Phéniciennes* v. 38.



Figure 41.

Situation de la ville de Delphes, vue du sud-est. Cf. J.-Fr. Bommelaer [BOMMELAER 1999, fig.1b, p. 217].

chez Pausanias, qui l'utilise comme un toponyme désignant un lieu tout à fait concret, où se dresse un monument qu'il identifie comme le tombeau de Laïos⁹.

L'expression σχιστή ὁδός fonctionne comme un hodonyme, c'est-à-dire le nom d'une route ou d'un segment de route. Pour K. Baba et Y. Pikoulas, σχιστή ὁδός désigne le tracé de la route sur une certaine distance : K. Baba envisage que soit ainsi désigné un tronçon d'environ 5 km, tandis que Y. Pikoulas y voit la désignation de l'ensemble de la route depuis la frontière béotienne jusqu'à Delphes¹⁰. D'après le texte de Pausanias, l'hypothèse de K. Baba semble de prime abord plus exacte. En effet, Pausanias cite la σχιστή ὁδός comme une étape le long de la route de Chéronée à Delphes. Celle-ci est décrite ainsi¹¹ :

ἡ διά τε Πανοπέως καὶ παρὰ τὴν Δαυλίδα καὶ ὁδὸν τὴν Σχιστή

[la route] qui passe par Panopeus, longe le territoire de Daulis et emprunte la route qui fourche.

9 Pausanias 9.2.4 ; 10.5.3-4 ; 10.35.8.

10 BABA 1991, p. 52 ; PIKOULAS 1998c, p. 579.

11 Pausanias 10.35.8.

L'usage de παρά suivi de l'accusatif est fréquent pour parler d'une route que l'on « suit », que l'on « emprunte » sur une certaine distance. Cependant, Pausanias ne semble pas considérer que l'on s'engage sur la σχιστή ὁδός dès après Chéronée. Plus important, même si le substantif ὁδός est bien à la tête du syntagme, la notion de *fourche* en représente l'idée essentielle : σχιστή ὁδός désigne bien plutôt le carrefour que la route. La traduction littérale de l'expression est « la route fendue », mais on peut aussi bien traduire par « la fourche de la route », voire « la Fourche » tout court. P. Mazon opte pour « le carrefour » dans sa traduction d'*Œdipe Roi*¹².

Malgré le caractère littéraire de la formule, la σχιστή ὁδός semble avoir correspondu à un lieu assez précis. Chez Sophocle, il s'agit de l'endroit où se rejoignent les routes de Delphes et de Daulis. Pausanias indique le tracé général de l'itinéraire qu'il suit, mais ne précise pas où mènent les différentes branches du carrefour. Même si ce dernier n'a pas pu être situé avec précision, il est certain qu'il se trouvait dans l'espace où se rejoignent les trois vallées menant respectivement à Delphes, à Daulis et à Ambryssos (moderne Distomo)¹³. Chez Hérodote, on voit l'armée perse se séparer en deux groupes à Panopeus, une moitié partant vers la Béotie et Athènes, l'autre vers Delphes¹⁴. S'il n'est pas question à proprement parler du fameux carrefour, on constate à nouveau que l'ensemble de la zone comprise entre le col de Zemenos, Daulis et Panopeus occupe une place stratégique dans l'organisation des circulations.

1.3. La grand-route de Chéronée à Delphes

Pausanias précise l'itinéraire suivi par la principale route entre Chéronée et Delphes¹⁵ :

Ἐσβολή δὲ ἐκ Χαιρωνείας ἐς γῆν τὴν Φωκίδα οὐ μόνον ἢ εὐθεΐα ἐστὶν ἐς Δελφοῦς ἢ διὰ τε Πανοπέως καὶ παρὰ τὴν Δαυλίδα καὶ ὁδὸν τὴν Σχιστήν.

Pour arriver de Chéronée en Phocide, la route directe de Delphes, qui passe par Panopeus, le territoire de Daulis et la route qui fourche, n'est pas la seule.

Soulignons la désignation de cette route comme εὐθεΐα ὁδός, « route directe ». Dans son voyage, le périégète visite Panopeus, puis Daulis : mais, plus haut, un autre passage du texte

12 Sophocle, tome II, *Ajax – Œdipe Roi – Électre*, P. MAZON (tr.), Collection des Universités de France, 1958.

13 ΤΥΠΑΛΔΟΥ-ΦΑΚΙΡΙΣ 2004, p. 311 ; KÜHN 2018, p. 271.

14 Hérodote 8.34-35 ; voir KÜHN 2018, p. 271.

15 Pausanias 10.35.8.

indique assez clairement que Daulis constitue un détour par rapport à cette route directe, qui ne traverse que son territoire, la Daulide¹⁶ :

Ἐς δὲ τὴν ἐπὶ Δελφῶν εὐθείαν ἀναστρέψαντι ἐκ Δαυλίδος καὶ ἰόντι ἐπὶ τὸ πρόσω, ἔστιν οἰκοδόμημα ἐν ἀριστερᾷ τῆς ὁδοῦ καλούμενον Φωκικόν, ἐς ὃ ἀπὸ ἐκάστης πόλεως συνίασιν οἱ Φωκεῖς.

Après être retourné, depuis Daulis, sur la route directe de Delphes et avoir avancé, il y a un bâtiment, à gauche de la route, nommé le Phokikon, dans lequel se rassemblent les Phocidiens en provenance de chaque cité.

Pausanias s'est donc probablement rendu directement de Panopeus à Daulis¹⁷ par une route locale distincte de l'euthéia ὁδός. Depuis Daulis, il a pu emprunter un chemin coupant à travers la campagne pour rejoindre ensuite la route directe. La reconstitution du tracé par J. McInerney, qui restitue une route qu'il nomme « voie sacrée » passant par Panopeus, Daulis, le Phokikon et enfin Delphes¹⁸, est donc contredite par Pausanias.

Une fois passée la σχιστὴ ὁδός, la route gravit le col de Zemenos. Pausanias emploie le terme λεωφόρος, même si l'on se trouve toujours, évidemment, dans la continuité de la route directe venant de Béotie¹⁹. Y. Pikoulas a mené des recherches dans ce secteur pour tenter d'y identifier la route antique, mais il n'y a pas trouvé de vestiges clairs, en particulier pas d'ornières artificielles, même si le caractère carrossable de la route est probable²⁰. Pausanias signale pourtant que la route, à partir du carrefour, présente des difficultés²¹ :

Ἡ δὲ λεωφόρος αὐτόθεν ἢ ἐς Δελφοὺς καὶ προσάντης γίνεται μᾶλλον καὶ ἀνδρὶ εὐζώνῳ χαλεπωτέρα.

La grand-route qui mène à Delphes devient à partir de là plus escarpée et plus difficile, même pour un piéton.

Si la route est ardue « même pour un piéton », le passage devait être critique pour les véhicules, en tout cas à l'époque de Pausanias. Pour autant, la route demeurait sans doute passable. Elle

16 Pausanias 10.5.1.

17 Pausanias 10.4.7.

18 McINERNEY 1997, p. 193 et fig. 1, p. 194 ; McINERNEY 1999, carte 1, p. 42 ;

19 Pausanias 10.5.5.

20 PIKOULAS 1998c.

21 Pausanias 10.5.5.

suit ensuite la vallée du Pleistos sur son versant nord. Il faut probablement la chercher, sur une partie du trajet, un peu plus bas que la route actuelle, dont le tracé est contraint de monter vers Arachova. À l'entrée de Delphes, on trouve quelques témoins du tracé de cette voie. À environ 1 km du site, au lieu-dit Agios Athanasios, une tour carrée se dresse juste en aval de la route moderne. Partant depuis la tour en direction de l'ouest, on remarque la présence d'un terrassement de route que l'on peut suivre sur plusieurs dizaines de mètres²² (**fig. 42**). Au niveau de l'entrée du village, une porte ménagée dans la muraille tardo-antique et dont le piédroit est constitué de blocs en remploi se dresse le long de la route actuelle, indiquant une continuité dans le tracé de la voie, au niveau de l'entrée de la ville, de l'Antiquité tardive à l'époque contemporaine (**fig. 43**)²³.

1.4. Vers le sud et l'ouest

Vers le sud, un kaldérim grimpe depuis le fond de la vallée vers le plateau de Desphina, juste en face de Delphes. Il pourrait s'agir d'un cheminement antique²⁴. Même si la moitié occidentale de la péninsule de Desphina appartenait à la terre sacrée de Delphes et, à ce titre, était normalement inhabitée, des activités pastorales s'y tenaient tout de même²⁵. De plus, il s'agit, depuis Delphes, d'une voie d'accès à la cité voisine d'Ambryssos et, de là, à la Phocide méridionale.

Depuis Delphes, on n'a pas pu localiser précisément la route menant à Kirrha. Cette route tenait son importance de ce qu'elle reliait Delphes à la mer. Nombreux devaient être les visiteurs à l'emprunter. Au XIX^e siècle encore, des vestiges de route antique sont signalés en contrebas de Chryso²⁶. Pour D. Skorda, le kaldérim menant de Delphes à Chryso pourrait suivre le tracé antique, mais D. Rousset est dubitatif (**fig. 44**). Les comptes du IV^e siècle font état de la construction à grands frais d'une route permettant le portage des blocs de pierre, une λιθαγωγία, depuis le port de Kirrha²⁷. Mais les traces n'en sont pas préservées. Dans la plaine

22 VALAVANIS 1980, p. 336.

23 AMANDRY 1981b, p. 742-746 ; KYRIAKIDIS & ZUGMEYER 2019, p. 258, fig. 6 ; p. 265.

24 ROUSSET *et al.* 2006, p. 648 ; photographie p. 649, fig. 4.

25 ROUSSET 2002a, p. 187 ; ROUSSET 2002b, p. 227, n. 25.

26 ULRICH 1840, p. 24-26 ; SKORDA 1992, p. 50-53 ; p. 58 ; ROUSSET 2002a, p. 54-55.

27 CID II, 31, l. 87.



Figure 42.
Route en contrebas de la tour d'Agios Athanasios.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 43.
Piédroit à l'entrée de Delphes.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 44.
Kaldérim entre Delphes et Chryso.
Cl. A. Vorsanger.

même, malgré son caractère sacré et les interdits qui s'y exerçaient, le passage des routes n'était guère entravé par le relief. Un décret amphictionique de 178 av. n.è. sur les troupeaux sacrés qui y pâturaient mentionne trois routes²⁸ :

Τὰς ἱερᾶς χώρας ὑπάρχειν τόπον
ταῖς ἱεραῖς βόοις καὶ ἵπποις καταλελειμμένοι· ἀπὸ τᾶς ὁ-
δοῦ τᾶς ἐπὶ τὸ Ἄστυρον ἀγούσας, αἱ ἃ ὁδὸς ἄγει ἐπὶ τὸν Παι-
παλίδαν καὶ ἐν τὸ Λακονικόν· ἀπὸ τοῦ Λακονικοῦ ἐν σκαί-
αν ἐν τὴν νάπαν τὰν ἐν Ἱεραπέτειαν· [ἀπὸ τᾶς νάπας], ὡς ἃ ὁδὸς ἄ-
γει ἃ ἐξ ἵπποδρόμου ἃ ξενίς ἃ ἐπὶ τὸ Λ[14 l.] KA [1 l. ?]
ταῖς ἱεραῖς βόοις καὶ ἵπποις ἔστω.

Que, sur la terre sacrée, il y ait un lieu réservé aux vaches et aux juments sacrées, de la route qui mène à Astyron, en suivant la route menant à Paipalidas et jusqu'au Lakonikon, du Lakonikon vers la gauche et jusqu'au vallon de Hierapeteia, [du vallon], en suivant la route de l'hippodrome, celle de l'étranger, qui va au L[- -] soit pour les vaches et les juments sacrées.

Une telle inscription donne un aperçu de micro-toponymes que l'on ne peut guère situer. La localisation de l'hippodrome et, par voie de conséquence, de la ξενίς ὁδός de l'inscription, est sujette à débats car aucune trace univoque n'en subsiste²⁹. Dans un ouvrage récent, deux hypothèses sont avancées : l'une, défendue par A. Chabrol et A. Perrier, propose de situer l'hippodrome sur les contreforts du Parnasse, sur un replat observé à l'ouest du sanctuaire, entre Chryso et Saint Élie³⁰. P. Valavanis, quant à lui, situe l'hippodrome dans la partie ouest de la plaine, non loin d'Itéa³¹ : hypothèse plus faible dans la mesure où cet espace ne faisait peut-être pas partie du territoire delphique, ou du moins se trouvait très proche de la frontière, ce qui ne s'accorde guère avec les sources concernant l'hippodrome³². Il faut en tout cas souligner la densité de voies qui se croisaient dans les lieux cités par l'inscription. Les routes d'Astyron et de Paipalidas étaient probablement d'intérêt local, mais la route « de l'étranger » (ἃ ξενίς) portait plus loin, peut-être vers la Locride vu que l'hippodrome, en tout état de cause, est à chercher à l'ouest du sanctuaire.

28 ROUSSET 2002a n° 29, l. 19-25.

29 ROUSSET 2002a, p. 196-197 ; LITSA 2019.

30 PERRIER & CHABROL 2019.

31 VALAVANIS 2017 ; VALAVANIS 2019.

32 BE 2021, n° 241, p. 560-561.

Juste à l'ouest de la ville de Delphes, surplombant le stade, l'épaule de Koublas, d'orientation nord-sud et culminant à 700 m d'altitude, barre le versant. Les fortifications dites « de Philomélos » y étaient érigées³³. Mais il existait, dans les derniers siècles, pas moins de quatre passages permettant de franchir cette crête³⁴, soit en l'escaladant, soit en la contournant par le sud. En particulier, un chemin franchissait le point culminant de la crête, juste en contrebas des assises calcaires abruptes du Parnasse : son existence est attestée par la carte que produit H. N. Ulrichs dans le récit de son voyage en Phocide³⁵ (encadré rouge sur la **carte 5**). Cet itinéraire entame donc sa descente à peu près à l'endroit où deux autres chemins, l'un antique et l'autre moderne, commencent leur ascension vers le plateau du Parnasse, comme nous le verrons ci-dessous. Dans ces conditions, il faut souligner que la forteresse « de Philomélos » occupait un point stratégique non seulement en raison de sa position facilement défendable et de son excellente visibilité, mais également parce que plusieurs voies assez importantes en partaient.

Vers l'ouest, une équipe d'archéologues danois a reconstitué une route de très bonne facture menant des carrières de Saint-Élie au sanctuaire³⁶. Selon leur analyse, cette route fut équipée au IV^e siècle, dans le cadre de la reconstruction du temple, pour permettre l'acheminement des pierres de la carrière. Toutefois, il se peut qu'elle ait été bâtie sur un tracé déjà existant et se soit insérée dans des circulations plus larges que le seul service de la carrière³⁷, se poursuivant probablement jusqu'à Amphissa. Une telle liaison, passant par Saint-Élie, figure sur une carte du XIX^e siècle³⁸.

Des routes anciennes longeaient également le flanc ouest du Parnasse, depuis la plaine d'Itéa et Amphissa, selon un itinéraire à peu près similaire à celui de la route moderne qui serpente entre les pentes du Parnasse et du Giona, aux confins de la Locride, de la Doride et de la Phocide, et débouche dans la haute vallée du Céphise par le défilé de Gravia³⁹. Cet axe a été

33 KYRIAKIDIS *et al.* 2015 ; KYRIAKIDIS & ZUGMEYER 2019.

34 HANSEN *et al.* 2017, p. 254.

35 ULRICHS 1840.

36 HANSEN *et al.* 2017.

37 HANSEN *et al.* 2017, p. 218.

38 HANSEN *et al.* 2017, p. 219.

39 ROUSSET 1990, p. 203-206.

englobé dans un projet de prospection mené à la fin des années 1980, qui se concentrait sur une zone désignée comme « great isthmus corridor route », c'est-à-dire un couloir reliant le golfe maliaque et le golfe de Corinthe, entre les massifs de l'Oeta, du Kallidromos, du Parnasse et du Giona⁴⁰. Des vestiges de routes y ont été enregistrés, sans indices de datation sûrs. Pour les prospecteurs, ce couloir dut être muni de voies dès la période mycénienne⁴¹ et a représenté un axe routier essentiel entre les deux golfes à travers toute l'Antiquité⁴². Cependant, les conclusions de cette recherche ont été contestées ou nuancées : en effet, l'affirmation vigoureuse de l'importance de cet axe par les auteurs n'est pas soutenue de façon très claire par les vestiges archéologiques ni par les sources antiques⁴³.

1.5. Le Parnasse

Delphes et la vallée du Pleistos sont dominées par le massif du Parnasse. Malgré son aspect abrupt, le massif est loin d'être dénué de voies. En effet, il s'agissait dans l'Antiquité d'un espace non seulement exploité pour les pâtures par l'ensemble des communautés de la région⁴⁴, mais aussi mis en culture en certains endroits, en particulier dans le *polje* de Livadi, au-dessus de Delphes⁴⁵. Différents cultes y prenaient également place, suscitant des circulations spécifiques.

Les accès au massif du Parnasse depuis le territoire de Delphes sont assez contraints par le relief. Actuellement, seuls deux points autorisent l'ascension depuis la vallée du Pleistos vers le massif. Depuis le stade et les fortifications dites « de Philomélos », un chemin antique taillé en escalier monte vers le plateau et l'atteint par le lieu-dit Kroki ; ce chemin antique a été remplacé par un kaldérim qui débute au niveau des fortifications (**fig. 5 ; fig. 45-46**)⁴⁶. L'autre accès au massif s'effectue par la route montant d'Arachova vers Livadi. Ce dernier emplacement était-il usité dans l'Antiquité pour accéder aux hauteurs ? La configuration antique du territoire

40 KASE *et al.* 1991 ; PASCUAL & PAPA-KONSTANTINOÛ 2013, p. 321-328.

41 KASE *et al.* 1991, p. 32.

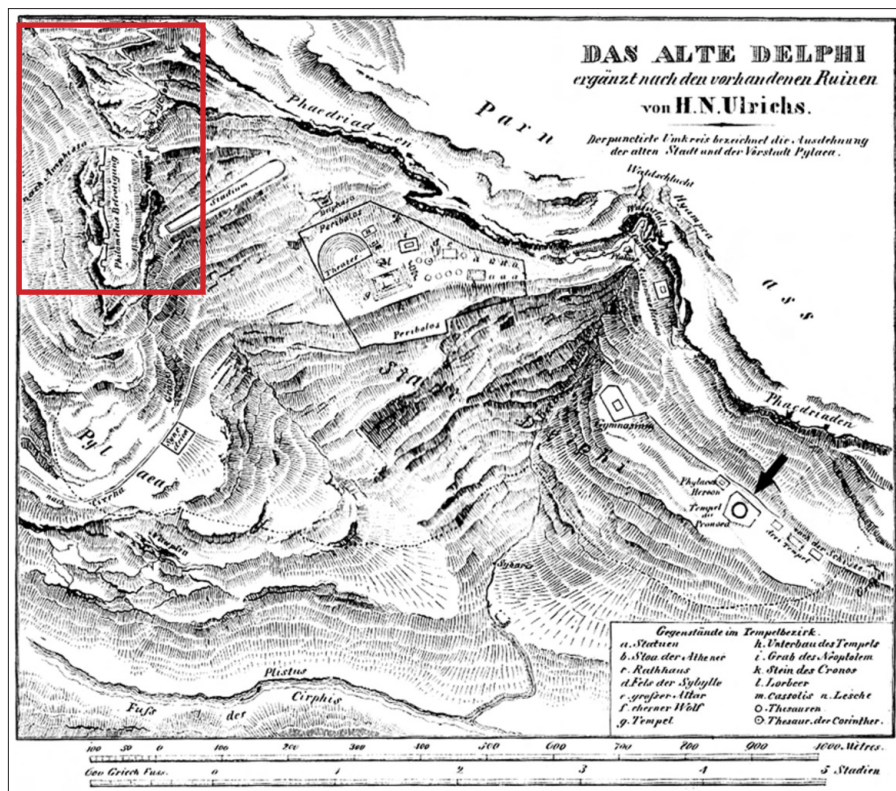
42 KASE *et al.* 1991, p. 21-22.

43 OSBORNE 1992 ; SALMON 1993 ; ALCOCK 1994 ; MCINERNEY 1999, p. 333.

44 *Helléniques d'Oxyrrhynchos* 21.2-3 ; ROUSSET 2002a, p. 162.

45 Porphyre, *De l'abstinence* 2.17.2 ; LUCE 1991, p. 698 ; PÉCHOUX 1992, p. 36 ; LUCE 1999, p. 982 ; BOMMELAER 1999, p. 222 ; MCINERNEY 1999, p. 46 ; ROUSSET 2002a, p. 220 ; LUCE 2008, p. 375.

46 AMANDRY 1981a, p. 35 ; Pausanias 10.32.2.



Carte 5.
Les environs de Delphes. H. N. Ulrichs (1840).

de Delphes n'est pas encore assez bien connue pour le dire. En tout cas, Pausanias atteste que plusieurs voies importantes entre Delphes et les cités du pourtour du Parnasse passaient à travers la montagne. Deux routes reliaient Delphes à Tithoréa, l'une montagnaise, l'autre, carrossable, évitant les passages les plus ardues⁴⁷ :

Τιθορέα δὲ ἀπὸ τέρῳ Δελφῶν ὀγδοήκοντα ὡς εἰκάσαι σταδίοις ἔστι καὶ ἑκατὸν ἰόντι τὴν διὰ τοῦ Παρνασσοῦ· τὴν δὲ οὐ πάντα ὄρεινὴν, ἀλλὰ καὶ ὀχήμασι ἐπιτήδειον πλεόνων ἔτι ἐλέγετο εἶναι σταδίων.

Tithoréa est distante de Delphes de cent quatre-vingts stades, vraisemblablement, quand on prend la route qui traverse le Parnasse. Celle qui n'est pas entièrement montagnaise mais au contraire convient même aux chariots, on m'a dit qu'elle était plus longue de plusieurs stades.

La première route, ἡ διὰ τοῦ Παρνασσοῦ, emprunte probablement un tracé assez direct, traversant les zones d'altitude de l'est du massif. La seconde, en revanche, devait contourner les sommets par l'ouest et le nord. Il faut tirer de ce passage la conclusion que des chariots devaient pouvoir circuler sur le Parnasse, mais il reste à découvrir par où ils montaient. Le chemin qui

⁴⁷ Pausanias 10.32.8.

grimpe au-dessus du stade de Delphes n'est pas carrossable, car il est pourvu de marches. Mais une route carrossable empruntait peut-être un autre itinéraire, moins direct : on connaît par Pausanias des exemples de coexistence d'une route piétonnière au tracé direct et d'une route carrossable plus longue⁴⁸. Cependant, aucune autre source antique ne mentionne d'autre route montant depuis Delphes dans le Parnasse.

Il y avait aussi une route menant de Delphes à Lilaia en un jour de marche, pour une distance de 180 stades selon l'estimation de Pausanias⁴⁹. J. McInerney propose d'identifier le tracé général de cette route avec celui de la route moderne, à travers le polje de Livadi⁵⁰. Mais depuis Delphes, cela représente un détour vers l'est qui ne paraît pas utile, dans la mesure où Lilaia se situe plein nord. Je crois que l'on peut envisager l'existence d'un chemin antique au tracé beaucoup plus direct. Il existe aujourd'hui un sentier de randonnée traversant à peu près en ligne droite le massif de Delphes à Agoriani et Lilaia, dont on peut se demander dans quelle mesure il repose sur un itinéraire ancien. Depuis Delphes, il monte par le chemin qui part de Koublas ; c'est au lieu-dit Kroki que le chemin vers Lilaia se sépare de celui vers l'antrécorycien, qui bifurque à droite. Il est assez probable que d'autres voies antiques aient suivi le tracé de la route moderne par Livadi.

Le massif était également le théâtre de plusieurs cultes, si bien que Strabon, avec peut-être un peu d'exagération, écrit que la montagne est « entièrement consacrée » : il est en tout cas frappé par le nombre de sanctuaires présents dans le massif⁵¹. Les sommets du Parnasse étaient en effet consacrés à Dionysos⁵². On sait, en particulier, que des femmes athéniennes, que Pausanias nomme les Thyades, s'y rendaient ponctuellement, en procession, pour y accomplir des rituels avec des femmes de Delphes⁵³. Pausanias mentionne deux voies différentes permettant d'accéder au sommet (il ne précise pas lequel, mais le Parnasse compte en fait deux sommets jumeaux, la Liakoura et le Gerontovrachos) : l'une depuis Delphes et

48 Pausanias 2.15.2 ; 10.32.8.

49 Pausanias 10.33.3.

50 McINERNEY 1999, p. 338.

51 Strabon 9.3.1 : ἱεροπρεπής δ' ἐστὶ πᾶς ὁ Παρνασσός.

52 Voir par exemple Euripide, *Ion* v. 714-717 ; *Iphigénie en Tauride* v. 1242-1243 ; McINERNEY 1997a, p. 265.

53 Pausanias 10.4.3.



Figure 45.
Chemin antique montant vers le Parnasse depuis les fortifications de Koublas.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 46.
Kaldérim montant vers le Parnasse.
Cl. A. Vorsanger.

l'autre corycien, l'autre depuis Daulis⁵⁴. Le passage par le sommet, à environ 2500 m d'altitude, se trouvait vraisemblablement en-dehors des itinéraires habituels à travers le massif, mais pour autant on peut envisager que des voies aient circulé assez haut en altitude.

Le sanctuaire du Parnasse le mieux connu est celui de Pan et des Nymphes, à l'autre corycien. Cette grotte est située en haut d'un versant surplombant le plateau de Livadi, du côté delphien du massif. Les fouilles de l'autre menées par P. Amandry ont livré un matériel votif extrêmement abondant, en particulier pour la période comprise entre le VI^e et le II^e siècle av. n.è.⁵⁵. Cela conduit à penser que la visite à l'autre a pu constituer un complément habituel des visites au sanctuaire de Delphes⁵⁶. Le chemin montant à l'autre depuis le plateau, parfaitement terrassé sur toute sa longueur et muni de marches par endroits, est vraisemblablement antique (**fig. 47**).

54 Pausanias 10.32.1 ; 10.32.7 ; voir aussi Plutarque, *Sur les oracles de la Pythie* 1 [394f] ; Pausanias 10.5.1.

55 AMANDRY 1981a ; AMANDRY 1984.

56 BOMMELAER 2015, p. 290.

C'est peut-être à celui-ci, plutôt qu'à celui de Koublas, que pense Pausanias lorsqu'il écrit que le chemin de l'ancre est peu commode pour les animaux⁵⁷.

On connaît également un sanctuaire à Marmara, un petit sommet quelques kilomètres à l'est de l'ancre corycien, au nord de Delphes, mais sans vestiges de route antique associés⁵⁸. Il a pourtant bien fallu monter sur le site les matériaux de construction : cela va encore dans le sens de la présence de voies carrossables dans le massif. Des chercheurs ont évoqué la possibilité que la statue de bronze aperçue au loin par Pausanias lors de sa traversée du plateau soit à relier à ce sanctuaire⁵⁹. Cependant, si l'on marche de Delphes à Lilaia en passant par Kroki, on laisse Marmara à fort peu de distance sur la gauche. Or, Pausanias a parcouru lui-même la route de Delphes à Lilaia, comme en témoigne son évaluation personnelle de la distance. Il serait étonnant qu'il mentionne Marmara de façon aussi détournée au moment de sa visite à l'ancre corycien, sans dire un mot de ce site lorsqu'il évoque la route de Lilaia, qui pourtant passait peut-être à peu de distance. Mais il est évidemment possible que la route de Lilaia n'ait pas été aussi directe que je l'envisage ici.

On doit donc envisager que le Parnasse, loin de constituer un obstacle aux communications, a au contraire représenté dans une certaine mesure un carrefour régional pour les cités phocidiennes. Traverser le massif représente en tout cas de la liaison la plus directe entre Delphes et les cités de la vallée du Céphise. La présence d'activités économiques et culturelles devait susciter, dans le massif, des circulations diversifiées. Les cartes anciennes font état de multiples chemins à travers la montagne et sur ses flancs jusqu'au milieu du xx^e siècle. Si ces chemins ne remontent pas nécessairement à l'Antiquité, il n'y a pas de raison de penser que la densité des circulations parnassiennes ait alors été moindre.

Malgré l'absence de recherches et de publications approfondies sur le réseau routier de Delphes dans son ensemble, un certain nombre de segments de routes antiques sont

57 Pausanias 10.32.2.

58 AMANDRY 1984, p. 427-452.

59 AMANDRY 1984, p. 427-452 ; ROUSSET 2002a, p. 66, n° 92.



Figure 47.
Chemin du plateau de Livadi à l'ancre Corycien. Cl. A. Vorsanger.

connus. Les sources écrites, en particulier le témoignage de Pausanias, permettent de tracer approximativement les grands axes de circulation de la région delphique : j'en propose ici une carte de synthèse (**carte 4**). Elle montre l'organisation en étoile autour de Delphes d'un ensemble de voies menant à Amphissa, à Kirrha et au golfe de Corinthe, parcourant le Parnasse et reliant Delphes à la Béotie.

2. DÉVELOPPEMENT DU SANCTUAIRE ET VOIES TERRESTRES

2.1. Le centre du monde ?

Au cours de l'époque archaïque, la fréquentation et l'influence du sanctuaire de Delphes connaissent une croissance considérable. Pour Strabon, la fortune du sanctuaire est liée à sa situation stratégique dans les réseaux de circulation à l'échelle de l'ensemble du monde grec⁶⁰ :

Ἡ μὲν οὖν ἐπὶ τὸ πλεῖον τιμῇ τῷ ἱερῷ τούτῳ διὰ τὸ χρηστήριον συνέβη δόξαντι ἀψευδισταῖ τῶν πάντων ὑπάρξει, προσέλαβε δὲ τι καὶ ἡ θέσις τοῦ τόπου. Τῆς γὰρ Ἑλλάδος ἐν μέσῳ πῶς ἐστὶ τῆς συμπάσης, τῆς τε ἐντὸς Ἰσθμοῦ καὶ τῆς ἐκτός, ἐνομίσθη δὲ καὶ τῆς οἰκουμένης, καὶ ἐκάλεσαν τῆς γῆς ὀμφαλόν, προσπλάσαντες καὶ μῦθον ὃν φησι Πίνδαρος, ὅτι συμπέσοιεν ἐνταῦθα οἱ ἀετοὶ οἱ ἀφεθέντες ὑπὸ τοῦ Διός, ὁ μὲν ἀπὸ τῆς δύσεως ὁ δ' ἀπὸ τῆς ἀνατολῆς· οἱ δὲ κόρακάς φασι.

60 Strabon 9.3.6-7 ; voir WAGNER-HASEL 2002, p. 160-161.

Δείκνυται δὲ καὶ ὀμφαλός τις ἐν τῷ ναῷ τετανωμένος καὶ ἐπ' αὐτῷ αἱ δύο εἰκόνες τοῦ μύθου. 7 Τοιαύτης δὲ τῆς εὐκαιρίας οὔσης τῆς περὶ τοὺς Δελφούς, συνήεσάν τε ῥαδίως ἐκεῖσε, μάλιστα δ' οἱ ἐγγύθεν.

6 La vénération qui entourait ce sanctuaire lui vint, pour l'essentiel, de son oracle qui passait pour être le plus véridique de tous ; à son prestige contribua aussi, pour une part, sa situation. Il est, en effet, placé à peu près au centre de la Grèce entière, celle de l'intérieur de l'Isthme comme celle de l'extérieur. Il fut même considéré comme étant au centre de la terre habitée et on l'appela « nombril de la terre », forgeant même là-dessus une fable que rapporte Pindare, selon laquelle se seraient rencontrés là deux aigles lâchés par Zeus, l'un d'Occident, l'autre d'Orient – pour d'autres, c'étaient des corbeaux. On montre même dans le temple de Delphes une sorte de nombril ceint de bandelettes, sur lequel sont figurés les deux oiseaux de la fable. 7 Les avantages de la situation de Delphes en firent un lieu de rassemblement aisé, en particulier pour les populations environnantes.

Cette centralité de Delphes et le rôle de sa situation géographique dans le développement du sanctuaire sont généralement acceptés par l'historiographie, mais font souvent office d'accroche sans être soumis à une démonstration précise. On lit ainsi dans un manuel de la collection *Nouvelle Clio* que Delphes se situe « au cœur de cette vieille Grèce, [accessible] des Grecs du continent comme de ceux du Péloponnèse »⁶¹. J. McInerney écrit à son sujet : « No other location could be as easily reached overland from central Greece while yet remaining accessible from the Corinthian Gulf. »⁶² B. Wagner-Hasel part du principe que deux axes, nord-sud et est-ouest, se croisent à Delphes⁶³. J.-M. Luce exprime la même idée dans des termes plus lyriques : « Delphes entre la montagne et la mer, Delphes entre le Nord et le Sud : le sanctuaire d'Apollon se situe vraiment, comme le veut la légende, au centre du monde. »⁶⁴ Il affirme plus loin⁶⁵ :

Le territoire de Delphes se trouve au point de rencontre de deux routes. La première est la route de terre. Elle relie le sanctuaire et son village à la montagne, aux contrées du Nord et à l'Attique. La seconde, la route maritime, conduit au Péloponnèse, à Corinthe notamment, mais aussi à tout l'Occident, à la Crète, par-delà, à la Grèce de l'Est, à Chypre et à l'Orient méditerranéen, jusqu'en Égypte. Pendant toute l'histoire de Delphes, ces deux voies ont gardé leur importance.

61 BAURAIN 1997, p. 514.

62 MCINERNEY 1999, p. 63.

63 WAGNER-HASEL 2002, p. 162.

64 LUCE 2008, p. 399.

65 LUCE 2008, p. 435.

Le site de Delphes se trouve en effet à peu près au centre de la côte septentrionale du golfe de Corinthe. Il bénéficie à la fois d'accès terrestres vers le reste de la Grèce centrale et la Grèce du nord, ainsi que d'une ouverture maritime sur le golfe de Corinthe par le port de Kirrha. Dans cette mesure, on peut considérer que des axes est-ouest et nord-sud se croisent dans la région de Delphes⁶⁶. Pour autant, il faut se demander quelles routes concrètes constituent ces axes et en quoi ces routes seraient d'une importance particulière à l'échelle de l'ensemble de la Grèce. Il convient également de scruter de plus près l'idée d'une relation de cause à effet entre cette « centralité » et le destin exceptionnel du sanctuaire. La localisation de Delphes apparaît-elle particulièrement significative au sein des itinéraires régionaux ?

Delphes possédait plusieurs liaisons routières vers le nord. Comme on l'a vu plus haut, on pouvait passer par le Parnasse pour relier la vallée du Céphise, d'où l'on peut poursuivre vers la Locride orientale ou la Thessalie. L'itinéraire que E. Kase appelle le « Great Isthmus Corridor », c'est-à-dire le couloir de Gravia, pouvait également être utilisé. Cependant, Delphes est excentrée vers l'est par rapport au débouché de cet axe dans la plaine de Kirrha, qui se situe au niveau d'Amphissa⁶⁷. Si cet axe est important pour Delphes, on ne peut pas dire pour autant qu'il fasse de Delphes un emplacement stratégique. À la rigueur, la place de Delphes paraît plus intéressante au regard des voies traversant le massif du Parnasse. En effet, le site représente l'un des rares points par lesquels on peut descendre des hauteurs du massifs vers son flanc sud. Il est donc bien situé sur un trajet parnassien entre la haute vallée du Céphise et le golfe de Corinthe.

L'axe est-ouest est également difficile à appréhender concrètement. Les circulations maritimes sur le golfe de Corinthe sont évidemment d'une grande importance, mais Delphes est en retrait par rapport au golfe : elle semble même lui tourner le dos, abritée par la courbe de la vallée du Pleistos, qui la masque pour qui vient de la mer. Les axes routiers parallèles au golfe connectent la Phocide et la Béotie, se dirigeant ensuite vers l'Eubée et l'Attique, mais les régions à l'ouest de Delphes – la Doride, l'Étolie, l'Acarnanie – demeurent assez peu densément peuplées et relativement enclavées au cours de l'Antiquité.

66 WAGNER-HASEL 2002, p. 160-161 ; BOMMELAER 2015, p. 19.

67 PASCUAL & PAPA-KONSTANTINOÛ 2013, p. 328.

En réalité, la notion d'axes de circulation de si vaste portée – de l'Acarmanie à l'Eubée, de la Thessalie au Péloponnèse – semble trop abstraite pour s'avérer utile dans une réflexion géographique et historique précise. Delphes apparaît d'ailleurs, à y regarder de plus près, relativement décentrée par rapport à ces différentes voies. La plaine de Kirrha elle-même occupe une situation de croisée des chemins plus nette, comme le signale à juste titre le *Guide de Delphes*⁶⁸. L'existence de tels axes ne peut expliquer le destin brillant de Delphes. À vrai dire, la situation géographique du site ne semble pas particulièrement favorable en tant que telle et, quoique accessible sans difficulté majeure, celui-ci ne représente un passage obligé ni pour qui emprunte le couloir de Gravia, ni pour les bateaux navigant le golfe de Corinthe. Des sites proches comme Amphissa ou Ambryssos auraient tout aussi bien pu profiter de leur position sur les mêmes axes ; or ce ne sont pas même des cités spécialement brillantes ni bien connectées au reste du monde grec. Contrairement à ce que suggèrent J. McInerney et J.-M. Luce, la situation géographique de Delphes ne semble pas unique. La côte béotienne ou la Mégaride sont elles aussi accessibles aussi bien depuis la Grèce centrale que le Péloponnèse ; la région de l'Isthme de Corinthe et les sanctuaires de Némée et d'Isthmia représentent eux aussi des points centraux dans la Grèce des cités⁶⁹. Il faut également se méfier de la compréhension moderne de la centralité delphique : celle-ci semble parfois se fonder sur une perception de l'espace qui passe d'abord par les cartes, ce qui a peu à voir avec les perceptions antiques.

Ainsi, plutôt que d'envisager que Delphes soit devenue un grand sanctuaire en raison de sa localisation sur de grands axes continentaux à travers la Grèce balkanique, il paraît plus pertinent de retourner la proposition : des circulations denses se mettent en place autour de Delphes au fur et à mesure que le sanctuaire acquiert une aura internationale. C'est d'ailleurs ainsi que P. Amandry conçoit le mythe des deux aigles⁷⁰ :

C'est seulement quand le sanctuaire de Delphes a pris son essor qu'on a inventé le mythe des aigles, pour justifier et confirmer par la géographie la place qu'occupait Delphes comme centre religieux et moral.

68 BOMMELAER 2015, p. 19.

69 JACQUEMIN 1999, notamment n. 2.

70 AMANDRY 1992, p. 204.

Les routes menant à Delphes depuis des régions éloignées gagnent en importance parce que le sanctuaire devient un lieu central de la religion des Grecs, et non l'inverse ; il est également possible que les deux phénomènes se renforcent mutuellement.

Si l'accessibilité et les axes de communication ont joué un rôle dans le développement du sanctuaire, ce n'est pas, à mon sens, à l'échelle de l'ensemble de la Grèce balkanique que s'est joué ce phénomène, mais à une échelle beaucoup plus restreinte, locale et régionale. Dans le passage cité plus haut, Strabon souligne que c'est surtout pour les populations *environnantes* que Delphes représentait un bon point de ralliement (μάλιστα δ' οἱ ἐγγύθεν)⁷¹. Il donne l'image d'une extension progressive de son aire d'influence, des régions alentours aux confins du monde grec – une perception linéaire du développement du sanctuaire qui, dans le détail, appelle bien des nuances⁷². Comment envisager alors la place des réseaux de circulation locaux dans le développement du sanctuaire ?

2.2. Delphes et la Phocide

Un paradoxe a été souligné dans l'historiographie : Delphes apparaît à la fois comme un site bien connecté à longue distance, avec l'ensemble de la Grèce, tout en occupant une position enclavée par rapport aux cités phocidiennes⁷³. La haute et la basse vallée du Céphise constituent en effet les deux grands axes de la Phocide, tandis que le versant sud du Parnasse, occupé par Delphes, tourne le dos, pour ainsi dire, aux communautés voisines, et s'organise davantage autour de la vallée du Pleistos. En revanche, par la plaine de Kirrha et les routes empruntant le couloir qui sépare les massifs du Parnasse et du Giona, Delphes est en contact avec les Locriens et les Doriens, voire les Thessaliens. Grâce à la proximité du golfe de Corinthe, elle s'intègre également aux réseaux de circulation maritimes⁷⁴.

Même si les géographes antiques plaçaient leur cité en Phocide, les Delphiens refusaient d'être désignés comme Phocidiens⁷⁵ : N. Kyriakidis a souligné la césure politique toujours

71 Strabon 9.3.7.

72 AURIGNY 2011, p. 151.

73 MCINERNEY 2011 ; KYRIAKIDIS 2011.

74 AURIGNY 2011, p. 158-159.

75 Pausanias 4.34.11 ; OULHEN 2004, p. 413.

entretenu, dans l'Antiquité, entre Phocidiens et Delphiens⁷⁶. L'Amphictionie, en revanche, est constituée en grande partie de représentants des *ethnè* de Grèce centrale et de Thessalie. J. McInerney a voulu voir dans les sanctuaires de Delphes et de Kalapodi (qui doit être identifié au sanctuaire d'Apollon d'Abai⁷⁷) des destins à la fois complémentaires et opposés⁷⁸. Le premier serait ainsi devenu un sanctuaire fréquenté par tous les Grecs, mais isolé de la Phocide : pour J. McInerney, c'est même précisément le fait que Delphes ait entretenu des liens ténus avec les cités voisines qui a permis son développement en tant que sanctuaire panhellénique. Kalapodi, à l'inverse, apparaît comme un centre culturel régional essentiel, mais qui n'a pas bénéficié de l'aura internationale de sa voisine.

Peut-on déduire de ces éléments l'idée que le réseau routier de Delphes était plus orienté vers son voisinage non-phocidien ? Les vestiges sont trop épars pour apporter une réponse sur le plan archéologique. Par ailleurs, les routes antiques du Parnasse et du Kirphis, si on les trouvait, nous amèneraient peut-être à réévaluer la densité des liens routiers entre Delphes, la vallée du Céphise et la Phocide méridionale. En effet, l'idée que Delphes est géographiquement isolée du reste de la Phocide repose en partie sur la perception du Parnasse comme une barrière, ce qui, comme nous l'avons vu ci-dessus, doit être relativisé⁷⁹.

2.3. Le rôle du pastoralisme

Selon certaines hypothèses, le développement du sanctuaire de Delphes trouve son origine dans les activités pastorales : à une date ancienne, Delphes aurait représenté un point de rassemblement pour les bergers des environs, le lieu de rituels communs aux différentes communautés qui se côtoyaient dans le Parnasse, où les troupeaux pâturaient l'été. Le rôle des rassemblements de bergers dans le développement des sanctuaires au tournant des époques géométrique et archaïque est souvent avancé, mais guère étayé par les sources⁸⁰. Pour Delphes, cette idée est notamment développée par B. Wagner-Hasel⁸¹. Elle insiste sur le rôle

76 KYRIAKIDIS 2011.

77 KOPANIAS [à paraître].

78 McINERNEY 2011, notamment p. 101.

79 Voir WAGNER-HASEL 2002, p. 162.

80 Notamment POLIGNAC 1995, p. 53 ; p. 57 ; voir *infra*, chap. III.4.

81 WAGNER-HASEL 2002.

des voies de circulation du Parnasse dans l'organisation des activités pastorales et les contacts entre communautés voisines⁸². De fait, un passage des *Helléniques* d'Oxyrrhinchos évoque des rencontres et des conflits fréquents entre bergers phocidiens et locriens dans certaines zones du massif⁸³. T. Howe associe la création de l'Amphictionie et l'interdit agricole jeté sur le territoire de Krisa à l'issue de la première guerre sacrée, vers 590 av. n.è., à la volonté, de la part des Amphictions, de développer une activité pastorale de grande échelle⁸⁴. Pour J.-M. Luce également, l'interdiction de cultiver la terre sacrée et sa dévolution à l'élevage marquent la victoire d'un paradigme pastoral à Delphes, au détriment des cultures⁸⁵. Il relève en outre la présence de thèmes issus de l'économie pastorale dans les mythes de fondation du sanctuaire de Delphes⁸⁶. Cependant, les travaux de géomorphologie menés durant les dernières années dans la plaine de Kirrha ont montré que cette zone, jusqu'à l'époque archaïque, demeurait dans sa partie orientale un marais littoral, en cours de comblement, mais toujours en eaux⁸⁷. L'absence de cultures, si elle semble une aberration dans une plaine fertile comme elle l'est aujourd'hui, pourrait donc s'expliquer par les particularités de ce paysage alors peu propice à l'exploitation. Néanmoins, l'hypothèse d'un rôle déterminant de l'économie pastorale dans le développement du sanctuaire de Delphes invite encore à accorder une importance particulière au réseau de circulation du Parnasse, qui apparaît comme un espace partagé où se rencontrent des éleveurs et des bergers issus de différentes entités politiques.

Il paraît donc délicat de confirmer, sur la base de ce que l'on sait des routes antiques de la région de Delphes, le lien parfois établi entre le développement panhellénique du sanctuaire et sa position au sein de réseaux de circulation régionaux ou supra-régionaux. Il me semble qu'il faut écarter l'idée que le sanctuaire aurait acquis un renom panhellénique grâce à une situation particulièrement avantageuse dans des axes de circulation à longue distance. En revanche, le fonctionnement des réseaux routiers locaux centrés sur le massif du Parnasse et sur la plaine

82 WAGNER-HASEL 2002, p. 162-163.

83 *Helléniques d'Oxyrrhinchos* 18.3-4.

84 HOWE 2003.

85 LUCE 2008, p. 381-389.

86 LUCE 2008, p. 431.

87 Chabrol *et al.* 2020, p. 33.

de Kirrha pourrait, s'il était mieux connu, jeter une nouvelle lumière sur la place de Delphes dans son environnement proche et, peut-être, sur les conditions dans lesquelles le sanctuaire se développa à l'époque archaïque.

3. LES INSTITUTIONS ET LA FRÉQUENTATION DU SANCTUAIRE

Si l'on ne peut affirmer que les réseaux de circulation existant ont permis le développement de Delphes, il est clair en revanche que l'affluence considérable du public suscitée par la fréquentation du sanctuaire a exigé une prise en charge par la cité de Delphes et l'Amphictionie. La construction de routes est documentée par quelques attestations. On connaît également certains aspects des dispositifs encadrant les circulations occasionnées par le fonctionnement du sanctuaire.

3.1. La construction de routes

L'influence des circulations liées au sanctuaire sur la gestion du réseau routier delphique apparaît à travers plusieurs indices. L'Amphictionie a joué un rôle dans l'entretien des routes, comme en témoigne une inscription de 380 av. n.è.⁸⁸. Ce long texte prend un certain nombre de mesures concernant notamment l'organisation du concours des Pythia. Il comprend une clause sur les routes :

ὁδῶν· ΤΑΝ[-----τ]ἄς γεφύρας ἐφακῆσθαι Ἀμφικτίονας κατὰ τὰν αὐτῶ
ἕκαστον Κ[-----] | μὴ σίνηται καὶ τοῦ δρόμ[ου] τοὺς ἱερομνάμονας
τοὺς Ἀμφικτι[ονικοὺς ἐπιμελεῖσθαι ὅτινός κα δ]ίηται καὶ ζαμιούντων τοῖ
ἱερομνάμονες κῆπὶ τοῖς ποταμοῖς [...]

Routes. [...] Les Amphictions feront réparer les ponts, chacun sur son territoire [...] qu'on ne [les ?] endommage pas (qu'il n'y ait pas de rapine?) et que pour l'hippodrome (le stade?) les hiéromnémons amphictioniques [prennent les mesures ?] nécessaires; et les hiéromnémons frapperont d'une amende les [contrevenants]. Et sur les fleuves [...]

Ici, chaque cité ou *ethnos* membre de l'Amphictionie est responsable des opérations de remise en état des ponts sur son propre territoire. L'intitulé de la clause, ὁδῶν, laisse supposer que, au-delà des ponts, des opérations de réfections plus générales sur les voies de circulation étaient

88 CID IV, 1, l. 40-43, traduction Fr. LEFÈVRE ; voir ROUGEMONT 1973, p. 78-79.

envisagées. Il doit s'agir des routes concernées par la circulation vers Delphes, en prévision de l'affluence de visiteurs à l'occasion des concours, mais peut-être aussi des routes du sanctuaire de Déméter aux Pyles, dont les Amphictions ont également la responsabilité. Bien que les réfections soient prises en charge à l'échelle de chaque territoire, l'Amphictionie joue donc un rôle d'initiative, d'injonction et de contrôle⁸⁹.

L'autre exemple clair d'intervention sur le réseau routier liée à la gestion du sanctuaire se situe dans le contexte des travaux de reconstruction du temple au IV^e siècle. Les comptes du chantier mentionnent la construction d'une voie pensée pour le transport des pierres⁹⁰ :

Ἄλλο ἔδωκε ἃ πόλις τῶν Δελφῶν, δευτέραν δόσιν, νεοποιέοντος Σιμυλιῶνος
 Δελφοῦ, βουλευόντων Ἰπάρχου, Νικομάχου, ἐπὶ Ἄρχωνος ἄρχοντος, τὰς
 ἡρινᾶς πυλαίας, τοῖς ναοποιῖς, | προστατευόντων Φρυνώνδα Γυρτωνίου,
 Ἀμύντορος Φεραίου, Λαβώτα Κορινθίου, | τάλαντα τρία, μνᾶς ἵκατι πέντε,
 στατήρας ἵκατι πέντε· τούτων τὰ μὲν τρία τάλαντα τοῖς | Τεγεάταις ἔχρησαν ποτὶ
 τὰν κατασκευὰν τᾶς λιθαγωγίας τᾶς εἰς Δελφοῦς·

Item, la Ville de Delphes a donné : 2^e versement, naope de Delphes Simyliôn, Delphien, bouleutes Ipparchos, Nikomachos, sous l'archontat d'Archôn, aux pyles de printemps, pour les naopes, étant prostates Phrynôndas de Gyrtôn, Amyntôr de Phères, Labôtas de Corinthe : 3 talents, 25 mines, 25 statères (= dr. 14 400). Sur ces sommes ils ont avancé 3 talents (= dr. 12600) aux Tégéates pour l'établissement de la chaussée (λιθαγωγή) destinée au transport des pierres jusqu'à Delphes.

Les travaux, menés sous la direction de l'Amphictionie, sont financés en partie par des crédits accordés par la cité de Delphes⁹¹. Le terme λιθαγωγία ne pose pas de difficulté d'interprétation et se retrouve par exemple dans les comptes de construction du Parthénon et d'Éleusis⁹². Dans les inscriptions athéniennes, il désigne le transport des pierres depuis les carrières. Mais ici, l'expression κατασκευὰν τᾶς λιθαγωγίας évoque davantage la construction d'un équipement permettant le transport des pierres, d'une chaussée. On peut penser aux rampes connues dans les carrières du Pentélique⁹³, ou aux voies à ornières de dimensions spécifiques identifiées en Laconie et ailleurs⁹⁴. Cependant, si l'on considère que la chaussée s'étendait sur tout le trajet de Kirrha à Delphes, la distance, supérieure à 10 km, est probablement trop importante pour

89 LEFÈVRE 2002, p. 47.

90 CID II, 31, l. 83-87, traduction J. BOUSQUET.

91 BOUSQUET 1989, p. 56 ; AMANDRY & HANSEN 2010, p. 476 ; ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 247.

92 Par exemple IG I³, 436, l. 23 ; IG I³, 444, l. 271 ; I. Eleusis 159, l. 12.

93 KORRES 1992, p. 30 ; p. 67 ; GOETTE 2009.

94 PIKOULAS 2012, p. 490.

qu'il s'agisse d'une rampe destinée uniquement au halage des blocs. Il s'agirait alors plus probablement d'une voie carrossable classique, comme la route reliant Saint-Élie à Delphes, elle aussi associée aux travaux du temple du iv^e siècle⁹⁵. Il se peut que les travaux aient consisté à aménager une voie existante pour l'adapter aux exigences du transport de blocs, sur tout le parcours ou ponctuellement. Dans ces conditions, même si pour la durée des travaux la voie était sans doute réservée à l'usage des convois de pierres montant du port au chantier, l'investissement permettait peut-être, à plus long terme, d'établir une voie carrossable de grande qualité entre le port et le sanctuaire.

Ces quelques éléments laissent entrevoir la place que tenaient les circulations liées au sanctuaire dans les travaux routiers. La cité et l'Amphictionie interviennent toutes deux. On peut se figurer une répartition dans laquelle l'Amphictionie joue un rôle de planification et de coordination, tandis que la cité demeure maîtresse de la réalisation de travaux sur son territoire. Les deux attestations connues se situent au iv^e siècle. Faut-il en conclure qu'il s'agissait d'une période particulièrement faste pour la construction routière à Delphes ? Il ne s'agit sans doute que d'un hasard de la transmission, même si la reconstruction du temple a dû générer une activité intense. On peut poser l'hypothèse que, deux siècles plus tôt, le vi^e siècle fut également une période déterminante dans la construction d'infrastructures à Delphes et alentours. La première guerre sacrée, au début du siècle, marque en effet une réorganisation importante des espaces directement voisins du sanctuaire, avec la destruction de Krisa et la délimitation de la terre sacrée. Les Pythia passent pour avoir été inaugurées à l'issue de la guerre. Le rôle de l'Amphictionie à Delphes s'affirme peut-être à ce moment⁹⁶. Enfin, les travaux du temple dans la seconde moitié du vi^e siècle, représentent évidemment un contexte favorable aux travaux routiers.

3.2. Circulations amphictioniques

L'Amphictionie pyléo-delphique, qui prend en charge le fonctionnement du sanctuaire au plus tard à partir du début du vi^e siècle, s'organise autour de deux pôles : le sanctuaire de Delphes et celui d'Anthéla, aux Thermopyles, qui semble avoir constitué le premier centre

95 HANSEN *et al.* 2017, p. 241 ; fig. 44-48.

96 JACQUEMIN *et al.* 2013, p. 17.

de l'organisation⁹⁷. Deux fois par an, au printemps et à l'automne, se réunissait le *synedrion* constitué d'envoyés des *ethnè* et des cités membres, les hiéromnémons et les pylagores. Chacune de ces réunions voyait se réunir le *synedrion* dans les deux sanctuaires administrés par l'Amphictionie, d'abord aux Pyles, puis à Delphes, comme semble l'indiquer un passage d'Eschine, même si, selon Fr. Lefèvre, « le point de ralliement paraît avoir été à Delphes »⁹⁸. L'historien estime que ces trajets devaient donner lieu, pendant les Pylées, à un déplacement en cortège d'aspect rituel. Il évalue le temps de trajet à trois à cinq jours, pour une distance d'environ 70 km, mais avec précautions, étant donné que les sources n'indiquent rien sur l'itinéraire suivi ni sur les moyens de transport employés⁹⁹.

Il est probable que les envoyés des cités effectuaient tous leurs déplacements à pied, soit depuis chez eux, soit depuis le port de Kirrha s'ils arrivaient par bateau. Entre Delphes et les Thermopyles, on l'a vu, plusieurs itinéraires sont envisageables. Les hiéromnémons pouvaient passer par le couloir de Gravia entre le Parnasse et le Giona, avant de traverser le bassin du Céphise et serpenter entre le Kallidromos et l'Oeta, suivant ce qui a pu être appelé « the great Isthmus corridor »¹⁰⁰. Selon certains, il s'agissait de la route la plus directe entre Delphes et Anthela¹⁰¹. Cet itinéraire compte environ 70 km. Les rythmes de marche anciens autorisent à considérer que le cortège ne mettait pas plus de trois jours à couvrir cette distance. En outre, cette route entre Parnasse et Giona longe ou traverse le territoire de plusieurs peuples de l'Amphictionie (Doriens, Oétéens, Phocidiens, Locriens), ce qui lui conférait peut-être une certaine valeur diplomatique – une préoccupation que l'on retrouve lors du Septérion, dans le cadre de la procession des Delphiens vers Tempé, qui emprunte une route qu'Élien nomme la « route pythique » (ὁδὸς Πυθιάς) et dont Plutarque nous dit qu'elle était appelée « voie sacrée »¹⁰². On peut envisager que les Amphictions empruntaient une partie de cette voie sacrée lors des Pylées¹⁰³.

97 LEFÈVRE 1998, p. 13-14 ; SÁNCHEZ 2001, p. 34-35.

98 Eschine, *Contre Ctésiphon* 126 ; ROUX 1979, p. 36 ; LEFÈVRE 1998, p. 195-196.

99 LEFÈVRE 1998, p. 196.

100 KASE *et al.* 1991.

101 PASCUAL & PAPA-KONSTANTINOY 2013, p. 329.

102 Plutarque, *Questions grecques* 12 [293c] ; Élien, *Histoire variée* 3.1.

103 Voir *infra*.

Mais si le trajet ritualisé des membres du *synédriou* pouvait prendre en compte ce genre de considérations, les hérauts et messagers régulièrement envoyés de Delphes auprès des hiéromnémons siégeant aux Pyles empruntaient probablement des trajets moins symboliques et plus courts¹⁰⁴. En effet, pour des marcheurs, contourner le massif et passer aux environs d'Amphissa représente un détour. L'itinéraire le plus direct traverse le Parnasse : il s'agissait peut-être de la route de Lilaia ou bien d'un autre tracé plus à l'ouest, quittant le massif au niveau de la moderne Gravia ; à la rigueur, une route parallèle à celle de la route moderne Lamia-Amphissa, mais passant plus haut sur l'épaule du Parnasse de façon à gagner quelques kilomètres. Pausanias affirme que la route de Delphes à Lilaia se fait en une journée de marche ; or, Lilaia se trouve à peu près à mi-chemin entre Delphes et les Thermopyles. On peut donc envisager que les hérauts et les messagers ne mettaient guère plus de deux jours à rejoindre Anthéla.

3.3. Circulations et concours

Les flux de circulation convergeant vers Delphes se faisaient particulièrement intenses à l'occasion du concours pentétérique des Pythia. Les concours, organisés par l'Amphictionie, attiraient des athlètes, des artistes et des délégations de nombreuses cités, sans parler du public et des commerçants : la panégyrie des Pythia était une source de revenus essentielle pour le sanctuaire et la cité¹⁰⁵. Comme l'ensemble des grands concours du monde grec, les Pythia font l'objet d'une trêve sacrée (ἐκεχειρία) censée garantir le bon déroulement des cérémonies en protégeant des armes le territoire du sanctuaire, mais aussi les délégations officielles et les particuliers en route depuis leurs patries respectives pour assister aux célébrations : pour G. Rougemont, il s'agit d'assurer de façon temporaire aux athlètes et au public une sécurité similaire à celle que confèrent les privilèges d'*asylia* et d'*asphaleia*¹⁰⁶. Il revenait à l'Amphictionie de faire respecter ces mesures¹⁰⁷. On connaît

104 CID II, 35, l. 4-5 ; CID II, 101, l. 7 ; CID II, 110, l. 31.

105 AMANDRY 1990 ; LEFÈVRE 1998, p. 237-239 ; SÁNCHEZ 2001, p. 303-304.

106 ROUGEMONT 1973, p. 101.

107 LEFÈVRE 2002, p. 47.

par Plutarque le cas d'une théorie péloponnésienne en route pour Delphes attaquée par des Mégariens¹⁰⁸ :

Πόθεν ἐν Μεγάροις γένος ἀμαξοκλιστῶν ; Ἐπὶ τῆς ἀκολάστου δημοκρατίας, ἢ καὶ τὴν παλιντοκίαν ἐποίησε καὶ τὴν ἱεροσυλίαν, ἐπορεύετο θεωρία Πελοποννησίων εἰς Δελφοὺς διὰ τῆς Μεγαρικῆς καὶ κατηλίσθησαν ἐν Αἰγείροις παρὰ τὴν λίμνην μετὰ παίδων καὶ γυναικῶν ὡς ἔτυχεν ἐν ταῖς ἀμάξαις. Τῶν δὲ Μεγαρέων οἱ θρασύτατοι μεθυσθέντες, ὕβρει καὶ ὠμότητι τὰς ἀμάξας ἀνακλίσαντες εἰς τὴν λίμνην ἐνεώσαντο, ὥστε πολλοὺς ἀποπνιγῆναι τῶν θεωρῶν. Οἱ μὲν οὖν Μεγαρεῖς δι' ἀταξίαν τῆς πολιτείας ἠμέλησαν τοῦ ἀδικήματος, οἱ δ' Ἀμφικτύονες, ἱερᾶς τῆς θεωρίας οὔσης, ἐπιστραφέντες τοὺς μὲν φυγῆ τοὺς δὲ θανάτῳ τῶν ἐναγῶν ἐζημίωσαν. Οἱ δ' ἀπὸ τοῦ γένους “ἀμαξοκλισταί” προσηγορεύθησαν.

D'où vient, à Mégare, le groupe des renverseurs de chariots ? À l'époque où la démocratie n'avait plus de frein et produisit aussi bien le retour des intérêts que le pillage des temples, une théorie de Péloponnésiens traversa la Mégaride en direction de Delphes et ils installèrent leur campement à Aigeiroi, le long du lac, leurs chariots se trouvant abriter des enfants et des femmes. Les plus arrogants des Mégariens, sous le coup de l'ivresse, firent par violence et cruauté rouler les chariots en arrière pour les pousser dans le lac, de façon que fussent noyés nombre des théores. Les Mégariens, à cause du désordre de leur régime, négligèrent le crime, mais les Amphictyons, comme la théorie était sacrée, y prêtèrent attention et ils infligèrent à certains des coupables une peine d'exil et à d'autres la peine de mort. Quant aux descendants du groupe, ils reçurent le surnom de renverseurs de chariots.

On voit ici s'appliquer les pouvoirs judiciaires de l'Amphictionie à l'encontre des auteurs de trouble. Plutarque ne précise pas si l'anecdote se place dans le cadre des Pythia ou si le caractère sacré de la théorie (ἱερᾶς τῆς θεωρίας οὔσης) implique que le groupe bénéficiait de l'*asphaleia* en dehors de la période de trêve.

Si les Pythia étaient organisées par l'Amphictionie, l'envoi de théores chargés d'annoncer la tenue des concours et le début de l'*ekecheiria* à travers la Grèce revenait à la cité de Delphes¹⁰⁹. Les listes de théarodoques reflètent la tournée de ces émissaires¹¹⁰. On estime qu'à l'époque classique, leur voyage, qui les menaient à travers l'ensemble du monde grec, devait débiter au moins six mois avant le début des concours¹¹¹. Ainsi, les concours des Pythia occasionnaient des déplacements complexes, entourés d'une réglementation destinée à assurer leur déroulement harmonieux.

108 Plutarque, *Questions grecques* 59 [304e-f].

109 ROUGEMONT 1973, p. 97 ; LEFÈVRE 1998, p. 239 ; OULHEN 2004, p. 415.

110 PLASSART 1921.

111 FERGUSON 1948, p. 124, n. 36 ; ROUGEMONT 1973, p. 91.

Le sanctuaire de Delphes se trouvait donc au centre de réseaux de circulation au fonctionnement complexe. Le caractère panhellénique des concours, l'attraction considérable exercée par l'oracle et la gestion collégiale du sanctuaire confiée à l'Amphictionie engendraient des allées et venues constantes entre Delphes et les cités du monde grec, si bien qu'il paraît légitime de parler d'un réseau de circulation panhellénique organisé autour du sanctuaire. Ces circulations ont dû laisser leur marque dans le paysage delphique, puisqu'on a connaissance de routes construites en fonction des activités du sanctuaire. La centralité attribuée à Delphes, qu'un mythe désigne comme le « nombril du monde »¹¹², n'a pourtant rien d'une donnée naturelle. Elle est en partie construite par les circulations elles-mêmes qui confluent vers le site. Elle est construite également, comme nous allons le voir, par des discours mythologiques et des pratiques processionnelles qui inscrivent le sanctuaire dans une géographie légendaire et rituelle spécifique dans laquelle les routes jouent un rôle important.

4. GÉOGRAPHIE MYTHIQUE, PROCESSIONS ET « VOIES SACRÉES »

Le caractère central de Delphes et sa valeur de lieu de rassemblement panhellénique ont souvent été mis en relation avec la géographie mythique déployée dans les récits de fondation du sanctuaire, en particulier dans *L'hymne homérique à Apollon*. Ces mythes représentent en effet dans une certaine mesure des récits de voyages dont les itinéraires sont significatifs et où les routes jouent un rôle considérable. De plus, les itinéraires mythiques sont réactivés dans le cadre de processions, imprégnant de ce fait certains itinéraires concrets.

4.1. Le nombril du monde

Le mythe qui fait de Delphes le centre de la terre habitée, ὀμφαλὸς γῆς, « nombril du monde », est mentionné par plusieurs sources. On le trouve chez Pindare, Strabon et Pausanias¹¹³ : Delphes constituerait le point de rencontre de deux aigles, deux corbeaux ou deux cygnes partis respectivement des extrémités orientale et occidentale du monde. Au début

112 Strabon 9.3.6.

113 Pindare, *Pythiques* 4.74 ; Strabon 9.3.6 ; Pausanias 10.16.3 ; voir JACQUEMIN 1999, p. 7-8.

du dialogue pythique *Sur la disparition des oracles*, Plutarque joue sur cette tradition et fait se rencontrer à Delphes « deux hommes divins, venus des extrémités opposées de la terre », Démétrios qui vient de Grande Bretagne et Cléombrotos, tout juste arrivé d'Égypte¹¹⁴ : ce sont ici le nord et le sud du monde habité qui se rencontrent. On a établi plus haut que cette tradition mythologique ne se traduisait pas de façon rigoureuse dans la géographie de la Grèce. Delphes représente, selon l'expression d'A. Jacquemin, « un centre plus cultuel que vraiment géographique »¹¹⁵. Cependant, l'élaboration de la représentation de Delphes en nombril du monde est révélatrice d'un rapport particulier du sanctuaire à l'espace grec, que l'on observe avec plus de précision encore dans les mythes de fondation et les processions.

4.2. Apollon marcheur

Les différentes versions des mythes de fondation delphiques présentent des variations autour de certains éléments fixes¹¹⁶ : après sa naissance à Délos, Apollon prend la route pour fonder son oracle. Ayant jeté son dévolu sur Delphes, il tue Python pour prendre possession des lieux. À la suite de ce meurtre, il doit temporairement quitter Delphes pour se soumettre à des rituels de purification. Le détail des itinéraires suivis par le dieu varie selon les versions.

L'hymne homérique à Apollon, dont la composition date du début du VI^e siècle av. n.è.¹¹⁷, comprend dans sa partie désignée comme « suite pythique » (v. 182-546) le récit du voyage du dieu à la recherche de l'emplacement adapté à l'installation de son oracle. Apollon, quittant l'Olympe, parcourt d'abord des terres amphictioniques : le pays des Ainianes et la Perrhèbie. Renonçant à s'établir en Eubée, il traverse la plaine de Thèbes, que le texte décrit comme une terre inhabitée et envahie par les bois¹¹⁸ :

Θήβης δ' εἰσαφίκανες ἔδος καταειμένον ὕλη·
οὐ γὰρ πῶ τις ἔναιε βροτῶν ἱερῆ ἐνὶ Θήβῃ,
οὐδ' ἄρα πῶ τότε γ' ἦσαν ἀταρπιτοὶ οὐδὲ κέλευθοι
Θήβης ἄμ πεδίον πυρρηφόρον, ἀλλ' ἔχεν ὕλη.

114 Plutarque, *Sur la disparition des oracles* 2 [410a].

115 JACQUEMIN 1999, p. 9.

116 LUCE 2008, p. 427.

117 KYRIAKIDIS 2011, p. 41, en particulier n. 25.

118 *Hymne homérique à Apollon* v. 225-228.

Puis tu es arrivé sur l'emplacement de Thèbes, alors recouvert de forêt : il n'habitait pas encore de mortels dans Thèbes la sainte ; il n'y avait pas encore de routes ni de sentiers dans la plaine thébaine qui produit le froment, mais rien d'autre que des bois.

On notera l'opposition entre l'espace sauvage dominé par la forêt et l'espace cultivé, habité, dont les caractéristiques sont de produire du blé et d'être organisé par des chemins (ἀταρπιτοί et κέλευθοι). La présence humaine se manifeste dans le paysage par les routes. M. Detienne, commentant ce passage, y voit la figure de l'Apollon *aguius*, patron des voies¹¹⁹. L'image d'Apollon défricheur, traçant une route à travers la forêt primaire, apparaît également dans une version athénienne du mythe. La première attestation claire de cette version se trouve dans le prologue des *Euménides* d'Eschyle. Apollon débarque de Délos en Attique, d'où il se rend à Delphes pour prendre possession de l'oracle. Des Athéniens le guident¹²⁰ :

Πέμπουσι δ' αὐτὸν καὶ σεβίζουσιν μέγα
κελευθοποιοὶ παῖδες Ἡφαίστου, χθόνα
ἀνήμερον τιθέντες ἡμερωμένην.

Il y trouve une escorte et d'éclatants honneurs ; les enfants d'Héphaïstos lui ouvrent son chemin, apprivoisant pour lui le sol sauvage.

On retrouve ici comme dans l'*hymne homérique* l'opposition entre terre inculte et terre cultivée (ἀνήμερος/ἡμερωμένη). Cette fois, la construction de routes par des Athéniens désignés comme κέλευθοποιοί, « faiseurs de chemins », joue un rôle évident dans le mouvement du dieu vers Delphes. Une scholie à ce passage fait également connaître une variante béotienne, attribuée à Pindare, dans laquelle Apollon passe par Tanagra¹²¹. Le thème du voyage civilisateur et la version athénienne se retrouvent dans un fragment d'Éphore cité par Strabon¹²² :

Ὑποβάς δὲ περὶ τῶν Δελφῶν οἵτινές εἰσι διαλεγόμενος φησὶ τὸ παλαιὸν Παρνασσίους τινὰς αὐτόχθονας καλουμένους οἰκεῖν τὸν Παρνασσόν· καθ' ὃν χρόνον Ἀπόλλωνα τὴν γῆν ἐπιόντα ἡμεροῦν τοὺς ἀνθρώπους ἀπὸ τε τῶν ἡμέρων καρπῶν καὶ τῶν βίων, ἐξ Ἀθηνῶν δ' ὀρμηθέντα ἐπὶ Δελφοὺς ταύτην ἵεναι τὴν ὁδόν, ἣ νῦν Ἀθηναῖοι τὴν Πυθιάδα πέμπουσι· γενόμενον δὲ κατὰ Πανοπέας Τιτυὸν καταλῦσαι ἔχοντα τὸν τόπον, βίαιον ἄνδρα καὶ παράνομον· τοὺς δὲ Παρνασσίους συμμίξαντας αὐτῷ καὶ ἄλλον μηνῦσαι χαλεπὸν ἄνδρα Πύθωνα τοῦνομα, ἐπὶ κλησὶν δὲ Δράκοντα.

119 DETIENNE 1997, p. 33.

120 Eschyle, *Les Euménides* v. 12-14.

121 Eschyle, *Les Euménides* v. 7-16 ; KÜHN 2018, p. 124.

122 Strabon 9.3.12 ; Éphore, *FrGrHist* 70 F31.

Plus loin, discutant de ce que sont les Delphiens, il [Éphore] dit que, primitivement, le Parnasse était habité par des peuples autochtones nommés Parnassiens. C'était le temps où Apollon parcourait la terre, cherchant à civiliser le genre humain par l'usage des fruits cultivés et des formes de vies plus douces. Parti d'Athènes pour se rendre à Delphes, il suivait la route qu'emprunte de nos jours la procession de la Pythiade organisée par les Athéniens. Arrivé à Panopée, il supprima Tityos, un homme violent et inique installé là. Puis, les Parnassiens entrèrent en relation avec lui et lui dénoncèrent un autre individu malfaisant du nom de Python, surnommé le Dragon.

La version athénienne du mythe de fondation delphique constitue en effet l'*aition* d'une procession reliant Athènes à Delphes, la pythaïde (ici Pythiade, mais il ne fait pas de doute qu'il s'agit du même rituel)¹²³. À Panopeus, qui constitue une étape sur la route de Delphes¹²⁴, Apollon tue le malfaisant Tityos. Dans le récit de Strabon, Python est également humanisé. Ces exploits faisaient peut-être écho, dans l'imaginaire athénien, à ceux d'un autre héros civilisateur, Thésée, qui aurait débarrassé la route de Trézène à Athènes des nombreux bandits qui l'infestaient¹²⁵. D'ailleurs, une scholie au vers 13 des *Euménides*¹²⁶ raconte que c'est Thésée qui aurait sécurisé la route d'Athènes à Delphes :

Θησεύς γὰρ τὴν ὁδὸν καθῆρεν τῶν ληστῶν· καὶ ὅταν πέμπωσιν εἰς Δελφοῦς θεωρίαν, προέρχονται γὰρ ἔχοντες πελέκεις ὡς διμερώσοντες τὴν γῆν.

En effet, Thésée débarrassa la route des bandits ; et quand (les Athéniens) envoient une théorie à Delphes, des porteurs de haches vont en avant comme pour civiliser la terre.

Pour A. Boëthius, cette coutume des « porteurs de haches » ne concernait pas toutes les théories athéniennes, mais plus spécifiquement la Pythaïde¹²⁷. En tout cas, on observe ici un brouillage entre le voyage d'Apollon vers Delphes et celui de Thésée vers Athènes¹²⁸.

Comme un symétrique de son voyage vers Delphes, Apollon réalise également, d'après d'autres textes, un voyage vers le nord et en particulier la vallée de Tempé. C'est là qu'il réalise les rites de purification pour expier le meurtre de la dragonne, la *drakaina*, qui tenait la fontaine

123 KARILA-COHEN 2005, p. 224.

124 Comme on l'a vu chez Pausanias 10.35.8.

125 Plutarque, *Vie de Thésée* 3-12 ; voir *supra*, chap. II.1.

126 BOËTHIUS 1918, p. 154.

127 BOËTHIUS 1918, p. 32.

128 BOËTHIUS 1918, p. 33 ; KÜHN 2018, p. 95-96.

Castalie à Delphes¹²⁹. Il rapporte de Tempé du laurier, dont il se couronne selon Élien et qui sert, chez Pausanias, à la construction du premier temple¹³⁰.

Les mythes de fondation delphiques mettent donc en scène un dieu marcheur, dont le trajet joue un rôle primordial de domestication et d'organisation du territoire. La prise de possession de l'oracle de Delphes par Apollon prend l'aspect d'un voyage civilisateur. Deux itinéraires se dessinent : Apollon arrive à Delphes depuis l'est, la Béotie ou l'Attique selon les versions ; il accomplit aussi un autre trajet, de Delphes vers la vallée de Tempé. Or, ces deux itinéraires s'inscrivent sur des routes bien identifiées par les Grecs et correspondent à des trajets processionnels.

4.3. Delphes et Athènes : la Pythaïde

a. Sources et chronologie

La Pythaïde (ἡ πυθαΐς), dont Strabon assimile l'itinéraire à celui d'Apollon¹³¹, était une procession envoyée irrégulièrement d'Athènes à Delphes, soit un trajet d'environ 160 km. L'apparition d'un éclair sur le mont Harma, dans le massif du Parnès, déclenchait les préparatifs¹³². On guettait l'éclair durant une période déterminée de l'année¹³³. Son origine est difficile à dater. I. Rutherford et, à sa suite, D. Pirisino ont produit des arguments invitant à voir dans un péan de Simonide une allusion au mythe étologique de la Pythaïde¹³⁴. Cela indiquerait une date d'émergence de cette variante antérieure au dernier quart du VI^e siècle av. n.è. D. Pirisino est favorable à cette datation haute : il envisage que le mythe étologique, voire la procession elle-même, remontent à l'époque de Pisistrate. Toutefois, le texte est très lacunaire et l'hypothèse doit être considérée avec prudence. Les premières attestations positives de la procession ne remontent qu'à la première moitié du IV^e siècle av. n.è. Le passage de Strabon cité plus haut s'appuie en effet sur Éphore¹³⁵. A. Boëthius relève également une mention incidente

129 *Hymne homérique à Apollon* v. 300-301 ; Plutarque, *Questions grecques* 12 [293c] ; *Sur la disparition des oracles* 15 [418a-b] ; LUCE 2008, p. 431.

130 Élien, *Histoire variée* 3.1 ; Pausanias 10.5.9 ; LUCE 2008, p. 431.

131 Strabon 9.3.12 ; KÜHN 2018, p. 86-88.

132 Strabon 9.2.11 ; BOËTHIUS 1918, p. 145-146 ; PIRISINO 2015, p. 57 ; KÜHN 2018, p. 112-124. Pour la localisation du mont Harma, voir DAUX 1936, p. 526-527.

133 BOËTHIUS 1918, p. 2.

134 *POxy* 2430 ; RUTHERFORD 1990, p. 173-176 ; PIRISINO 2015, p. 84-85.

135 Éphore, *FrGrHist* 70 F31 ; Strabon 9.3.12 ; KÜHN 2018, p. 127.

chez Isée et trois dédicaces réalisées par des pythaïstes (πυθαϊσταί)¹³⁶. Enfin, une borne routière du iv^e siècle mentionnant la procession a été mise au jour sur l'agora d'Athènes¹³⁷.

La procession n'apparaît pas dans les sources au iii^e siècle av. n.è. Le rituel semble avoir été délaissé durant cette période¹³⁸. Mais peut-être est-ce un effet du manque de sources. Entre le début du ii^e siècle et le début du i^{er} siècle av. n.è., quatre Pythaïdes sont bien documentées par des listes de participants gravées sur le trésor des Athéniens à Delphes¹³⁹. Elles ont lieu en 138/7, en 128/7, en 106/5 et en 98/7 av. n.è. À l'aide de ces listes, St. Tracy a tenté d'évaluer le nombre des participants, les pythaïstes, et parvient aux estimations suivantes¹⁴⁰ : pour la première, plus de 124 participants ; la deuxième, 315 à 319 ; la troisième, 511 à 515 ; la quatrième, 289 à 299. Le cortège était donc considérable. À partir de l'époque augustéenne, la procession des Athéniens vers Delphes est désignée sous le nom de Dodécaïde et perdure jusqu'à l'époque de Domitien¹⁴¹.

Au tournant des xix^e et xx^e siècle, plusieurs travaux se sont penchés sur cette procession¹⁴². Plus récemment, le développement des problématiques spatiales a suscité de nouveaux regards sur la question. On peut citer les articles de G. Daverio Rocchi et K. Karila-Cohen¹⁴³. La thèse de D. Pirisino a étudié en détail la section attique du trajet¹⁴⁴. Le travail le plus développé sur tous les aspects de la Pythaïde a été réalisé par St. Kühn, dans sa monographie *Neue Untersuchungen zur Pythais-Prozession von Athen nach Delphi*¹⁴⁵. Le quatrième et dernier chapitre analyse la question de l'itinéraire de la procession.

b. Itinéraire. Une voie sacrée ?

L'itinéraire suivi par la procession n'est pas connu avec certitude, mais la Pythaïde suivait sans doute l'un des principaux itinéraires entre Athènes et la Grèce centrale. La présence de

136 Isée, *Sur la succession d'Apollodoros* [7] 26-27 ; BOËTHIUS 1918, p. 15-18 ; p. 146-148 ; IG II², 1357 ; IG II², 2816-2817 ; FD III, 1, 511.

137 *Agora XIX : Horoi* H34 ; SHEAR 1939, p. 212 ; PARSONS 1943, p. 237 ; SEG 22.147 ; KÜHN 2018, p. 128.

138 BOËTHIUS 1918, p. 11 ; KÜHN 2018, p. 183.

139 FD III, 2, n^{os} 2-58, p. 11-62 ; JACQUEMIN *et al.* 2013, n^o 54, p. 119-120 ; n^{os} 198-203, p. 363-381 ; traduction allemande uniquement dans KÜHN 2018, p. 318-347.

140 TRACY 1975, p. 215-218.

141 FD III, 2, n^{os} 59-67, p. 62-70 ; JACQUEMIN *et al.* 2013, n^{os} 278-280, p. 461-464 ; KÜHN 2018, p. 187-193.

142 CURTIUS 1855 ; TOEPFFER 1888 ; COLIN 1905 ; BOËTHIUS 1918.

143 DAVERIO ROCCHI 2002 ; KARILA-COHN 2005.

144 PIRISINO 2015.

145 KÜHN 2018, p. 195-288.

chariots dans le cortège nécessitait d'emprunter des voies carrossables¹⁴⁶. Pour déterminer plus précisément le trajet du cortège, on peut raisonner à partir des étapes plausibles et de ce que l'on sait des voies de circulation en Attique, en Béotie et en Phocide. La partie attique du trajet de la Pythaïde est la plus âprement débattue. L'existence d'une Pythaïde de la Tétrapole de Marathon a fait émerger l'idée que la procession quittait Athènes vers l'est, passant par Oinoé au nord-est de l'Attique, avant de changer de cap pour bifurquer vers le nord-ouest. Cette reconstitution fut défendue par E. Curtius et, à sa suite, J. Toepffer¹⁴⁷. Mais l'hypothèse d'un passage par la Tétrapole marathonnienne – qui n'a du reste aucune logique géographique – a rapidement été abandonnée. En 1905, G. Colin avait proposé un trajet qui laissait de côté la Tétrapole et passait par Tanagra, que l'on rejoignait depuis Athènes et Acharnes¹⁴⁸. En 1918, les travaux de A. Boëthius ont montré que la Pythaïde athénienne et la Pythaïde de la Tétrapole constituaient deux rituels différents¹⁴⁹. A. Boëthius a défendu un itinéraire passant par le sanctuaire d'Apollon à Daphni, Éleusis, Oinoé (le dème du nord-ouest cette fois-ci, et non son homonyme de la Tétrapole), Éleuthères, Thèbes et Delphes. Ce trajet combine la logique du rite, en empruntant la « voie sacrée » d'Athènes à Éleusis, elle-même chargée d'une forte valeur religieuse et qui passe par un sanctuaire d'Apollon, et la logique de la géographie, puisque l'itinéraire passant par Athènes, Éleusis et Éleuthères était l'un des principaux pour se rendre d'Athènes en Béotie¹⁵⁰.

A. Parsons considère le sanctuaire d'Apollon à Daphni comme le seul point certain de la route. Il propose ensuite un passage de la procession par Phylé, où sont connus des vestiges de route antique¹⁵¹. Par ailleurs, la route de Phylé passe non loin du mont Harma, qui joue un rôle dans le rituel de la Pythaïde¹⁵². Cependant, il n'est géographiquement pas très cohérent de passer à la fois par Daphni et par Phylé : cela représente un détour vers l'ouest qu'on s'explique mal¹⁵³. La route entre Athènes et Phylé partait vers le nord et passait par Acharnes. Le trajet de

146 KÜHN 2018, p. 129 ; p. 359-361, fig. 2-4.

147 CURTIUS 1855, p. 27 ; TOEPFFER 1888, p. 325-326.

148 COLIN 1905, p. 170.

149 BOËTHIUS 1918, p. 34-46 ; KÜHN 2018, p. 197.

150 Voir *infra*, chap. III.2.

151 PARSONS 1943, p. 238.

152 Strabon 9.2.11.

153 PIRISINO 2015, p. 144-145.

A. Parsons implique donc d'emprunter une hypothétique traverse reliant la route d'Éleusis et la route de Phylé. Le trajet de la Pythaïde obéissait certes à des considérations rituelles qui ne coïncidaient pas nécessairement avec les considérations les plus pragmatiques. Malgré tout, il ne semble pas forcément pertinent d'accorder trop de crédit à des trajets qui ne suivent pas les grandes routes existantes, dans la mesure où le réseau routier ancien du nord de l'Attique est relativement bien connu. L'hypothèse du passage par Phylé a été reprise et développée dans la thèse de D. Pirisino, qui a réalisé à cette occasion une prospection de la route de Phylé¹⁵⁴. D. Pirisino n'est pas convaincu que la Pythaïde passait nécessairement par Éleusis, notamment parce que ce fait n'est pas mentionné par Pausanias¹⁵⁵. Mais G. Daverio Rocchi, dans un article paru en 2002, reprend l'hypothèse du passage de la procession par Éleusis et Éleuthères.

Le passage par Éleusis peut aussi être soutenu par un raisonnement sur une borne routière mise au jour à Athènes¹⁵⁶ :

ὄρος ἱερᾶς
ὁδῶ δι' ἧς πο-
ρεύεται ἡ Πι-
υθαΐς ἐς Δε-
λφός. *Vac.*

Borne de la voie sacrée par où la Pythaïde va à Delphes.

Est-ce que la route de la Pythaïde était une « voie sacrée » ? La borne semble *a priori* permettre de répondre par l'affirmative. On connaît à Athènes un parallèle de borne portant la mention « voie sacrée », qui se rattache à Éleusis¹⁵⁷. Par ailleurs, plusieurs bornes routières ont été retrouvées à proximité d'Éleusis ou le long du trajet de la voie d'Athènes à Éleusis¹⁵⁸. Ainsi, l'inscription qui mentionne la voie sacrée de la Pythaïde ne ferait-elle pas partie en réalité de la série des bornes de la voie sacrée d'Éleusis ? Faut-il comprendre que la route de la Pythaïde était désignée comme une voie sacrée en tant que telle, ou bien que la Pythaïde empruntait la route que les Athéniens nommaient le plus couramment « voie sacrée », à savoir la route

154 PIRISINO 2015.

155 PIRISINO 2015, p. 142-143.

156 *Agora XIX : Horoi* H34 ; SHEAR 1939, p. 212 ; PARSONS 1943, p. 237 ; SEG 22.147 ; KÜHN 2018, p. 128.

157 IG I³, 1096 ; voir *supra*, chap. II.1.

158 IG I³, 1095 ; IE 675 ; IE 678 ; IE 679.

d'Éleusis¹⁵⁹ ? On peut envisager que la Pythaidé empruntait la route d'Éleusis parce que, outre qu'elle représentait un itinéraire cohérent pour se rendre en Grèce centrale, la forte charge religieuse dont cette voie était revêtue donnait encore plus de lustre à la procession. Dans le cadre de la Pythaidé, la route d'Éleusis était donc peut-être perçue comme un segment de la route de Delphes¹⁶⁰.

On dispose de très peu d'éléments sur la section béotienne du trajet¹⁶¹. Un passage d'Hérodote atteste l'existence d'une « voie sacrée » traversant la Béotie à partir du sanctuaire de Delphes¹⁶² :

Ἡ δὲ Πυθίη σφι ἀνεΐλε οἰκιστὴν ἐπάγεσθαι ἐπὶ τὴν χώραν τοῦτον ὃς ἂν σφέας ἀπιόντας ἐκ τοῦ ἱεροῦ πρῶτος ἐπὶ ξείνια καλέσῃ. Ἴόντες δὲ οἱ Δόλογοι τὴν ἱρὴν ὁδὸν διὰ Φωκέων τε καὶ Βοιωτῶν ἦισαν· καὶ σφεας ὡς οὐδεὶς ἐκάλεε, ἐκτρέπονται ἐπ' Ἀθηνέων.

La Pythie leur répondit d'emmener avec eux dans leur pays, pour y fonder une colonie, celui qui le premier, quand ils partiraient du sanctuaire, les inviterait à un repas d'hospitalité. Les Dolonces, suivant la voie sacrée, traversèrent la Phocide et la Béotie ; comme personne ne les invitait, ils firent un détour par Athènes.

Le caractère sacré de la route semble s'étendre à tout l'itinéraire suivi par les Dolonces en Phocide et en Béotie depuis le sanctuaire. Cependant, lorsque les Dolonces décident de se rendre à Athènes, Hérodote utilise le verbe ἐκτρέπομαι, qui désigne une bifurcation, le fait de quitter une route pour une autre : à partir du moment où ils se dirigent vers Athènes, les Dolonces ont en fait quitté cette voie sacrée¹⁶³. Même si la mention de cette voie sacrée est intéressante, le texte ne donne aucune indication sur son itinéraire exact et sur les cités qu'elle concernait. C. Typaldou-Fakiris l'identifie à la route de Delphes à Lébadée, qui était selon elle la plus commode et la plus courte pour se rendre à Delphes depuis le sud de la Béotie et l'Attique¹⁶⁴. Mais il n'y a pas de raison de penser que cette voie était particulièrement connectée au sud de la Béotie, et pas à Thèbes par exemple. *A fortiori*, le lien entre la voie sacrée béotienne et l'Attique n'est absolument pas fondé. La voie sacrée béotienne n'a donc aucun rapport apparent

159 Voir Pausanias 1.36.3.

160 DAVERIO ROCCHI 2002, p. 151.

161 DAVERIO-ROCCHI 2002, p. 152.

162 Hérodote 6.34.

163 CURTIUS 1855, p. 27 ; KÜHN 2018, p. 202.

164 ΤΥΠΑΛΔΟΥ-ΦΑΚΙΡΙΣ 2004, p. 313.

avec la Pythaïde. Mais, de la même façon qu'on peut envisager que cette procession empruntait la voie sacrée d'Athènes à Éleusis, il est également possible que la Pythaïde ait rejoint la voie sacrée béotienne. Ainsi, plutôt que de considérer que la procession irrégulière de la Pythaïde suivait un trajet identifié comme une voie sacrée en raison de son passage, on peut envisager l'inverse : à savoir que la Pythaïde accentuait sa solennité en empruntant des routes par ailleurs réputées sacrées, comme la route d'Athènes à Éleusis ou cette voie sacrée béotienne.

Tanagra a pu être considérée comme une étape certaine en raison du mythe béotien selon lequel Apollon serait passé par là lors de son voyage vers Delphes¹⁶⁵. Mais cet argument n'est pas décisif. En effet, version athénienne et version béotienne des errances d'Apollon n'étaient pas nécessairement liées, et la question du rapport même entre le mythe et la procession accroît encore l'incertitude. Cependant, si l'on considère que la procession quittait l'Attique en passant par Phylé et le mont Harma, alors Tanagra constitue une étape assez évidente¹⁶⁶. Pour Boëthius en revanche, la Pythaïde passait par Thèbes¹⁶⁷. Selon St. Kühn, il est plus probable que la procession passait par Platées, historiquement alliée d'Athènes et qui représentait un itinéraire plus direct à partir d'Éleuthères, pour partir ensuite vers Thespies, Haliarte, Coronée et Chéronée¹⁶⁸. Sa reconstitution du trajet recourt, outre les sources écrites de diverses natures, à une analyse du « Least Cost Path »¹⁶⁹, qui ne permet cependant pas de trancher la question. En effet, une telle analyse est surtout intéressante pour servir de point de départ à des recherches de terrain : à partir des itinéraires « idéaux » dégagés par le logiciel, on possède des pistes à explorer par la prospection archéologique. Cela peut donc aider à retrouver des cheminements anciens¹⁷⁰. Mais, dans la plaine béotienne, il est douteux que l'on retrouve en surface des segments de routes antiques. Le Least Cost Path ici ne nous apprend pas grand-chose, car les sources et la vraisemblance laissent déjà supposer qu'il existait de bonnes routes entre les cités béotiennes. Quant à la Pythaïde, il s'agit d'un trajet processionnel dont l'itinéraire était sans doute organisé en fonction d'étapes dotées d'une signification rituelle.

165 CURTIUS 1855, p. 27 ; TOEPFFER 1888, p. 325-326 ; COLIN 1905, p. 170 ; KÜHN 2018, p. 242.

166 CURTIUS 1855, p. 27.

167 BOËTHIUS 1918, p. 34-46.

168 KÜHN 2018, p. 244-262..

169 KÜHN 2018, p. 297 ; HEMPEL 2018.

170 Voir FACHARD 2012, p. 93-96.

Les dernières étapes de la procession, en revanche, ne font guère de doute. La Pythaïde parvenait certainement à Delphes par la route qui suivait la vallée du Pleistos depuis la *Schistè Odos*. Entre la Béotie et l'entrée dans la vallée du Pleistos, G. Daverio Rocchi envisage plusieurs hypothèses pour l'itinéraire phocidien : la route du sud, par Stiris et Ambryssos, ou bien l'itinéraire qui a sa préférence, par Chéronée, Panopeus et Daulis¹⁷¹. Panopeus peut être considérée comme une étape certaine, dans la mesure où Strabon la place sur le trajet d'Apollon dans le passage où il affirme l'identité du voyage du dieu avec l'itinéraire de la Pythaïde¹⁷². De plus, Pausanias précise que les Thyades, qui se rendaient d'Athènes au Parnasse dans le cadre d'un culte dionysiaque, faisaient une station à Panopeus¹⁷³. Il existait une route antique par Stiris et Ambryssos, mais elle était probablement d'intérêt secondaire pour se rendre à Delphes depuis la Béotie¹⁷⁴.

Ainsi, malgré une bibliographie assez abondante, la reconstitution précise du trajet de la Pythaïde n'est pas possible à ce jour. Malgré les arguments philologiques, géographiques et archéologiques que l'on peut convoquer, la reconstitution du trajet retombe constamment sur deux ou trois hypothèses concurrentes qui correspondent aux grands axes reliant l'Attique à la Béotie et la Phocide et entre lesquels rien ne permet de trancher de façon vraiment décisive. S'il faut se positionner, les étapes les plus plausibles sont, à mon sens, les suivantes : la borne routière découverte à Athènes doit jouer en faveur de l'idée que la procession empruntait la route d'Éleusis. À partir de là, la meilleure route vers la Béotie passe par Oinoé et Éleuthères. Ensuite, la partie béotienne du trajet est difficile à déterminer. Thèbes représente un trajet un peu plus long, mais ce n'est pas rédhibitoire. Comme la procession passait sans doute par Panopeus, cela implique que le cortège longeait la rive sud du lac Copaïs jusqu'à Chéronée avant d'entrer en Phocide, ce qui correspond à la route décrite par Pausanias comme l'axe majeur de la région. Le cortège se dirigeait ensuite vers le carrefour de la *Schistè Odos* et entrait dans la vallée du Pleistos, qu'elle suivait jusqu'à Delphes. Du reste, cette procession irrégulière a pu emprunter différents itinéraires au cours des siècles.

171 DAVERIO-ROCCHI 2002, p. 151-152.

172 Strabon 9.3.12 ; COLIN 1905, p. 170 ; KÜHN 2018, p. 205.

173 Pausanias 10.4.3.

174 ΤΥΠΑΛΔΟΥ-ΦΑΚΙΡΙΣ 2004, p. 313-314.

c. Propagande athénienne, prestige delphique

La procession de la Pythaïde et les mythes qui lui étaient apparentés permettaient aux Athéniens de mettre en scène un lien privilégié entre leur cité et le sanctuaire de Delphes¹⁷⁵. La tradition de l'étape athénienne d'Apollon et de l'intervention des κελυθοποιοί, rappelées dans le trajet même de la Pythaïde, permettent aux Athéniens de s'attribuer un rôle de choix dans l'action civilisatrice du dieu et la fondation du sanctuaire. Le *Panathénaïque* d'Aelius Aristide va jusqu'à affirmer que les Athéniens ont bâti la route entre leur cité et Delphes¹⁷⁶ :

Τὸ δὲ δὴ καὶ τὴν εἰς Δελφούς ὁδὸν ἔργον εἶναι τῆς πόλεως καὶ τὴν θεωρίαν τὴν Πυθιάδα Ἀθηναίων μόνον πάτριον τί ἂν εἴποις ἢ τῶν θεῶν ἅπαντα ταῦτ' εἶναι, βουλομένων πανταχῆ τὰς Ἀθήνας πρεσβεύειν καὶ πᾶσιν ὡσπερ χεῖρα τοῖς καλοῖς ἐπιβάλλειν τὴν πόλιν ;

Quant au fait que la route de Delphes est l'ouvrage de la cité et que la théorie de la Pythiade est une tradition propre uniquement aux Athéniens, que peut-on en dire sinon que tout cela est l'œuvre des dieux, qui veulent qu'Athènes ait la primauté partout et ait pour ainsi dire la main sur les bonnes choses ?

Les connexions routières entre Athènes et Delphes sont ici magnifiées dans un discours relevant de la propagande, à travers les mythes et la procession elle-même. Est-il vraisemblable qu'Athènes ait bâti à ses frais une route menant de son centre urbain jusqu'à Delphes ? C'est peu probable. Cela dit, on peut envisager que cette exagération rhétorique, ainsi que le mythe des κελυθοποιοί athéniens, trouvent leur origine dans des travaux routiers exécutés dans les environs de Delphes par des Athéniens. Par exemple, lorsque les Alcmonides ont financé la construction du temple du VI^e siècle¹⁷⁷, ils ont pu prendre en charge, par la même occasion, des travaux routiers liés à l'acheminement des matériaux ou à la fréquentation du sanctuaire. Mais il s'agit là d'une idée totalement hypothétique.

Pour G. Daverio Rocchi, Athènes alimente ainsi son image de cité garante d'un ordre qui dépasse ses propres frontières¹⁷⁸. Elle estime que le parcours d'une telle procession pouvait

175 KARILA-COHEN 2005.

176 Aelius Aristide, *Panathénaïque* 363-364 (traduction personnelle).

177 BOMMELAER 2015, p. 31.

178 DAVERIO ROCCHI 2002, p. 157.

renforcer des liens entre cités en créant une sorte d'« espace international »¹⁷⁹. Elle soutient qu'Athènes est la seule cité possédant une voie sacrée vers Delphes : mais cela n'est pas vrai si l'on prend au sérieux la voie sacrée traversant la Béotie chez Hérodote ; Plutarque nous informe également de l'existence d'une voie sacrée vers Tempé¹⁸⁰. Par ailleurs, l'idée d'une « exception athénienne » doit être maniée avec précaution tant elle fait partie des clichés patriotiques athéniens bien connus dès l'époque classique. Plutôt que de considérer que la Pythaïde rend sacré le trajet qu'elle emprunte, on peut répéter qu'à l'inverse la procession profite d'itinéraires déjà chargés de signification religieuse (Athènes-Éleusis, les environs de Delphes) pour gagner plus de solennité. Il faut enfin souligner que l'ensemble des mythes et des rites liés à la Pythaïdes sont purement athéniens et ne s'intègrent nullement dans des traditions originaires de Delphes. Ce lien privilégié entre Athènes et Delphes semble donc construit par les Athéniens.

4.4. Delphes et Tempé : le Septérion

L'étude de la Pythaïde nous a permis de discuter la valeur rituelle des routes reliant Delphes, la Béotie et l'Attique. Vers le nord, un autre axe routier est investi par une mémoire mythique et des rites réguliers. Il s'agit de la route entre Delphes et la vallée de Tempé, au nord de la plaine thessalienne (**carte 6**). Le trajet était effectué par les Delphiens lors du Septérion. Ce rituel avait lieu tous les huit ans pour commémorer le voyage de purification accompli par Apollon après le meurtre de Python¹⁸¹. Plutarque transmet plusieurs versions de l'*aition* de la fête¹⁸² :

Τὸ μὲν οὖν Σεπτήριον ἔοικε μίμημα τῆς πρὸς τὸν Πύθωνα τοῦ θεοῦ μάχης εἶναι καὶ τῆς μετὰ τὴν μάχην ἐπὶ τὰ Τέμπε φυγῆς καὶ ἐκδιώξεως. Οἱ μὲν γὰρ φυγεῖν ἐπὶ τῷ φόνῳ φασὶ χρῆζοντα καθαρσίῳν, οἱ δὲ τῷ Πύθωνι τετρωμένῳ καὶ φεύγοντι κατὰ τὴν ὁδόν, ἣν νῦν ἱεράν καλοῦμεν, ἐπακολουθεῖν καὶ μικρὸν ἀπολειφθῆναι τῆς τελευτῆς.

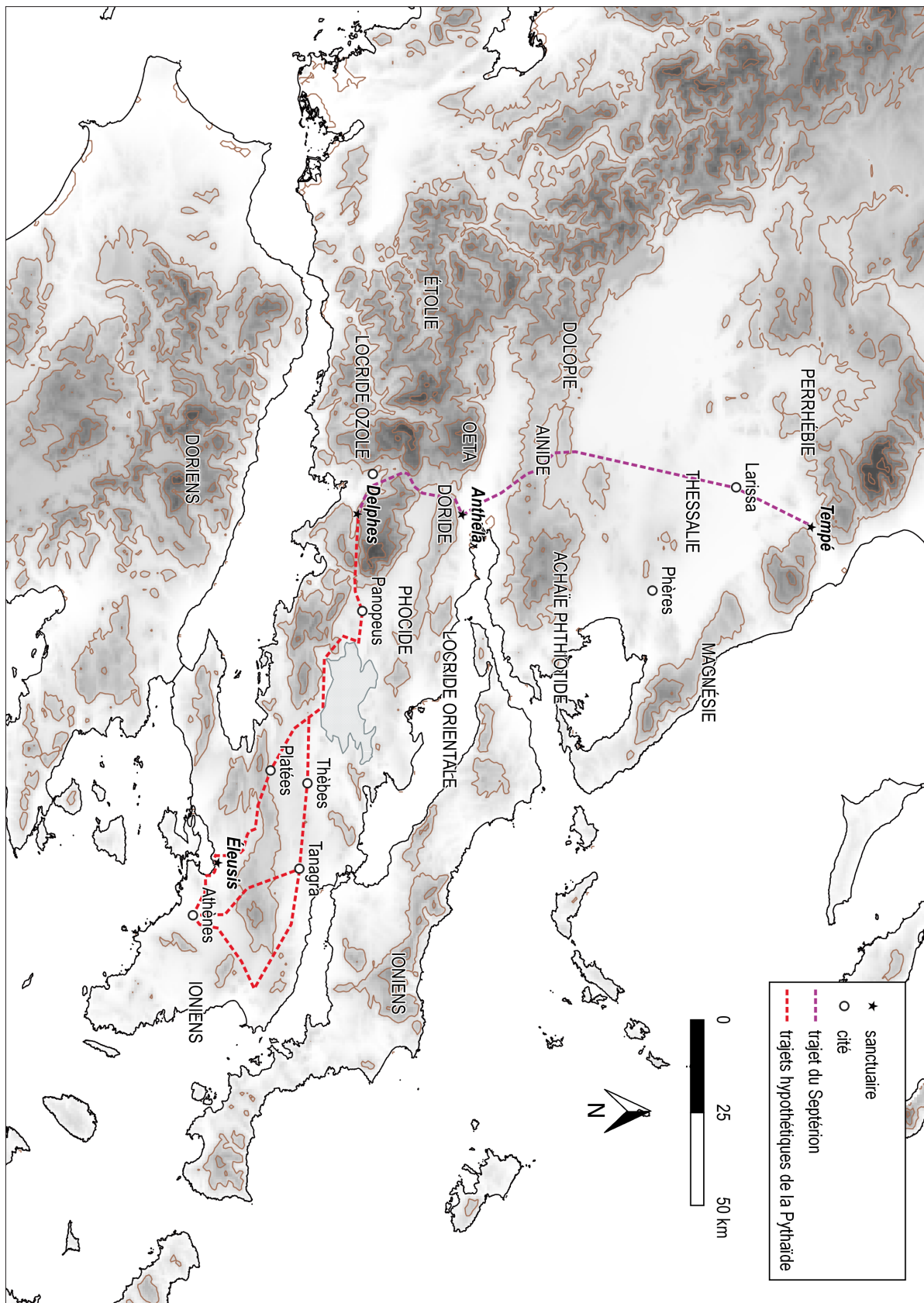
Sans aucun doute, le Septérion semble être le mime du combat du dieu contre Python ainsi que de sa fuite et de son exil, après le combat dans la vallée de Tempé. En effet, les uns prétendent qu'il a pris la fuite à cause du meurtre, parce qu'il désirait expier ;

179 DAVERIO ROCCHI 2002, p. 149.

180 Plutarque, *Question grecques* 12 [293c].

181 Plutarque, *Question grecques* 12 [293c] ; Plutarque, *Sur la disparition des oracles* 15 [418a] ; Élien, *Histoires variées* 3.1.

182 Plutarque, *Question grecques* 12 [293c].



Carte 6.
Itinéraires de la Pytharide et du Septerion. A. Vorsanger

les autres qu'il poursuivait Python blessé et qui cherchait à s'enfuir par la route qu'on appelle maintenant la voie sacrée, et qu'il manqua de peu ses derniers instants.

La route du Septérion est désignée comme une voie sacrée. La procession est décrite par Élien, qui donne plus de détails sur son itinéraire¹⁸³ :

Καὶ ἔτι καὶ νῦν δι' ἔτους ἐνάτου οἱ Δελφοὶ παῖδας εὐγενεῖς πέμπουσι καὶ ἀρχιθέωρον ἓνα σφῶν αὐτῶν. Οἱ δὲ παραγενόμενοι καὶ μεγαλοπρεπῶς θύσαντες ἐν τοῖς Τέμπεσιν ἀπίασι πάλιν στεφάνους ἀπὸ τῆς αὐτῆς δάφνης διαπλέξαντες, ἀφ' ἧσπερ οὖν καὶ τότε ὁ θεὸς ἐστεφανώσατο. Καὶ τὴν ὁδὸν ἐκείνην ἔρχονται, ἣ καλεῖται μὲν Πυθιάς, φέρει δὲ διὰ Θετταλίας καὶ Πελασγίας καὶ τῆς Οἴτης καὶ τῆς Αἰνιάνων χώρας καὶ τῆς Μηλιέων καὶ Δωριέων καὶ Λοκρῶν τῶν Ἑσπερίων. Οὗτοι δὲ καὶ παραπέμπουσιν αὐτοὺς σὺν αἰδοῖ καὶ τιμῇ οὐδὲν ἦττον ἢ περ οὖν ἐκεῖνοι, οἱ τοὺς ἐξ Ὑπερβορέων τὰ ἱερά κομίζοντας τῷ αὐτῷ θεῷ τούτῳ τιμῶσι.

Aujourd'hui encore, les habitants de Delphes y envoient tous les huit ans des enfants nobles, accompagnés de l'un d'eux en qualité de chef de procession. Une fois arrivés sur place, après avoir offert un sacrifice somptueux dans la vallée de Tempé, ils repartent avec des couronnes qu'ils se sont tressés avec le même laurier dont jadis le dieu s'était couronné. Ils parcourent cette route que l'on appelle Pythienne, qui traverse la Thessalie, la Pélasgie, la région de l'Oeta et les territoires des Ainianes, des habitants de la Mélide, de la Doride et de la Locride occidentale. Ceux-ci escortent leur procession avec un respect et des honneurs qui ne le cèdent en rien à ceux qu'on octroie aux porteurs des offrandes des Hyperboréens pour ce même dieu.

Il faut souligner l'hodonyme fourni par Élien : la route pythienne, ὁδὸς Πυθιάς. Lors de cette célébration, les jeunes Delphiens rapportaient de la vallée de Tempé des couronnes de laurier ; or, d'après l'argument de la troisième *Pythique* de Pindare, le laurier de Tempé servait également à couronner les vainqueurs des concours pythiques¹⁸⁴. Si les deux rites ont pu converger au fil du temps, la délégation chargée de rapporter à Delphes le laurier des concours était sans doute distincte du Septérion¹⁸⁵. On voit dans le texte d'Élien que la procession traverse plusieurs régions, énumérées du nord au sud, dont les habitants accueillent les Delphiens avec de grands égards. Or, il s'agit de peuples membres de l'Amphictionie. Les commentateurs du texte ont souligné que le trajet de la procession visait manifestement à relier Delphes à ces peuples¹⁸⁶. Il empruntait donc probablement la route qui quittait Delphes en passant par le nord-ouest et le couloir reliant Amphissa et Gravia, qui longe la Locride et la Doride avant de parvenir en

183 Élien, *Histoires variées* 3.1.

184 LUCE 1999, p. 989.

185 JACQUEMIN 1999, p. 16, n. 9.

186 MOTTAS & DECOURT 1997, p. 336 ; WAGNER-HASEL 2002, p. 173-177.

Malide, conformément à l'énumération d'Élien. Pour B. Wagner-Hasel, cette manifestation de bonne volonté entre les Delphiens et les peuples des régions traversées est à mettre en lien, plus largement, avec la sécurité des déplacements dans l'ensemble de la région et le souci du réseau de communications qui incombait aux Amphictionies¹⁸⁷.

Plutarque, dans le dialogue pythique *Sur la disparition des oracles*, fait préciser par l'un des interlocuteurs que les rituels du Septérion s'adressaient d'abord uniquement aux Grecs habitant en-deçà des Thermopyles, mais que la cité de Delphes aurait « récemment » (ἄρτι) initié aussi les Grecs demeurant au-delà des Thermopyles et jusqu'à Tempé¹⁸⁸. Cette remarque est intéressante, car elle permet d'envisager une distinction entre deux segments de la voie sacrée : de Delphes aux Thermopyles – c'est-à-dire probablement de Delphes à Anthéla, siège de l'autre sanctuaire amphictionique – et des Thermopyles à Tempé. Le trajet de Delphes à Tempé se compose donc peut-être de deux voies sacrées initialement distinctes : celle qui reliait les peuples thessaliens au sanctuaire des Pyles et la route de Delphes à Anthéla.

Par ailleurs, le trajet apollinien précédant la fondation du sanctuaire de Delphes transparait également à l'arrière-plan de la procession du Septérion : l'hymne homérique à Apollon fait en effet traverser au dieu une partie de la Thessalie, la Perrhébie et le pays des Ainianes¹⁸⁹. Héliodore fournit en outre dans les *Éthiopiennes* une description vive d'une procession que les Ainianes envoyaient à Delphes¹⁹⁰. La voie sacrée de Delphes aux Thermopyles et à Tempé fonctionne donc dans les deux sens : elle est empruntée par des Delphiens vers Tempé (et retour), mais aussi par les Ainianes vers Delphes.

On observe donc ici la coalescence de plusieurs mythes et rituels, liés à Delphes et à d'autres communautés de Grèce centrale, tandis que le trajet concerné demeure remarquablement univoque. Cette voie sacrée entretient des liens avec l'organisation amphictionique. Si la route, très vraisemblablement, existait antérieurement, on peut envisager de dater la sacralisation du trajet de l'époque où l'Amphictionie, centrée sur le

187 WAGNER-HASEL 2002, p. 173-177.

188 Plutarque, *Sur la disparition des oracles* 15 [418a].

189 *Hymne homérique à Apollon* v. 216-218 ; WAGNER-HASEL 2002, p. 176.

190 Héliodore, *Éthiopiennes* 2.34-3.3 ; voir POUILLOUX 1983 ; POUILLOUX 1984.

sanctuaire d'Anthéla, étend son influence sur Delphes, peut-être autour de la première guerre sacrée au début du VI^e siècle¹⁹¹. Mais les liens rituels entre Delphes et le nord de la Grèce centrale peuvent aussi bien être plus anciens. On ne peut guère envisager de donner une datation ferme sur un sujet si peu documenté.

4.5. L'Amphictionie et ses « voies sacrées »

On repère donc, en relation avec Delphes, plusieurs « voies sacrées », des routes qualifiées comme telles dans les sources, empruntées par des processions et rattachées à des mythes. La voie sacrée qui mène à Tempé, dont on peut soutenir qu'elle passait aussi par le sanctuaire d'Anthéla aux Thermopyles, semble entretenir un rapport étroit avec le fonctionnement de l'Amphictionie et les populations voisines des Thermopyles qui en constituaient le noyau historique : on peut envisager que cette route acquiert la qualité de voie sacrée lorsque l'Amphictionie des Pyles prend également le contrôle de Delphes. La procession de la Pythaïde et la voie sacrée béotienne sont peut-être des élaborations postérieures, par lesquelles les cités du sud-est de Delphes tentent de s'affirmer dans le cercle amphictionique face aux *ethnè* de Grèce centrale et de Thessalie (**carte 6**).

Il est clair en tout cas qu'un ensemble de mythes et de rites imprègnent les voies d'accès à Delphes. Delphes est mise en scène comme le « nombril du monde » ; ses récits de fondation font une large place aux déambulations d'Apollon, centripètes lorsqu'il vient fonder son temple magnifique, centrifuges pour expier le meurtre de la bête, réactivées par des processions, par les trajets des hiéromnémones et des théores. Les routes jouent un rôle central dans l'élaboration d'un *corpus* mythologique et rituel qui soutient le rayonnement delphique à travers la Grèce continentale. Dans un mouvement inverse, Athènes a pu s'approprier les éléments de ce discours pour revendiquer une relation privilégiée avec le sanctuaire. Mais il n'y a pas de raison de penser qu'Athènes était la seule communauté à procéder de la sorte. Les rites liés à Tempé et la voie sacrée de la Grèce centrale recouvrent peut-être des stratégies similaires de la part des Thessaliens et des Béotiens. La compétition entre cités qui s'observe à l'intérieur du

191 LEFÈVRE 1998, p. 13-14 ; SÁNCHEZ 2001, p. 34-35.

sanctuaire, par le jeu des offrandes, se traduisait également dans la sacralisation des routes et des circulations rituelles liées à Delphes. Mais si cette sacralisation s'observe dans l'ordre du discours mythologique et de célébrations ponctuelles, avait-elle des conséquences tangibles, matérielles, sur les routes de la Grèce centrale au-delà du voisinage direct du sanctuaire ? C'est envisageable, mais pas indiscutable ; seule une exploration archéologique précise pourrait apporter une réponse sur ce plan. Mais, dans le cas de Delphes, où l'on rencontre des voies sacrées à très longue distance, qui dépassent l'emprise du territoire d'une cité (par opposition par exemple à la voie sacrée d'Athènes à Éleusis ou de Milet à Didymes), il faut envisager que le caractère sacré ne s'affirme que dans le cadre des déplacements rituels, sans engager un entretien spécifique de la route. Plus encore, peut-être que l'expression ne désigne pas même un itinéraire spécifique, une route immuable au cours du temps, mais que différents itinéraires ont pu être appréhendés comme voies sacrées dans le cadre de rituels spécifiques ou de déplacements liés au sanctuaire.

CONCLUSION

L'impression se dégage que le sanctuaire de Delphes ait entretenu un rapport spécifique aux routes. Les réseaux routiers de la région de Delphes doivent être restitués à la fois dans le cadre de l'organisation du territoire civique et dans le cadre des circulations liées au fonctionnement du sanctuaire. Le recoupement des sources écrites et des sources archéologiques permet de distinguer les grands traits de l'organisation du réseau. Les voies de circulations du massif du Parnasse représentent un point d'interrogation important. Le témoignage de Pausanias en particulier autorise à envisager cet espace comme une zone de circulation notable entre la vallée du Pleistos et la vallée du Céphise. Une connaissance plus fine des voies antiques du massif permettrait peut-être de réévaluer les liens entre Delphes et les cités phocidiennes. Par ailleurs, les routes reliant Delphes aux régions voisines semblent en grande partie organisées dans le cadre des activités du sanctuaire, pour répondre à l'affluence suscitée par l'oracle et les concours. La construction de routes ou la réalisation de travaux routiers sont attestées dans le contexte des grands travaux ou de la célébration des Pythia au IV^e siècle. D'après les sources disponibles, la cité et l'Amphictionie intervenaient toutes deux

sur ces questions. Enfin, une particularité notable de la relation entre Delphes et son réseau routier tient à l'investissement rituel et mythologique dont ce dernier a fait l'objet. Delphes a été célébrée comme « nombril du monde », mais cette centralité est en réalité élaborée à travers des mythes et des rituels qui viennent se greffer sur un réseau préexistant – peut-être aussi par la construction de routes, mais les vestiges archéologiques ne permettent pas de le prouver. Les voyages civilisateurs d'Apollon, les trajets des hiéromnémones et les processions à longue distance constituent autour de Delphes un réseau chargé de mémoire religieuse, dont la route de Delphes à Anthéla était probablement une articulation importante. Le sanctuaire, l'Amphictionie et la cité ont manifestement su exploiter les routes et les circulations terrestres pour affirmer la place prépondérante de Delphes au sein du monde hellénique.

TROISIÈME PARTIE
RÉSEAUX ROUTIERS ET TERRITOIRES

1. ADMINISTRATION DE LA VOIRIE

Quel était l'encadrement institutionnel et administratif des routes des cités grecques ? L'enquête est rendue difficile par le manque de sources. L'essentiel de la documentation disponible concerne les voies des espaces urbains. Plus rares sont les textes qui nous renseignent sur la prise en charge des routes du territoire. Vu la maigreur des sources, il sera nécessaire de prendre en considération, dans ce chapitre, des documents normalement situés hors du cadre géographique de cette thèse. On exposera, tout d'abord, les quelques règlements urbanistiques connus dans le monde grec comprenant des clauses portant non seulement sur les rues dans l'espace urbain, mais aussi sur les voies du territoire. Ces textes sont notre principal accès à une compréhension générale de l'organisation et de l'entretien de la voirie dans les cités. La distinction entre espaces privés et publics y est essentielle. Pour réfléchir en détail sur la notion de voie publique en Grèce, il convient d'étudier le syntagme δημοσία ὁδός, ce que nous ferons dans un second temps. Nous nous interrogerons ensuite sur les acteurs de l'entretien des voies dans les cités grecques. Nous étudierons également la question de la construction des routes : si les règlements urbanistiques ouvrent des perspectives intéressantes sur l'entretien courant de la voirie, on verra que les sources sont beaucoup plus partielles en ce qui concerne les travaux routiers les plus lourds, essentiellement documentés dans le cadre de sanctuaires. Enfin, nous exposerons les attestations de bornages routiers connus dans le monde grec.

1. LES RÈGLEMENTS URBANISTIQUES

La distinction entre l'espace public et les propriétés privées joue un rôle central dans les règlements urbanistiques grecs : la lutte contre les empiétements sur les voies publiques est une préoccupation majeure des décrets relatifs à l'entretien des voies. Malheureusement, ces documents sont peu nombreux. La majorité d'entre eux concernent uniquement les espaces urbains, mais certains traitent à la fois d'espaces ruraux et urbains. On présentera ici l'ensemble

des documents urbanistiques grecs mentionnant des voies, en tâchant d'y discerner, tout particulièrement, la situation des routes du territoire.

1.1. Présentation des sources

Les règlements de voirie émis par les cités nous sont parvenus en petit nombre. Les textes prévoyant des mesures sur les voies du territoire sont assez disparates, même si des tendances générales peuvent s'en dégager. Les documents connus s'échelonnent entre le v^e siècle et l'époque hellénistique (voir **annexe**) :

- Le décret *IG I³, 79*, adopté en 422/1, prévoit la construction d'un pont sur le Rheitos, de façon à sécuriser le passage des prêtresses d'Éleusis portant les objets sacrés lors de la procession des Mystères.
- Une loi amphictionique de Delphes¹, adoptée en 380, prend un ensemble de mesures en vue de la préparation des Pythia. L'inscription comprend un paragraphe relatif aux routes, et plus particulièrement aux ponts.
- Le décret honorifique *IG II², 1191*, daté de 321/0, a été voté pour un certain Xénoclès, qui, lors de son mandat en tant qu'épimélète des Mystères, a fait construire un pont sur le trajet de la procession d'Athènes à Éleusis. La générosité de Xénoclès est également célébrée dans l'épigramme 9.147 de *L'anthologie grecque*.
- M. B. Hatzopoulos et L. Gounaropoulou ont publié en 2013 un règlement urbanistique macédonien, découvert sur le site de l'ancienne Kyrros, situé entre Pella et Edessa². Le texte prescrit une largeur précise à différentes voies du territoire. On trouve ensuite des mesures à l'encontre d'un certain nombre de commerçants et de particuliers coupables d'empiétements.
- Le règlement de voirie le plus complet qui nous soit parvenu est l'inscription astynomique de Pergame³. Au sein de ce long texte, une cinquantaine de lignes

1 *CID IV, 1.*

2 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013 ; *EKM II*, 401.

3 *OGIS 483 ; SEG 13.521 ; KLAFFENBACH 1954 ; HELLMANN 1999, n° 2 ; SABA 2012.*

concernent les routes du territoire⁴. Elles énoncent des consignes concernant la largeur des voies et prévoient des mesures contre différents abus.

Certains textes concernant exclusivement les espaces urbains peuvent également apporter des éclairages complémentaires. C'est le cas de la « stèle du port » de Thasos⁵, le plus ancien règlement de voirie du monde grec, daté par H. Duchêne de la première moitié du v^e siècle, peut-être des années 470-460, ainsi que du décret IG II², 380, souvent désigné comme « loi agoranomique du Pirée », daté de 320/19. Enfin, la littérature apporte quelques compléments, essentiellement à Athènes.

1.2. Empiètements et abus

Une des grandes préoccupations des cités, voire la principale était d'empêcher les empiètements de bâtiments ou d'activités privées sur les voies⁶. Cette lutte constante pour préserver l'intégrité et la viabilité des routes et des rues transparaît à travers l'ensemble de la documentation.

En contexte urbain, la construction de bâtiments en saillie était réglementée. Aristote en témoigne : il rapporte que, à Athènes, les astynomes étaient chargés, entre autres, d'empêcher les constructions empiétant sur la rue⁷. La première réglementation sur ce sujet, était, selon lui, le fait d'Hipparque, qui aurait soumis à une taxation les éléments de maisons faisant saillie au-dessus de la rue⁸. Cela peut refléter une préoccupation ancienne de préservation de la voie publique. On la trouve également dans *Les lois* de Platon⁹, où il est prévu que les astynomes empêchent les particuliers d'attenter à l'intégrité de l'espace public (τὰ τῆς πόλεως) en y bâtissant ou creusant des structures indésirables (μήτε οικοδομήμασι μήτε οὖν ὀρύγμασι). La « stèle du port », à Thasos, témoigne elle aussi de la réglementation sur les constructions en saillie, interdisant la construction de seuils¹⁰. L'enlèvement des encombrants est organisé par

4 OGIS 483, l. 23-90.

5 DUCHÊNE 1992.

6 MARTIN 1956, p. 48.

7 Aristote, *Constitution des Athéniens* 50.2.

8 Aristote, *Économique* 2.2.4a (1346b).

9 Platon, *Lois* 779c.

10 DUCHÊNE 1992, l. 3-4 ; cf. HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1387.

les magistrats : « On enlèvera ce qui est hors des immeubles et ce qui est sur la rue, chaque fois que les *archoi* l'ordonneront. »¹¹

Le règlement urbanistique de Kyrrhos regorge de cas d'empiètements sur la voie publique et liste plus d'une vingtaine d'individus coupables d'avoir installé qui une clôture, qui un auvent¹². Dans la partie la mieux conservée de l'inscription, il s'agit de voies urbaines, jouxtant, notamment, l'agora. Toutefois, les empiètements, dans ce texte, sont également le fait de marchands qui ont installé leurs étals le long de la voie entre Kyrrhos et Genderros¹³. On sort donc d'un contexte purement urbain : les empiètements ne sont pas uniquement une préoccupation propre à la vie en ville, mais concernent également les voies du territoire.

Dans la loi astynomique de Pergame, il est demandé aux propriétaires fonciers de conserver les routes « propres et praticables » (l. 30 : καθαράς καὶ πορευσίμους). Plus loin, le règlement envisage toute une série d'activités nuisibles à l'intégrité des voies : entasser des déblais ou des pierres, fabriquer du mortier ou des briques, creuser des canalisations à ciel ouvert. Autre exemple : dans un bail rural d'Amos, un dème de la pérée rhodienne, on trouve une clause défendant aux locataires d'empiéter sur les voies¹⁴.

Les routes couraient donc constamment le risque d'être annexées et encombrées par les riverains, voire transformées en dépotoirs ou en cloaques, en ville comme à la campagne.

1.3. Les dimensions des voies

La loi astynomique de Pergame et le règlement urbanistique de Kyrrhos énoncent des largeurs réglementaires pour certaines voies du territoire. À Kyrrhos, l'importante remise en ordre du réseau routier induite par le règlement urbanistique comprend une relative uniformisation de la largeur des routes. Deux voies principales sont isolées du reste du réseau. La route de Kyrrhos à Gyrbéa et la route de Kyrrhos à Néa Polis *via* Genderros devront être

11 DUCHÊNE 1992, l. 25-27.

12 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1383-1386.

13 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1382.

14 PERNIN 2014, n° 258, B, l. p. 455-458, l. 2-23 ; cf. ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 244.

τριάκαινοι¹⁵, c'est-à-dire d'une largeur de trente pieds¹⁶ (environ 9 m), sur toute leur longueur : διὰ παντὸς¹⁷. Outre ces deux voies, les autres routes du territoire de Genderros seront διάκαινοι (larges de vingt pieds, environ 6 m), et ce à la fois, précise le texte, en ville et à travers champs¹⁸. Enfin, une voie traversant la ville de Kyrrhos et le territoire de Genderros sera τετράκαινος (large de 40 pieds, soit 12 m)¹⁹. Outre les routes en usage, il est prévu que certaines voies obstruées (sans doute par la végétation) soient rouvertes : τὰς συγκεκλειμένας ἀνοιχθῆναι (l. 21-22). Ces routes sont concernées elles aussi par les consignes sur la largeur.

Les routes sont identifiées, de façon très habituelle en grec, par la mention de leurs points de départ et d'arrivée. Les deux premières routes mises en valeur sont les voies menant aux cités voisines. Les autres voies sont mentionnées collectivement : τὰς ἄλλας ὁδοῦς (l. 19). Il s'agit vraisemblablement des routes internes aux territoires de Kyrrhos et Genderros, par opposition aux deux routes citées plus haut, qui sortent, quant à elles, du territoire de la cité. La dernière voie mentionnée, la plus large, doit être une artère essentielle du territoire. On sait qu'elle passe par la ville (τὴν ὁδὸν τῆς πόλεως, l. 25) : le terme πόλις désigne sans aucun doute Kyrrhos, par opposition avec la κώμη Genderros (l. 20).

Une mesure similaire se trouve dans la loi de Pergame. Celle-ci distingue les λεωφόροι, dont la largeur devra être supérieure ou égale à 20 coudées, soit 10 m, des autres routes, dont on exige une largeur minimum 8 coudées (4 m)²⁰. En outre, les voies utilisées « en tant que chemins » (l. 29 : ἀτραποῖς χρῶνται) sont mises à part dans la mesure où elles ne servent qu'à des circulations entre différentes propriétés et ne sont pas concernées par ces normes. Cette clause manifeste une volonté d'uniformisation des voies. La distinction entre deux catégories de routes et l'usage du terme spécifique λεωφόροι témoignent d'une volonté d'organiser strictement le réseau routier du territoire de Pergame.

15 EKM II, 401, l. 12-13 ; l. 16-17.

16 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1380.

17 EKM II, 401, l. 13 ; l. 17.

18 EKM II, 401, l. 19-22.

19 EKM II, 401, l. 22-26 ; HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1385.

20 OGIS 483, col. I, l. 23-27 ; cf. PROTTE & KOLBE 1902, p. 58-59 ; SABA 2012, p. 40.

Cependant, le texte est muet sur les détails pratiques de l'application de cette clause. L'inscription recourt à une expression très générale, le verbe *être*, à l'impératif : ἔστωσαν τῶν ὁδῶν αἰ μὲν... Mais qui est en charge de l'application de cette clause ? Comment sa concrétisation est-elle envisagée ? Une application rigoureuse supposerait un travail considérable : cataloguer les routes du territoire et les classer dans les trois catégories établies par le texte, λεωφόροι, autres voies et chemins (ce qui ne pouvait aller sans un certain nombre de conflits de voisinage à régler), identifier les routes et les tronçons à élargir, réaliser des arbitrages avec les propriétaires dont les terrains pourraient éventuellement être rognés, mener les travaux de terrassement... La formulation très vague de cette mesure passe donc sous silence les aspects les plus concrets de sa mise en œuvre. Or, cela contraste avec le reste du texte, où les rôles sont bien définis et les tâches respectives des différents magistrats clairement mentionnées.

L'absence de précisions sur le financement de cette mesure surprend également. En effet, le reste du texte est fort précis : les contrevenants sont soumis à des amendes, perçues par les astynomes, et les travaux de remise en état sont soit pris en charge par les contrevenants eux-mêmes, soit mis en adjudication par les astynomes et financés par les amendes perçues²¹. Tout semble organisé de façon à ce que l'entretien de la voie publique constitue une opération financièrement neutre pour la cité. En revanche, dans cette clause sur la largeur des routes, la source de financement n'est pas précisée, alors même que les frais pourraient s'avérer beaucoup plus élevés que dans des cas plus simples de dégagement ou de réfections ponctuelles. On peut imaginer que les travaux d'élargissement soient mis en adjudication par les astynomes, mais il est curieux que les travaux les plus considérables induits par la loi de Pergame ne soient pas détaillés davantage, alors que le mode de financement des autres prescriptions est plutôt clair. Vu ce manque de détails, on peut se demander dans quelle mesure cette clause fut, ou non, suivie d'effets. Par ailleurs, la volonté de systématisation du réseau routier présente dans le texte n'a pas encore été corroborée, sur le terrain, par la trace de travaux correspondants.

Les dimensions prévues sont du même ordre dans les deux inscriptions. Le tout-venant des routes doit mesurer au minimum 4 m de large à Pergame, 6 m à Kyrrhos. Ces dimensions

21 OGIS 483, l. 8 ; l. 34 ; l. 54 ; l. 65 ; l. 85 ; l. 107.

permettent largement le passage de deux véhicules venant de front. Quant aux voies les plus larges, elles atteignent des dimensions très imposantes, 9 à 12 m à Kyrrhos, 10 m à Pergame. Ces largeurs considérables posent question. Elles ne correspondent guère à la plupart des voies identifiées sur le terrain en Grèce et en Asie mineure, qui sont souvent bien moins larges et tout à fait fonctionnelles au demeurant. Dans le cas de Kyrrhos, vu le nombre des commerçants qui semblaient s'installer le long des grand-routes, les dimensions prévues tenaient peut-être compte de la probabilité de voir divers étals s'installer de nouveau. Une volonté d'ostentation peut également entrer en jeu, notamment pour les voies extra-territoriales de Kyrrhos. Ces dimensions comprennent peut-être également des marges défrichées en bord de route pour prévenir la repousse de la végétation, comme cela se rencontre dans la documentation relative aux routes royales françaises au XVIII^e siècle²².

Kyrrhos et Pergame partagent donc une répartition similaire entre des grand-routes, listées et individualisées à Kyrrhos, qualifiées de *λεωφόροι* à Pergame, et « les autres ». Ces deux passages sont les seules attestations écrites d'une volonté étatique de catégoriser les voies et d'uniformiser leurs dimensions. Les deux textes provenant respectivement de Macédoine et du royaume attalide, on pourrait envisager leurs points communs comme des traces d'une tradition macédonienne de gestion des routes. En tout cas, on ne peut guère tirer d'enseignements plus généraux de ces maigres indices, ni, *a fortiori*, généraliser l'emploi de telles mesures²³.

1.4. Des décrets de circonstance ?

Une partie des textes ici présentés apparaissent comme des mesures ponctuelles répondant à une désorganisation profonde des conditions d'entretien de la voirie, ou bien à l'organisation d'un événement particulier.

Ainsi, H. Duchêne envisage, mais sans être catégorique, un lien possible entre la rédaction du règlement de Thasos et la remise en état de la ville après le siège mené par Cimon en 465-463²⁴. Il reste toutefois circonspect : le règlement n'est pas nécessairement lié

22 LETACONNOUX 1941 ; ARBELLOT 1973 ; voir *supra*, chap. I.1.

23 ZIMMERMANN 2002, p. 182.

24 DUCHÊNE 1992, p. 130.

à un événement historique connu. Il établit un parallèle avec des règlements comparables du Moyen Âge ou de l'époque moderne, que l'on ré-édicteait ponctuellement, par exemple en cas de désordre particulièrement aigu, ou à l'occasion d'une visite royale.

Mais, si l'hypothèse d'un règlement de circonstance, établi à la suite de troubles dans la ville, ne s'impose pas pour Thasos, elle est plus plausible pour l'inscription de Kyrrhos. En effet, une longue liste de commerçants, dont les auvents et les échoppes empiètent sur la voie, occupe une partie considérable de l'inscription. La ligne 10 mentionne des marchands établis le long de la route : τοὺς δὲ ὠνο[ῦν]τας τῆι ὁδῶι. D'après les éditeurs de l'inscription, il doit s'agir de σκηνῖται, des commerçants installés hors des agglomérations, abritant leur commerce sous des tentes ou des auvents²⁵. Plus loin dans le texte, à partir de la ligne 27, sont énumérés les noms d'individus qui empiètent sur une voie et à qui l'on enjoint de démonter les structures abusivement installées²⁶.

Cette longue liste d'empiètements sur la voie publique manifeste, d'après les éditeurs, « l'incurie apparente des autorités de Kyrrhos qui avaient toléré une usurpation aussi flagrante des espaces publics par des particuliers »²⁷. Comment expliquer cette négligence de l'espace public par les institutions, puis la vaste réorganisation induite par le texte ? Les éditeurs envisagent que le désordre ait pu s'installer à l'occasion des troubles engendrés par l'invasion de la Macédoine par les Galates, entre 279 et 272 av. n.è. Le retour d'Antigone Gonatas aux affaires aurait ensuite représenté une période propice à une « remise en ordre »²⁸. Mais il ne s'agit que d'une hypothèse : aussi bien, les abus et les empiètements peuvent être liés à des causes diverses, moins proches de la « grande histoire ».

Par ailleurs, la remise en état des routes paraît régulièrement liée, dans notre documentation, à des célébrations religieuses. L'inscription amphictionique *CID IV, 1*, datée de 380, présente une situation de cet ordre. Il s'agit ici de préparer la tenue des Pythia. Parmi différentes mesures prises par les Amphictions, un paragraphe s'ouvre sur l'intitulé ὁδῶν²⁹. Lacunaire, il prévoit notamment que les ponts seront réparés (l. 40 : γεφύρας ἐφρακῆσθαι) par les membres de l'Amphictionie,

25 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1389.

26 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1388-1389.

27 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1396.

28 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1396.

29 *CID IV, 1*, l. 40-43.

chacun sur son territoire. On peut dresser un parallèle avec le décret prévoyant l'édification d'un pont sur la route entre Athènes et Éleusis de façon à favoriser le bon déroulement de la procession, en particulier le transport des objets sacrés³⁰.

Les préoccupations sacrées se trouvent également en contexte urbain. La stèle du port de Thasos présente un « mélange de dispositions pratiques et de préoccupations religieuses »³¹ similaire, d'après H. Duchêne, à ce que l'on trouve dans la loi agoranomique du Pirée³², qui prescrit une réfection des voies « par où passe la procession en l'honneur de Zeus Sôter et de Dionysos »³³. Pour l'occasion, celles-ci seront aplanies et rebâties (l. 22-23 : ὀμαλισθῶσιν καὶ κατασ[κ]ευασθῶσιν ὡς βέλτιστα). Le texte confie également aux agoranomes la charge de faire nettoyer ces rues par les individus qui y auraient déposé des déblais (l. 26-27 : τοὺς τὸν [χ]οῦν κατα[βε]βληκότας εἰς τὰς ὁδοὺς ταύτας). Ici, les opérations, fort banales, d'entretien des voies sont explicitement liées à la tenue de la procession. Cela laisse supposer qu'en dehors de ces circonstances exceptionnelles, l'entretien des routes ne représentait pas une priorité des pouvoirs publics.

Ainsi, les prises de décisions publiques concernant l'entretien de la voirie semblent généralement motivées par des circonstances particulières, notamment des célébrations religieuses. Les réglementations encadrant l'usage de la voirie pouvaient être réaffirmées lorsque le besoin se faisait sentir de remettre en ordre l'espace public.

2. Δημοσία ὁδός : LA VOIE PUBLIQUE

On voit clairement, dans les règlements urbanistiques, la volonté forte des cités d'affirmer leur souveraineté sur un espace public souvent dégradé par des incivilités. Cette préoccupation suppose l'existence d'une notion juridique de voie publique, distincte des biens privés et soumises à des règles propres. Une étude lexicale des modes de désignation de ces différents espaces permet de comprendre les principes juridiques qui sous-tendent les règlements de voirie.

30 IG I³, 79, l. 12-14.

31 DUCHÊNE 1992, p. 41.

32 IG II², 380.

33 IG II², 380, l. 20-21 ; l. 30-32.

2.1. Voie publique et propriété privée

Les dispositions juridiques et administratives entourant les routes, dans les cités grecques, semblent reposer sur une distinction de base entre des voies privées, appartenant à des domaines particuliers, et des voies publiques, qui tombent sous la responsabilité des institutions. Le syntagme δημοσία ὁδός désigne ces routes. Comme le remarque J. Du Bouchet, le terme peut désigner tant des voies urbaines que rurales³⁴. Cette caractérisation est généralement utilisée, de façon explicite ou implicite, pour souligner une opposition avec une propriété privée³⁵ : dans une part significative des occurrences, la δημοσία ὁδός n'est pas désignée de façon indépendante, mais comme élément d'une alternative. La plus ancienne attestation de l'expression se trouve dans une inscription de Gortyne datée du début du v^e siècle³⁶ :

Αἰ μὴ εἶη δημοσία ὁ-
 δός, δι' ἀλλότριον κῶ-
 ρίον νέκυν πέρονσ-
 ι ἄπατον ἤμην· αἰ δὲ
 κῶλύοι τις, δέκα σ-
 τατήρανς καταστα-
 σεί· αἰ δ' ἰάπτας ὁδῶ
 διαπέροιεν οἱ καδ-
 [εσταί - - - - -]
 [- - - - -]

S'il n'y a pas de route publique, que ceux qui portent un mort à travers le terrain d'autrui soient exemptés de peine. Si quelqu'un fait obstacle, qu'il verse dix statères. Mais si, alors qu'il y a une route, les parents traversent [- - -]

Le texte prévoit donc que, en cas d'absence de route publique, les convois funéraires soient exceptionnellement autorisés à traverser des propriétés privées. Soulignons tout d'abord l'opposition entre la δημοσία ὁδός et le terrain privé (l. 6-8 : ἀλλότριον κῶρίον). Il semble que le transport d'un corps constitue une exception à une règle générale qui voudrait que traverser le terrain d'autrui sans autorisation soit passible d'amende. Même si la fin du texte manque, la ligne 12 semble d'ailleurs indiquer que cette exemption ne s'applique pas s'il existe un itinéraire alternatif passant par une route. Le règlement prévoit également une amende pour qui ferait

34 DU BOUCHET 2006, p. 49.

35 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 31.

36 IC IV, 46, col. B, l. 6-15.

obstacle au convoi (l. 10 : αἱ δὲ κῶλύοι τις). L'ensemble suggère donc un soin jaloux apporté à empêcher les intrusions sur les propriétés privées.

J. Du Bouchet, commentant cette inscription, juge impossible de déterminer « s'il s'agit de la ville ou de la campagne »³⁷. Toutefois, à mon sens, ce règlement se comprend mieux dans un contexte rural, où la tentation (ou le besoin) de couper à travers champs se présente davantage. Évidemment, on peut aussi imaginer une situation similaire en ville, où un convoi pourrait être tenté de passer sur un jardin ou autre parcelle privée, mais les nécropoles et les enclos funéraires, qui justifient cette servitude, ne se trouvent guère au cœur des villes. De plus, il est difficile de se figurer que dans un espace caractérisé par un habitat relativement dense, ce soit l'absence de chemin public qui contraigne à traverser des terrains privés.

Un passage du *Dyskolos* de Ménandre présente une configuration comparable³⁸. Pyrrhias raconte la façon dont, étant entré sur le terrain de son père et venant vers lui, ce dernier le repousse violemment hors de sa propriété, lui criant³⁹ :

Τὴν δημοσίαν οὐκ οἶσθ' ὁδόν ;

Tu ne connais donc pas la voie publique ?

On retrouve dans ce texte la même opposition entre le terrain privé (τὸ χωρίον, v. 103 et v. 109) et la route publique que dans l'inscription de Gortyne. Le personnage du *dyskolos* illustre ici avec pittoresque la réaction du propriétaire outré d'une intrusion, telle qu'on peut l'imaginer derrière la clause αἱ δὲ κῶλύοι τις dans le texte crétois. On retrouve encore l'opposition entre δημοσία ὁδός et ἴδιον χωρίον dans le *Contre Calliclès* de Démosthène, un plaidoyer au sujet d'un litige de voisinage⁴⁰. Dans un passage de la *Vie d'Ésope*⁴¹, un prêtre d'Isis quitte la δημοσία ὁδός et se retrouve dans le champ que laboure Ésope ; il lui demande alors son chemin. On peut comprendre ce passage en imaginant que le prêtre se retrouve par erreur sur un chemin d'exploitation menant au champ en question, implicitement opposé à la « route publique ».

37 DU BOUCHET 2006, p. 50.

38 Ménandre, *Dyskolos*, v. 103-116.

39 Ménandre, *Dyskolos*, v. 115.

40 Démosthène, *Contre Calliclès* 16.

41 *Vie d'Ésope* G, 4.

2.2. Voies publiques de Sparte

Un passage d'Hérodote, concernant les prérogatives des rois de Sparte, affirme que les affaires concernant les routes publiques sont jugées par les rois⁴² :

Δικάζειν δὲ μόνους τοὺς βασιλέας τοσάδε μῦθα, πατρούχου τε παρθένου πέρι, ἐς τὸν ἰκνέεται ἔχειν, ἢν μὴ περὶ ὁ πατήρ αὐτὴν ἐγγυήσῃ, καὶ ὁδῶν δημοσιῶν πέρι· καὶ ἢν τις θετὸν παῖδα ποιέεσθαι ἐθέλῃ, βασιλέων ἐναντίον ποιέεσθαι.

Les rois seuls jugent les seules affaires que voici : affaires concernant une fille épiclère, désignation de celui à qui il revient de l'épouser si le père n'a pas disposé d'elle en mariage ; affaires concernant les voies publiques ; et, si quelqu'un veut adopter un enfant, il doit le faire en présence des rois.

La responsabilité des routes est donc citée parmi deux autres types d'affaires relevant strictement de la juridiction royale : celles concernant les filles épiclères et les adoptions. Le lien entre épiclérat et adoption ne pose guère de problème : les rois apparaissent garants de l'intégrité du patrimoine foncier des citoyens spartiates. Mais la mention des routes dans cette liste a suscité plus d'étonnement, son lien avec ce qui précède semblant peu clair. Le passage a été abondamment commenté comme une preuve de l'importance des routes pour Sparte, en particulier d'un point de vue militaire⁴³ ; cependant, il faut insister sur la dimension juridique affirmée du texte, qui confirme encore le sens de l'expression δημοσία ὁδός.

Fr. Ruzé⁴⁴ évacue la possibilité que cette supervision des rois soit liée aux enjeux des routes en tant que limite de propriétés, hypothèse qui aurait pourtant l'avantage d'établir un lien solide entre les trois prérogatives spécifiques des rois énoncées par Hérodote. Au contraire, écrit Fr. Ruzé, la qualification des routes comme δημοσίου par Hérodote renvoie à la circulation à longue distance et, par conséquent, aux enjeux militaires des routes ou à leur rôle dans le contrôle du territoire.

Pourtant, il semble que l'aspect juridique de cette responsabilité doit être prise tout à fait au sérieux. Le verbe δικάζειν signale, sans ambiguïté, que le rôle des rois consiste ici à trancher des litiges, probablement en relation avec les questions de délimitations des propriétés privées.

42 Hérodote 6.57.

43 Voir par exemple DETIENNE 1997, p. 41 ; PIKOULAS 2012, p. 528.

44 RUZÉ & CHRISTIEN 2017, p. 62.

Il semble parfaitement dans leur rôle de prononcer des arbitrages dans des affaires engageant les biens respectifs des citoyens, en tant que propriétaires terriens, et de l'État, en l'occurrence les routes publiques, caractérisées par l'adjectif δημοσία.

Rien n'indique, en revanche, que les δημόσια ὁδοί désignent uniquement les routes « qui permettent la circulation à longue distance »⁴⁵. Il faut sans doute comprendre ici que les rois contrôlaient l'intégrité des routes possédant un statut public. Les procès concernant ces routes visaient peut-être les cas de dégradations et d'empiétements sur les voies, mais aussi, sans doute, les litiges autour des délimitations entre voies publiques et propriétés privées. L'importance militaire des routes est certaine, mais le texte d'Hérodote peut aussi bien renvoyer à des conflits de voisinage comparables à celui connu par le *Contre Calliclès* de Démosthène.

2.3. Voies publiques et chemins privés ?

Si les δημόσια ὁδοί s'opposent aux fonds privés, elles se distinguent également, dans d'autres cas, de chemins privés ou de chemins d'exploitation. Une inscription d'Érythrées⁴⁶, datée du milieu du IV^e siècle, présente un catalogue de voies. Les axes concernés semblent situés les uns en ville, les autres dans la campagne⁴⁷. Malheureusement, l'état de la pierre et des connaissances sur la toponymie d'Érythrées ne permettent pas de reconstituer précisément l'organisation topographique de l'inscription. Deux types de voies sont mentionnés et mis en contraste : ὁδὸς δημοσίη et ὁδὸς ἀνδροβασμός. Ce dernier terme désigne une voie piétonne, une « voie où marche l'homme », pour reprendre la traduction littérale de J. Du Bouchet⁴⁸. Hésychius la définit comme στενή ὁδός, une voie étroite⁴⁹. Par opposition, il faudrait donc comprendre que le syntagme ὁδὸς δημοσίη, dans ce texte, désigne une voie plus large, éventuellement carrossable⁵⁰. Il serait pourtant étonnant que la distinction établie dans l'inscription d'Érythrées ne recoupe pas du tout celle entre voies publiques et privées que l'on trouve dans les autres occurrences de δημοσία ὁδός. En effet, dans aucun autre

45 RUZÉ & CHRISTIEN 2017, p. 62.

46 *I. Erythrai* 151 ; *SEG* 37.920 ; *Erythrai* 264.

47 DU BOUCHET 2006, p. 50.

48 DU BOUCHET 2006, p. 50 ; FONTRIER 1884.

49 Hésychius s.v. ἀνδροβασμός.

50 DU BOUCHET 2006, p. 51 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 32.

cas l'expression ne semble donner une indication sur la largeur ou la praticabilité d'une voie. Mais on peut tenter de concilier les deux analyses.

Pour cela, on peut passer par un passage de l'inscription astynomique de Pergame. Celle-ci prévoit l'obligation, pour les routes du territoire, de présenter une largeur minimale de vingt ou huit coudées selon leur importance⁵¹. Un cas fait exception : ἐὰν μὴ τινες κατὰ τὰς γειτνιάσεις ἔνεκεν τῆς πρὸς ἀλλήλους διόδου ἀτραποῖς χρῶνται, que M.-C. Hellmann traduit ainsi : « à moins que certaines soient utilisées comme chemins par le voisinage pour passer d'un fonds à l'autre »⁵². Dans l'inscription de Pergame, les seules voies échappant à la réglementation sont donc des sentiers reliant des propriétés privées⁵³, surtout utilisés, sans doute, par un nombre restreint de riverains.

On peut rapprocher les ἀνδρόβασμοι de l'inscription d'Érythrées de ces ἀτραποί pergaméniennes⁵⁴. Si on considère les ἀνδρόβασμοι comme d'étroits passages ou allées, assurant la circulation entre des parcelles privées, reliant les jardins et les arrière-cours aux rues plus passantes, ou, dans la campagne, les routes aux parcelles les plus enclavées, on peut concilier les deux interprétations : il s'agirait alors des voies distinctes des δημόσιαι en raison de leurs dimensions, mais surtout de leurs usages et de leur statut. Il s'agirait de sentiers aux usages restreints, sans connexion au réseau de circulation local. On peut aller plus loin en envisageant que ces allées ou sentiers d'exploitation relèvent de la propriété privée et n'appartiennent pas au réseau public. On voit d'ailleurs, dans des inscriptions d'Éphèse et de Mylasa, que des servitudes pouvaient être ménagées dans des terrains agricoles, afin de permettre la circulation⁵⁵.

Ainsi, l'opposition entre sentiers et δημόσιαι ὁδοί ne doit pas pousser à comprendre cette expression comme une qualification des qualités techniques de la voie. L'opposition semble, là encore, d'ordre juridique : on distingue la voie publique des sentes ménagées à travers des fonds privés. Cela dit, dans l'alternative entre une voie publique et une servitude à travers champ, il est certain que la première a toutes les chances d'être une voie de plus

51 OGIS 483, col. I, l. 24-29.

52 HELLMANN 1999 n° 2, p. 19.

53 PROTTE & KOLBE 1902, p. 58 ; SABA 2012, p. 39.

54 HENNIG 2000, p. 585.

55 ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 61 ; p. 244 ; voir *infra* chapitre IV.3.

d'importance que la seconde. De la même façon, en français, une « nationale » (pour « route nationale » évidemment) désigne, à proprement parler, une route gérée par l'État ; ce n'est que secondairement qu'on emploie le terme pour décrire une route comme importante, large ou rapide.

L'analyse des usages du syntagme δημοσία ὁδός prouve donc l'existence d'une catégorie juridique et administrative de voies publiques, par opposition aux propriétés privées, mais aussi, semble-t-il, à des sentiers ou des venelles desservant des propriétés particulières. Dans les sources, l'adjectif δημοσία distingue donc avant tout un statut juridique. Le terme ne dit rien, en lui-même, des caractéristiques techniques ou fonctionnelles de la voie en question, même si celles-ci peuvent être implicitement signalées, dans le contexte de mises en opposition entre les routes publiques et les sentiers particuliers.

3. LES ACTEURS DE L'ENTRETIEN DES VOIES

Quelles instances civiques supervisaient l'entretien et la construction des routes ? Il est difficile de répondre précisément à cette question. Tout d'abord, le défaut des sources se fait, encore une fois, cruellement sentir. De plus, l'extrême diversité institutionnelle des cités grecques impose une grande prudence avant toute tentative de généralisation. Il est donc essentiel, en la matière, de présenter l'ensemble de la documentation disponible.

3.1. Les magistrats

a. Les ἀγρονόμοι de Platon et Aristote

Les utopies politiques de Platon et d'Aristote confient le contrôle du territoire rural à des agents nommés ἀγρονόμοι, non attestés, malheureusement, en dehors de l'œuvre des philosophes. Pour autant, ces passages permettent de saisir certains principes généraux de la prise en charge des espaces publics par les magistrats, ce qui éclaire parfois des situations plus concrètes.

Platon, dans les *Lois*, dote la cité idéale d'un collège de cinq agronomes, élus pour deux ans. Ceux-ci recrutent, dans leur tribu, douze jeunes hommes chacun, avec qui ils assurent à la fois la garde du territoire et divers travaux, essentiellement axés sur la défense⁵⁶. Leur rôle est ainsi défini⁵⁷ :

760e Ἐν δὲ δὴ ταῖς διατριβαῖς τῷ τόπῳ ἐκάστῳ τὴν ἐπιμέλειαν εἶναι τοιάνδε τινά· πρῶτον μὲν ὅπως εὐερκής ἡ χώρα πρὸς τοὺς πολεμίους ὅτι μάλιστα ἔσται, ταφρευόντας τε ὅσα ἂν τούτου δέη καὶ ἀποσκάπτοντας καὶ ἐνοικοδομήμασιν εἰς δύναμιν εἵργοντας τοὺς ἐπιχειροῦντας ὅτιοῦν τὴν χώραν καὶ τὰ κτήματα κακουργεῖν χρωμένους δ' ὑποζυγίοις καὶ τοῖς οἰκέταις τοῖς ἐν τῷ τόπῳ ἐκάστῳ πρὸς ταῦτα, δι' ἐκείνων ποιοῦντας, ἐκείνοις **761a** ἐπιστατοῦντας, τῶν οἰκείων ἔργων αὐτῶν ἀργίας ὅτι μάλιστα ἐκλεγομένους. Δύσβατα δὲ δὴ πάντα ποιεῖν μὲν τοῖς ἐχθροῖς, τοῖς δὲ φίλοις ὅτι μάλιστα εὐβάτα, ἀνθρώποις τε καὶ ὑποζυγίοις καὶ βοσκήμασιν, ὁδῶν τε ἐπιμελουμένους ὅπως ὡς ἡμερώταται ἕκασται γίνωνται.

Lors de leur séjour dans chaque région, leurs occupations seront à peu près les suivantes : ils veilleront d'abord à ce que le territoire soit le plus possible fermé aux ennemis, grâce à des talus, là où il en faudra, à des tranchées et à des ouvrages fortifiés qui tiendront en respect toute tentative de piller le territoire et les troupeaux ; à cette fin, ils requerront les attelages et la main-d'œuvre de chaque région, en les faisant travailler sous leur direction, et en choisissant autant que possible les moments de chômage des travaux individuels. On rendra les passages difficiles pour l'ennemi, les plus faciles possibles pour ceux du pays, hommes, attelages et bétail, en faisant toutes les routes aussi praticables que possible.

Chez Platon, les tâches de surveillance et d'entretien des voies par les agronomes ont donc une tonalité militaire extrêmement marquée. Le philosophe utilise d'ailleurs à la fois la dénomination d'agronome et celle de phrouarque⁵⁸, le tout dans un passage qui se donne pour thème la garde de la ville et du territoire⁵⁹. Ces patrouilles évoquent celles des éphèbes ou des *peripoloi*⁶⁰. Les agronomes apparaissent dans d'autres passages des *Lois*, avec des attributions de police et de justice dans le territoire⁶¹. Platon fait des astynomes une version urbaine des agronomes⁶² :

Ἐποιντο δ' ἂν ἀγρονόμοις γε ἀστυνόμοι τρεῖς ἐξήκοντα οὔσιν, τριχῆ δώδεκα μέρη τῆς πόλεως διαλαβόντες, μιμούμενοι ἐκείνους τῶν τε ὁδῶν ἐπιμελούμενοι τῶν κατὰ τὸ ἄστυ καὶ τῶν ἐκ τῆς χώρας λεωφόρων εἰς τὴν πόλιν ἀεὶ τεταμένων.

À nos soixante agronomes correspondront trois astynomes, qui feront trois parts des douze sections urbaines et, à l'exemple des agronomes, prendront en charge les rues

56 Platon, *Les Lois*, 6.760a-b.

57 Platon, *Les Lois*, 6.760e-761a.

58 Platon, *Les Lois*, 6.760b.

59 Platon, *Les Lois*, 6.760a.

60 Voir *infra*, chap. III.2.

61 Platon, *Les Lois*, 8.844c ; 8.848e ; 9.873e ; 9.881c ; 11.914a ; 11.920c ; 11.936c ; 12.955d.

62 Platon, *Les Lois*, 6.763c.

de la capitale, les grandes routes qui viennent toutes, de la campagne, se prolonger dans la ville.

Aristote, à l'inverse, décrit en premier ce que la plupart des cités nomment ἀστυνομία⁶³ : il s'agit d'une magistrature visant à faire régner l'ordre dans les villes, en surveillant l'état des bâtiments ou encore en réglant des litiges de voisinage. À cette magistrature urbaine correspondra, pour le territoire, celle des agronomes ou *hyloroi*⁶⁴ :

Ἄλλη δ' ἀναγκαία τε καὶ παραπλησία ταύτη· περὶ τῶν αὐτῶν μὲν γάρ, ἀλλὰ περὶ τὴν χώραν ἐστὶ καὶ {τὰ} περὶ τὰ ἔξω τοῦ ἄστεως· καλοῦσι δὲ τοὺς ἄρχοντας τοῦτους οἱ μὲν ἀγρονόμους οἱ δ' ὕλωρους.

Il y en a une autre qui est nécessaire et qui ressemble à celle-ci, car elle concerne les mêmes choses, mais qui s'exerce à la campagne, c'est-à-dire en dehors de la ville. On appelle ces magistrats des agronomes [gardes champêtres] et des hyloroi [gardes forestiers].

Dans les modèles de Platon comme d'Aristote, on retrouve donc le principe d'une division des fonctions d'entretien et de police entre la ville et le territoire. Ce sont les agronomes qui prennent en charge les routes du territoire. Malheureusement, cette magistrature n'est pas documentée par ailleurs⁶⁵, contrairement à l'astynomie, relativement bien connue.

b. Athènes : les ὁδοποιοί

Athènes semble avoir connu une magistrature spécialisée dans la gestion des routes. Il s'agit d'un exemple unique en Grèce. Aristote, dans la *Constitution des Athéniens*⁶⁶, fait état d'un corps de magistrats dont la désignation indique clairement le champ d'activité :

Κληροῦσι δὲ καὶ τάσδε τὰς ἀρχάς· ὁδοποιοὺς πέντε, οἷς προστέτακται δημοσίους ἐργάτας ἔχουσι τὰς ὁδοὺς ἐπισκευάζειν.

Ces charges aussi sont tirées au sort : cinq agents-voyers [littéralement : faiseurs de routes] qui doivent entretenir les routes et disposent d'esclaves publics.

Le verbe ἐπισκευάζειν qui qualifie la mission de ces magistrats possède un sens assez large : il peut désigner différentes interventions d'entretien, de maintenance, de réparation, éventuellement assez lourdes. On retrouve l'expression τὰς ὁδοὺς ἐπισκευάζειν chez Démosthène, au sujet de

63 Aristote, *Politique* 6.1321b. Traduction : P. PELLEGRIN.

64 Aristote, *Politique* 6.1321b. Traduction : P. PELLEGRIN, modifiée.

65 THALHEIM 1893 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 245, n. 1613.

66 Aristote, *Constitution des Athéniens*, 54.1.

travaux publics accomplis à Athènes⁶⁷. Le lexicographe Photius définit nos « agents-voyers » en termes assez vagues, voire redondants⁶⁸ : il s'agit de « ceux qui s'occupent des voies » (οἱ ὁδῶν ἐπιμεληταί). La charge est également mentionnée chez Eschine⁶⁹, et fait l'objet de la scholie suivante :

Ὀδοποιοὶ δὲ οἱ ἐπιμελούμενοι τῆς καθαρότητος τῶν ὁδῶν τῆς πόλεως.

Les hodopoioi sont chargés de la propreté des voies de la ville.

Par ailleurs, le mot a été restitué dans les comptes de construction du Parthénon, dans le contexte de transport de blocs⁷⁰. Cependant, dans ces textes épigraphiques, le terme n'apparaît jamais en entier : on lit sur les pierres, au mieux, le suffixe -ποιοί. Vu la fréquence de ce suffixe dans la construction des noms de métiers, la restitution ὁδοποιοί ne s'impose pas. Enfin, en contexte militaire, ὁδοποιός possède le sens de « pionnier » ou « éclaireur »⁷¹. Le terme ὁδοποιός, littéralement « faiseur de route », renvoie donc à une catégorie d'activités assez large, allant du terrassement et de la construction de routes à l'entretien courant. Concernant le corps de magistrats de ce nom, à Athènes, les sources sont, on le voit, bien maigres, et l'état de la question n'a pas beaucoup évolué depuis l'article dédié de la *Realenzyklopädie*⁷²

Eschine, dans le *Contre Ctésiphon*⁷³, signale que la charge d'ὁδοποιός a fait partie, à l'époque d'Eubule, des attributions des administrateurs de la caisse du *theorikon*. Cette précision suscite, dans l'article « ὁδοποιοί » du *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines* de Daremberg et Saglio⁷⁴, une interrogation sur la date d'apparition de cette magistrature : faut-il comprendre qu'elle ne date que du milieu du IV^e siècle av. n.è., ou bien est-elle plus ancienne ? Mais le texte d'Eschine ne nous semble pas impliquer que la charge n'existait pas avant la réforme du *theorikon*. Par ailleurs, dans un passage des *Préceptes politiques*, Plutarque

67 Démosthène, *Troisième olynthienne*, 29.

68 Photius, *Lexicon*, s.v. « ὁδοποιοί ».

69 Eschine, *Contre Ctésiphon*, 25.

70 IG I³, 436, l. 27 ; 445, l. 306 ; 446, l. 333 ; 447, l. 358.

71 Par exemple Xénophon, *Cyropédie*, 6.2.36 ; Arrien, *Anabase*, 1.26.1 ; Plutarque, *Vie d'Alexandre*, 17.8 ; Appien, *Mithridate*, 69.294.

72 ÖHLER 1913.

73 Eschine, *Contre Ctésiphon*, 25.

74 POTTIER 1900.

mentionne un certain Metiochos, proche de Périclès, qui semble avoir cumulé les mandats et dont une épigramme disait⁷⁵ :

Μητίοχος μὲν γὰρ στρατηγεῖ, Μητίοχος δὲ τὰς ὁδοῦς,
Μητίοχος δ' ἄρτους ἐπωπᾶ, Μητίοχος δὲ τᾶλφιτα,
Μητίοχος δὲ πάντ' ἀκεῖται, Μητίοχος δ' οἰμώζεται.

*Metiochos est stratège, Metiochos inspecte les voies,
Metiochos contrôle le pain, Metiochos contrôle les farines,
Tout repose sur Metiochos, Metiochos le regrettera.*

La mention des voies⁷⁶, au premier vers de l'épigramme, pourrait indiquer que Metiochos a exercé les fonctions d'ὄδοποιός⁷⁷. Les pains et la farine, au deuxième vers, indiqueraient alors qu'il fut aussi sitophylaque, magistrat chargé du contrôle des prix du grain et de ses produits dérivés⁷⁸. On pourrait éventuellement imaginer que c'est en tant que stratège que Métiochos intervient dans le contrôle des pains, des farines et des routes. Mais, du point de vue de la syntaxe, le balancement μὲν... δέ... ne joue guère en faveur de cette hypothèse, suggérant plutôt différentes magistratures.

Pour comprendre la répartition des prérogatives concernant les routes et les rues entre différents magistrats athéniens, on ne peut qu'opérer des déductions à partir du peu que l'on sait des ὄδοποιοί, ainsi que du rôle des magistrats intervenant dans l'inscription agoranomique du Pirée IG II², 380. Pour U. von Wilamowitz-Moellendorf, ainsi que pour G. Schömann et J. Lipsius⁷⁹, les ὄδοποιοί étaient chargés uniquement des routes du territoire, tandis que les rues urbaines étaient du ressort des astynomes. Cela expliquerait que, dans l'inscription IG II², 380, les ὄδοποιοί ne soient nullement mentionnés, mais que la réfection des rues du Pirée concernées par la procession de Zeus et Dionysos soit à la charge des agoranomes (l'inscription précisant, aux lignes 18-19, qu'ils exercent en l'occurrence des prérogatives relevant normalement des astynomes). On aurait donc une répartition des tâches où les astynomes prendraient en charge

75 Plutarque, *Préceptes politiques* 15 (811d) ; ÖHLER 1913.

76 J'ai modifié sur ce point la traduction de la CUF, sur laquelle je m'appuie ici comme ailleurs, remplaçant « rues » par « voies », qui rend plus justement la polysémie du grec ὁδός.

77 Plutarque, *Œuvres morales*, t.11, Collection des Universités de France, n. 4, p. 182-183.

78 Aristote, *Constitution des Athéniens*, 51.1.4. Je remercie Chloé Chaigneau pour ses indications sur ce point.

79 WILAMOWITZ-MOELLENDORFF 1893 ; SCHÖMANN & LIPSIIUS 1897.

les rues, les ὄδοποιοί les voies rurales. Cette analyse réactive le modèle, présent chez Platon et Aristote, d'une distinction nette entre ville et territoire.

Mais W. Kolbe⁸⁰, premier éditeur de l'inscription astynomique de Pergame, conteste cette interprétation. S'appuyant sur une comparaison avec le système mis en évidence par l'inscription de Pergame, il propose de faire des ὄδοποιοί des magistrats subordonnés aux astynomes et seulement chargés de faire exécuter les travaux décidés par ces derniers. Ainsi, pour W. Kolbe, les ὄδοποιοί seraient l'équivalent athénien des ἀμφοδάρχαι de Pergame. Ces amphodarques, attestés uniquement dans l'inscription astynomique de Pergame et en Égypte (mais dans un sens différent)⁸¹, étaient des sortes de responsables de quartiers. J. Öhler souscrit à cette hypothèse dans l'article de la *Realenzyklopädie*⁸².

Cette analyse rejoint également les considérations d'Aristote, dans la *Politique*, sur la bonne façon d'organiser les magistratures d'une cité. Décrivant les attributions très diverses des astynomes, Aristote préconise, pour les cités les plus peuplées, de les subdiviser entre différents magistrats : il cite en exemple des magistrats en charge des murailles (τειχοποιοί) ou les épimélètes des fontaines⁸³. Nos ὄδοποιοί pourraient-ils s'insérer dans ce cadre ? Si tel était le cas, il serait étonnant qu'Aristote ne le précise pas explicitement, alors que, au chapitre suivant de la *Constitution des Athéniens*, il signale que les astynomes d'Athènes contrôlent le travail des κοπρολόγοι et ont à leur service des agents de la cité (δημοσίους ὑπηρέτας)⁸⁴.

Par ailleurs, l'hypothèse partagée par W. Kolbe et J. Öhler possède un inconvénient : si les ὄδοποιοί sont subordonnés aux astynomes, et que ceux-ci exercent leur magistrature spécifiquement dans l'espace urbain – comme leur nom l'indique, ainsi que la description que font Aristote et Platon de leurs prérogatives –, qui donc prend en charge les routes du territoire ? Faudrait-il penser que les Athéniens aient appointés cinq ὄδοποιοί pour maintenir propre la voirie de la ville, tandis qu'aucune magistrature spécifique ne s'occupait de l'état des routes de

80 PROT & KOLBE 1902, p. 60-61.

81 PROT & KOLBE 1902, p. 62-63.

82 ÖHLER 1913.

83 Aristote, *Politique*, 6.1321b.

84 Aristote, *Constitution des Athéniens*, 50.2. Sur les κοπρολόγοι, voir VATIN 1976 ; OWENS 1983.

l'Attique ? On observe peut-être ici un biais d'une érudition centrée sur les espaces urbains, mais qui n'accordait peut-être pas encore au territoire rural de la cité toute l'importance qu'il mérite. De plus, W. Kolbe bâtit un remarquable parallélisme entre les institutions pergaméniennes hellénistiques et celles de l'Athènes classique. Mais il faut peut-être, justement, se méfier de cette tentation d'harmoniser les dispositifs administratifs des cités grecques, à plus forte raison vu l'écart chronologique entre les deux dossiers.

R. Martin propose une interprétation plus convaincante. Pour lui, les *astynomes* exerçaient essentiellement des fonctions de police, dans la ville et peut-être dans les *dèmes*, tandis que les *ὄδοποιοί* étaient en charge des aspects techniques de l'entretien des routes, aussi bien en milieu urbain que dans l'ensemble du territoire⁸⁵. Ils étaient, selon lui, des magistrats subalternes, à la tête d'une équipe d'esclaves publics⁸⁶. Pour Kl. Zimmermann également⁸⁷, les *ὄδοποιοί* devaient être chargés de l'entretien des routes aussi bien en ville que dans la campagne. Il suggère également que, si Platon a pu attribuer à ses agronomes un rôle essentiellement policier, c'est que l'existence des *ὄδοποιοί* à Athènes dispensait le philosophe de s'inquiéter de la prise en charge des réparations courantes. Cependant, il paraît difficile de concevoir que Platon, dans sa rigueur, ait sous-entendu la présence d'une magistrature sans jamais la citer. De plus, les agronomes de Platon jouent également un rôle de cantonniers assez clair⁸⁸.

On peut donc se représenter que les *ὄδοποιοί* et leur brigade d'esclaves publics se chargeaient de réfections et d'aménagements à travers l'ensemble du territoire. Le caractère subalterne de cette magistrature ne nous paraît pas certain. On peut en effet prêter aux *ὄδοποιοί* un rôle actif de prospection et de repérage des travaux nécessaires à travers l'Attique⁸⁹. La densité et la qualité du réseau routier athénien, que les découvertes archéologiques récentes ont mises en évidence, suggèrent un haut degré de planification et de maîtrise technique. À quelles

85 MARTIN 1956, p. 61-62.

86 MARTIN 1956, p. 69.

87 ZIMMERMANN 2002, p. 183.

88 Platon, *Les lois*, 6.760e-761a.

89 OBER 1985, p. 97 ; FACHARD 2017, p. 40.

instances de la cité attribuer la gestion de ce réseau ? En l'état actuel de la documentation, les ὁδοποιοί sont nos meilleurs candidats, et à vrai dire les seuls.

Les lacunes de la documentation ne permettent donc pas, pour l'heure, de formuler des affirmations définitives sur le rôle des ὁδοποιοί à Athènes ; mais il me semble que l'hypothèse d'U. von Wilamowitz-Moellendorff mérite sans doute une réévaluation, tandis que celle de W. Kolbe présente des faiblesses. La lecture de R. Martin est la plus convaincante, mais le postulat du caractère subalterne de la charge doit être interrogé.

c. Sparte : les rois et les routes

On a commenté, plus haut, le passage d'Hérodote selon lequel les procès concernant les « voies publiques » (δημόσια ὁδοί) relevaient de l'autorité des deux rois de Sparte⁹⁰. Si les rois sont juges des litiges concernant les routes publiques, faut-il déduire du passage d'Hérodote qu'ils sont également les responsables de la planification, la construction et l'entretien des routes ? L'idée est assez partagée⁹¹. Le fait que les litiges routiers soient traités à un si haut niveau institutionnel, à Sparte, suggère l'importance que la cité devait accorder à son réseau routier. La qualité du réseau routier laconien, bien reconnue par l'archéologie, va dans le même sens. De plus, les enjeux militaires des routes étaient évidemment un élément dont les rois, en leur qualité de généraux d'armée, devaient être fort conscients. En outre, la *Realenzyklopädie* fait des πεδιανόμοι, mentionnés, sans aucune indication de contexte, dans une inscription de Sparte datée du I^{er} siècle av. n.è.⁹², des équivalents laconiens des agronomes de Platon et Aristote⁹³. Mais cette interprétation est hautement hypothétique et n'a pas été confirmée par d'autres sources.

d. L'Asie Mineure hellénistique

Quelques inscriptions micrasiatiques donnent des éléments sur les magistrats en charge de la voirie à l'époque hellénistique. Les données disponibles ont été analysées par

90 Hérodote 6.57.

91 CHRISTIEN 1989, p. 41 ; PIKOULAS 2012, p. 528 ; ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 80.

92 IG V, 1, 123.

93 THALHEIM 1893 ; EHRENBERG 1937.

H. Roelens-Flouneau dans son ouvrage sur les circulations dans l'Asie Mineure hellénistique⁹⁴. La loi astynomique de Pergame occupe évidemment la place d'honneur. Il est possible que l'organisation décrite dans ce texte ait perduré fort longtemps. En effet, l'inscription a fait l'objet d'un virulent débat chronologique ; il est aujourd'hui reconnu que le texte date du II^e siècle av. n.è., mais que la gravure a été réalisée à l'époque d'Hadrien⁹⁵. Il s'agirait donc d'une loi ancienne, soit toujours en vigueur, soit réaffirmée par sa regravure.

H. Roelens-Flouneau souligne, à la suite de S. Saba⁹⁶, qu'il s'agit d'une loi royale (le texte est désigné par l'expression βασιλικὸς νόμος à la ligne 1), visant à embellir la capitale attalide ; pour autant, écrit-elle, « il est probable que la loi n'ait fait que réglementer ou corriger le fonctionnement d'une institution qui existait peut-être dans d'autres cités »⁹⁷. En effet, selon elle, le magistrat ἐπὶ τῆς πόλεως représente seul le pouvoir royal auprès de la cité, tandis que le reste des institutions civiques fonctionne de façon indépendante du système monarchique.

Le collège des astynomes, dans cette inscription, est responsable de l'entretien des voies, ainsi que de l'adduction d'eau. Son champ de compétences comprend les voies urbaines aussi bien que les voies rurales : on a commenté plus haut la réglementation concernant la largeur des routes de la *chôra*. Ajoutons qu'à la suite de cette clause, à la ligne 31, une obligation d'entretien est faite aux propriétaires terriens (οἱ τὰ κτήματα κεκτημένοι). La juridiction des astynomes de Pergame semble donc s'étendre à la campagne.

Dans la ville, les astynomes collaborent avec les amphodarques. Il s'agit de la seule attestation de cette magistrature hors d'Égypte, où elle semble d'ailleurs avoir un sens différent⁹⁸. À Pergame, les amphodarques sont probablement chargés de la surveillance de petites unités territoriales, de quartiers, et subordonnés aux astynomes⁹⁹. H. Roelens-Flouneau signale que le nom des magistrats responsables des routes menant à la *chôra* est perdu. Il pouvait s'agir,

94 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 239-250.

95 PROTTE & KOLBE 1902, p. 55-56 ; OLIVER 1951, p. 198-201 ; ROBERT 1952, n° 137, p. 171 ; KLAFFENBACH 1954 ; OLIVER 1955 ; ROBERT 1955, n° 188, p. 255-256 ; HELLMANN 1999, p. 20 ; SABA 2012, p. 13 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 241.

96 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 241 ; SABA 2012.

97 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 241.

98 PROTTE & KOLBE 1902, p. 62-63 ; SABA 2012, p. 42-43 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 243, n. 1595.

99 OGIS 483, col. II, l. 72-76 ; l. 65-66 ; PROTTE & KOLBE 1902, p. 63 ; SABA 2012, p. 42.

soit des astynomes eux-mêmes, soit de magistrats subalternes, jouant un rôle similaire à celui des amphodarques, mais pour les voies rurales¹⁰⁰. Par ailleurs, des nomophylakes, des percepteurs et des trésoriers interviennent dans le dispositif financier décrit par le texte¹⁰¹. L'action des astynomes est contrôlée par les stratèges. Les travaux de réfection sont réalisés par les particuliers eux-mêmes, ou bien mis en adjudication¹⁰².

D'autres inscriptions d'Asie Mineure mentionnent des magistrats chargés de missions relatives aux routes, mais, dans aucune d'entre elles, on ne voit intervenir de magistrats spécialisés spécifiquement dans ces tâches¹⁰³. H. Roelens-Flouneau cite un des baux d'Amos, dans la pérée intégrée de Rhodes¹⁰⁴. Dans ce texte, les hiéromnamons, magistrats en charge de la mise en location, sont chargés de veiller à ce que les locataires n'empiètent pas sur les routes attenantes au bien.

Enfin, H. Roelens-Flouneau souligne le rôle des stratèges dans la gestion des routes, et tout particulièrement des stratèges du territoire (ἐπὶ τῆς χώρας)¹⁰⁵ : elle cite une inscription de Tralles¹⁰⁶ et une inscription d'Idyma¹⁰⁷ relatives à des travaux d'embellissement et d'amélioration des chaussées, financés par des stratèges du territoire, probablement à leur sortie de charge. Vue l'importance stratégique des voies du territoire, H. Roelens-Flouneau suggère que les stratèges aient pu être impliqués dans l'entretien des routes pour des raisons militaires¹⁰⁸.

H. Roelens-Flouneau constate donc l'absence, dans la documentation micrasiatique, de magistrats spécifiquement dévoués à l'entretien des routes. Cette tâche incombe à une diversité de magistrats non spécialisés, aux pouvoirs limités à l'entretien courant, semble-t-il, et excluant

100 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 242-243.

101 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 242-243, notamment fig. 7.

102 OGIS 483, col. I, l. 29-35 ; l. 72-76 ; SABA 2012, p. 39 ; p. 42 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 244.

103 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 244.

104 PERNIN 2014, n° 256A, l. 22-23.

105 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 245.

106 *I. Tralleis* 161.

107 *I. rhod. Peraia* 601.

108 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 245.

donc les travaux de construction de voies, qui devaient faire l'objet de votes d'assemblée et de mise en adjudication¹⁰⁹.

3.2. Le rôle des particuliers

Une part non négligeable de l'entretien des routes grecques semble avoir reposé sur le travail des particuliers sur les portions de voies attenantes à leurs biens. En effet, dans l'ensemble des inscriptions relatives à la gestion de la voirie, un schéma revient à plusieurs reprises : les particuliers sont responsables de l'entretien des voies dont ils sont riverains ; des magistrats contrôlent que cet entretien est régulièrement effectué. Dans le cas contraire, ils ont le pouvoir de forcer les particuliers à effectuer les réparations nécessaires. S'ils constatent des empiétements et des abus, ils doivent, là encore, superviser la remise en état de la voie par les auteurs de l'infraction.

À Thasos, d'après la stèle du port, les habitants doivent assurer la propreté de la rue devant chez eux¹¹⁰, mais les *epistatai* ont également une mission d'entretien¹¹¹. Le singulier τὴν ὁδόν employé à la ligne 19 laisse supposer qu'il pourrait s'agir de mesures spécifiques à la rue entre l'Hérakleion et la mer, à laquelle se rapportent les clauses des lignes 1 à 18. En effet, pour H. Duchêne¹¹², l'emploi du singulier à valeur générale serait ici peu idiomatique. L'éditeur préfère donc considérer qu'il s'agit toujours de la même rue que dans le début du texte.

À Pergame, il revient aux propriétaires fonciers d'entretenir les voies le long de leurs fonds¹¹³. Les propriétaires s'acquittent collectivement de cette tâche ; on peut éventuellement imaginer qu'ils l'afferment¹¹⁴. En cas d'infraction, les réparations sont souvent à effectuer par les contrevenants : c'est le cas au Pirée¹¹⁵ ; à Kyrrhos, la multitude de commerçants ayant installé des structures illégales doivent manifestement les démonter eux-mêmes. À Pergame,

109 ROELENs-FLOUNEAU 2019, p. 245-246.

110 DUCHÊNE 1992, l. 19-20.

111 DUCHÊNE 1992, l. 19-22.

112 DUCHÊNE 1992, p. 46.

113 OGIS 483, col. I, l. 30.

114 DUCHÊNE 1992, p. 47.

115 IG II², 380, l. 25-27.

les amphodarques doivent contraindre les contrevenants à effectuer les réparations, en plus d'imposer une amende¹¹⁶.

Le rôle des riverains dans l'entretien courant des voies paraît donc considérable. Dans les textes disponibles, les magistrats ont souvent pour attributions essentielles le contrôle et la répression, tandis que les réparations éventuelles pèsent bien sur les auteurs de dégradations. De façon fort pragmatique, les principaux usagers des voies sont donc également responsables de leur état général. Les riverains s'organisaient sans doute entre voisins, comme à Pergame. Les chemins devaient occasionner leur lot de conflits de voisinage, comme on le voit dans le *Contre Calliclès* de Démosthène.

La documentation disponible ne permet donc pas de mettre en évidence une distribution claire des tâches relatives à l'entretien des voies dans les cités. La situation est, évidemment, très variable d'une cité à l'autre ; de plus, on rencontre rarement, dans les sources, la mention de magistrats spécialisés dans les travaux de voirie. Le rôle des astynomes dans l'entretien des voies urbaines est attesté chez Aristote et confirmé par l'inscription de Pergame, ainsi que par l'inscription des agoranomes du Pirée. Les *ὀδοποιοί* athéniens sont, à notre connaissance, les seuls magistrats connus spécialisés dans les routes. Même si les sources les concernant sont très maigres, il faut tout de même relever cette particularité. Ajoutons que la plupart des indications dont nous disposons sur la gestion de la voirie concernent les voies urbaines : la présence des routes rurales dans les sources est beaucoup plus ténue. Outre les magistrats, les particuliers, les riverains, jouaient un rôle important dans l'entretien des routes. Notre connaissance des dispositifs institutionnels de prise en charge des routes, dans les cités grecques, est donc fort lacunaire.

4. LA CONSTRUCTION DE ROUTES

La prise en charge de la construction de routes et des travaux de voirie les plus lourds par les autorités publiques est pauvrement documentée. Nos connaissances à ce

116 OGIS 483, col. II, l. 49-50 ; l. 80-82.

sujet proviennent essentiellement des comptes de construction de sanctuaires¹¹⁷. On trouve des références à des constructions de routes dans les comptes de Delphes et de Trézène, ainsi qu'à Didymes. Il faut y ajouter deux décrets athéniens, relatifs à des ponts sur la voie sacrée entre Athènes et Éleusis. D'emblée, il convient de souligner une limite essentielle de cette documentation : elle ne concerne que des voies dites « sacrées », reliant une ville à un important sanctuaire extra-urbain (Éleusis, Didymes) ou bien des voies mentionnées dans le cadre de travaux de construction pour l'acheminement des matériaux (Delphes, Trézène).

4.1. Les ponts de la voie d'Athènes à Éleusis

Pour la voie sacrée d'Athènes à Éleusis, deux inscriptions traitent de la construction de ponts (**annexe**). La première est le décret du v^e s. av. n.è. relatif à la construction d'un pont sur le Rheitos, à bâtir avec des pierres remployées du temple. La décision passe par un décret de l'assemblée. L'ouvrage d'art doit favoriser le bon déroulement de la procession entre Athènes et Éleusis¹¹⁸. La largeur du pont, cinq pieds, c'est-à-dire environ 1,50 m, a été définie de façon à permettre le passage, à pied, des objets du culte, mais à interdire celui des charrois¹¹⁹. Ce pont est donc spécifiquement pensé pour servir les usages rituels et conçu pour limiter les autres usages.

Un siècle plus tard, un décret honorifique de 321/0 av. n.è., émis, lui, par le dème d'Éleusis, évoque la construction d'un autre pont, probablement sur le Céphise éleusinien¹²⁰. Le personnage honoré dans ce décret est un certain Xénoklès : celui-ci était alors épimélète des mystères et a assuré la construction du pont sur sa fortune personnelle. Il s'agit donc d'un acte d'évergétisme, évidemment lié à la qualité d'épimélète des mystères du personnage. Pour autant ce décret, contrairement au premier, souligne l'utilité du pont, non seulement dans le cadre de la procession, mais aussi pour les habitants et les paysans du lieu (l. 19-21). Le rôle joué par l'échelle locale du dème est remarquable.

117 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 248.

118 *IG I³*, 79, l. 9-11.

119 *IG I³*, 79, l. 12-14.

120 *IG II²*, 1191.

Dans le cadre de cette route processionnelle, que certains textes désignent comme « voie sacrée »¹²¹, on ne peut guère tracer de délimitation nette entre le rôle de la cité, du dème et des institutions propres à la gestion du sanctuaire : ces instances se mêlent de façon inextricable. De même, à Didymes, les opérations sur la voie sacrée depuis Milet sont financées par la cité, mais réalisés par les esclaves sacrés attachés au sanctuaire, qui leur fournit, notamment, les outils¹²². Les besoins spécifiques à l'organisation du culte et des processions se mêlent à ceux de la circulation quotidienne.

4.2. La voirie dans les comptes de construction : Delphes et Trézène

Les comptes de chantiers de construction donnent parfois un bref aperçu de l'organisation de la construction routière¹²³. À Delphes, l'un des comptes de la fin du iv^e siècle mentionne la construction d'une chaussée pour le transport des pierres¹²⁴. Cette chaussée devait permettre l'acheminement des blocs entre Kirrha et Delphes¹²⁵. En effet, les blocs de poros, importés de Corinthe, étaient transportés jusqu'à Delphes depuis le port de Kirrha. J. Bousquet place ces travaux en 344/3¹²⁶.

Il existe également une autre voie qui servait au transport des blocs : celle reliant le sanctuaire aux carrières de Saint-Élie, 6 kilomètres à l'ouest¹²⁷. Une équipe d'archéologues danois a identifié et prospecté les vestiges d'une route carrossable, caractérisée par son tracé soigneusement élaboré, de son point de départ, aux carrières, à son point d'arrivée au pied du temple. Les archéologues énoncent l'hypothèse que cette route, dont le trajet était sans doute déjà utilisé auparavant, fut aménagée lors la reconstruction du temple au iv^e siècle, à la suite du tremblement de terre de 373, pour acheminer des blocs de calcaire de Saint-Élie jusqu'au chantier. Ce calcaire a été utilisé, en particulier, pour tailler les blocs de fondation¹²⁸,

121 *IG I³*, 1096 ; Pausanias 1.36.3.

122 HAUSOULLIER 1921, p. 91 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 243.

123 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 248.

124 *CID II*, 31, l. 86-87 ; voir *supra*, chap. II.4.

125 BOUSQUET 1989, p. 56 ; AMANDRY, HANSEN 2010, p. 476 ; ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 247.

126 BOUSQUET 1989, p. 7.

127 SKORDA 1992 ; HANSEN *et al.* 2017 ; voir *supra*, chap. II.4.

128 HANSEN *et al.* 2017, p. 214.

qui étaient déjà posés lors de la reprise des travaux après la fin de la troisième guerre sacrée en 346. Cette autre λιθαγώγια a probablement, elle aussi, été financée par les naopes dans le cadre du budget des travaux du sanctuaire.

Au IV^e siècle également, un compte de chantier de Trézène, concernant un sanctuaire, comprend plusieurs opérations sur des routes : rétablissement des fondations, remblai¹²⁹. Là encore, les travaux sur la route sont exécutés dans le cadre du chantier du sanctuaire et pour les besoins de son avancement. Aux lignes 32-33, il est question de travaux sur une voie venant du Cithéron : ὁδοῦ ἐργασίας ἐκ Κιθ[αιρῶνος]. Le toponyme, ici restitué¹³⁰, apparaît à la ligne 56. Selon M. Legrand, suivi par B. Haussoullier¹³¹, une partie des pierres du chantier de Trézène étaient donc extraites du Cithéron, particulièrement d'Oinoé, comme on le voit à la ligne 57, transportées par des charrois (ἀμαξήας, l. 56) probablement jusqu'à Mégare, mentionnée aux lignes 74 et 76, puis, de là, en bateau jusqu'à Trézène. La route évoquée aux lignes 32-33 serait donc une route de carrière située dans le Cithéron, entretenue par ses usagers : ici, les ouvriers du chantier de Trézène. L'entretien de la route est donc financé par le chantier, sur le territoire d'une autre cité.

Pour ces vastes chantiers, des travaux routiers pouvaient donc s'avérer nécessaires, en particulier pour organiser le transport des matériaux. Les voies entre les carrières et les chantiers obéissent à des enjeux spécifiques, liés aux problèmes de construction, et ne servent pas toujours aux circulations générales. D'après la documentation disponible, il semble que la direction des chantiers avait la capacité d'agir sur les voies intéressant l'organisation des travaux et ce, comme on le voit dans l'inscription de Trézène, parfois en-dehors des frontières de la cité concernée, en fonction d'accords qui nous sont inconnus.

Dans l'ensemble, les documents écrits apportent donc peu d'éléments sur les ressorts administratifs de la construction routière en Grèce. Il apparaît que les sanctuaires et leurs chantiers de construction bénéficiaient d'une certaine autonomie pour intervenir sur les

129 IG IV, 823, l. 28-30 ; l. 32-37 ; l. 60. ; HAUSSOULLIER 1921, p. 92-94.

130 HAUSSOULLIER 1921, p. 92-93, n. 3.

131 LEGRAND 1893, p. 118 ; HAUSSOULLIER 1921, p. 92-93, n. 3.

routes les concernant. Malheureusement, les travaux de construction sur des voies moins prestigieuses demeurent largement dans l'obscurité.

5. LE BORNAGE DES ROUTES

Il est possible que l'implantation de bornes routières, portant ou non des indications de distances, ainsi que la réalisation de mesurages des routes, étaient bien plus répandues que ne le laissent supposer des sources fragmentaires. Nous laissons ici de côté le dossier des hermès d'Hipparque et de l'autel des douze dieux à Athènes, étudié plus haut, ainsi que les indications de bornages à Épidaure¹³² pour passer en revue les autres attestations de bornes routières inscrites connues dans le monde grec. Nous avons étudié la question des cairns et des piliers hermaïques qui marquaient les bords de routes. Même si une certaine porosité existe entre la catégorie des hermès et celle des bornes routières (en témoignent évidemment les hermès d'Hipparque, qui sont les deux à la fois), on peut toutefois tracer des lignes de partage : les piliers hermaïques et les cairns, contrairement aux bornes, possèdent une dimension religieuse marquée. Ils sont édifiés en des points significatifs des itinéraires – les carrefours par exemple – mais leur implantation n'obéit pas à des préoccupations de régularité et ils ne sont pas nécessairement installés par les institutions. En revanche, les bornes routières inscrites émanent, sauf exception, des cités. Elles peuvent porter des indications de distances et fonctionner en série, jalonnant des routes à intervalles réguliers.

5.1. ὄρος ὁδοῦ

L'une des principales missions des bornes routières était de délimiter les routes pour les préserver des risques d'empiétements des particuliers¹³³ : on peut donc border une route de la même façon que l'on borne un champ ou un sanctuaire. Les bornes de ce type pouvaient sans doute être dénuées d'inscriptions. On connaît aussi des bornes portant la simple mention ὄρος ὁδοῦ ou ὄρος τῆς ὁδοῦ, « borne de la route »¹³⁴. De

132 Voir *supra*, chap. II.1 ; II.3.

133 GUARDUCCI 1969, p. 436 ; CRISCUOLO 2015, p. 87.

134 GUARDUCCI 1969, p. 436.

telles inscriptions sont présentes en particulier à Athènes et en Attique. Le parcours de la voie sacrée d'Athènes à Éleusis a livré plusieurs bornes routières, certaines marquées simplement de l'expression ὄρος ὁδοῦ¹³⁵, d'autres précisant qu'elles marquaient la route d'Éleusis (ἡ ὁδὸς ἡ Ἐλευσινιάδε)¹³⁶. L'une de ces bornes, découverte dans le quartier du Céramique, présente une particularité : elle mentionnait dans son premier état la voie sacrée, mais le terme ἱερᾶς a été arasé au profit de l'indication de direction Ἐλευσινιάδε (**fig. 34**)¹³⁷.

On rencontre également des bornes dans le Laurion, où les activités minières devaient nécessiter des routes parfaitement fonctionnelles et rendre assez sensible la question des délimitations des concessions¹³⁸. Mais ce type de bornes ne se limite pas à l'Attique ; on en connaît des exemples à Naxos ou à Cos¹³⁹. Trois bornes similaires sont connues en Macédoine au IV^e ou III^e siècle, à Drama et à Philippes¹⁴⁰. La datation d'inscriptions aussi frustes n'est pas aisée, d'autant plus que de nombreuses bornes routières enregistrées dans les corpus sont perdues et ne sont connues que par des publications anciennes. Les exemplaires attestés s'échelonnent entre le V^e et le III^e siècles av. n.è., sans qu'il soit possible de distinguer une évolution claire. P. Collart suit L. Robert dans l'idée que ce type de bornes marquaient « plutôt que l'alignement d'une route, son point de départ »¹⁴¹, mais on ne voit guère d'argument à l'appui de cette idée, que L. Criscuolo juge d'ailleurs « arbitraire »¹⁴².

135 *IE* 675 ; *IE* 678 ; *IE* 679.

136 *IG* I³, 1095 ; *IG* II², 2624.

137 *IG* I³, 1096.

138 SALLIORA-OIKONOMAKOU 2001, p. 160-161, n° 2 ; *SEG* 51.157 ; *SEG* 53.194 ; KAKAVOGIANNI *et al.* 2009, p. 426-427 ; *SEG* 57.163.

139 ZAPHEIROPOULOS 1960, p. 251 ; ROBERT & ROBERT 1964, p. 203, n° 340 ; *SEG* 25.940 ; *I. Cos*, 154.

140 *SEG* 48.795 ; COLLART 1933, p. 363, n° 23 ; KOUKOULI-CHRYSANTHAKI 1992, p. 73 ; KOUKOULI-CHRYSANTHAKI 2001, p. 56 ; CRISCUOLO 2015, p. 87.

141 COLLART 1933, p. 364.

142 CRISCUOLO 2015, p. 87-88, n. 12.

5.2. La stèle d'Aliki à Thasos

Une inscription particulièrement intéressante, datée des années 450-440 av. n.è. a été découverte au sud de l'île de Thasos, dans le sanctuaire d'Aliki¹⁴³ :

[Ἐκ π]όλεως ὀ[ρ]-
 [γυ]αὶ ἐνθάδ[ε]
 δι' Αἰνύρων μυρίαὶ τρ[ι]σ-
 χίλια ἑχσα-
 κόσια ἑχσή-
 κοντα.
 Ἐνθένδε ἐς τ-
 ὸ Διάσιον τὸ
 ἐν Δημητρίω[ι]
 μυρίαὶ ἑνακ-
 όσια πεντή-
 κοντα.

Ἐκ τῷ Διασί-
 ο ἐς πόλιν
 ὄργυαὶ πε-
 ρὶ θάλασσαν
 μυρίαὶ
 ἑνακισχ[ί]-
 [λι]αὶ πεν[τ]-
 - - -

De la ville, nombre d'orgyies, jusqu'ici, en traversant Ainyra : treize mille six cent soixante.

D'ici au Diasion de Démétrion : dix mille neuf cent cinquante.

Du Diasion jusqu'à la ville, nombre d'orgyies en suivant le bord de la mer : dix-neuf mille cinq cent(s) - - (ou dix-neuf mille cinquante).

Cette stèle, unique en son genre, donne des indications sur des segments de routes composant un circuit autour de Thasos¹⁴⁴. La première partie de l'itinéraire correspond à un cheminement à travers la partie orientale de l'île, passant par un lieu nommé Ainyra (l. 1-6), tandis que la seconde complète le tour de l'île par l'ouest, dans un trajet scindé en deux étapes : Aliki-Diasion de Démétrion ; Diasion-ville (l. 7-12 ; l. 13-19 ; **carte 9**).

Le texte donne trois indications de distance. Celles-ci sont exprimées en orgyies, une unité mesurant 6 pieds, soit approximativement 1,50 à 2 m. Cette petite unité est bien moins

143 SALVIAT & SERVAIS 1964 ; je reproduis leur traduction.

144 SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 276.

fréquente que le stade pour les mesures de distance : la borne d'Aliki est le premier exemple épigraphique de son usage ; cependant Hérodote l'utilise pour toutes sortes de mesures, y compris des distances considérables¹⁴⁵. Le trajet oriental, long de 13660 orgyies, soit environ 24 km, correspond à un itinéraire assez direct entre le lieu d'exposition de la stèle et la ville de Thasos. Pour faire correspondre les distances exprimées sur la stèle aux cheminements possibles, il faut en effet envisager un parcours relativement montagneux, sur les contreforts du mont Tsoutsoula, soit par l'ouest soit par l'est de la montagne¹⁴⁶. La seconde partie de l'itinéraire indique la distance du sanctuaire d'Aliki au Diasion de Démétrion, puis de là par une route côtière jusqu'à la ville. C'est un trajet plus long, comptant environ 54 km. Démétrion devait être le nom d'un bourg et le Diasion désigne un sanctuaire de Zeus¹⁴⁷. La précision « en suivant le bord de mer » permettait sans doute d'identifier la route par opposition à d'autres cheminements existants, qui passaient plus haut à flanc de montagne ou traversaient l'île par l'intérieur¹⁴⁸. La stèle indique donc une boucle routière autour de l'île de Thasos, reliant par l'est et par l'ouest deux points de repère à chaque extrémité de l'île : la ville et le sanctuaire de Zeus à Aliki.

Les auteurs d'un article de 1990, envisageant l'inscription à la lumière des données d'une prospection menée à travers Thasos, tiennent à préciser que « l'inscription fait référence à des distances sans spécifier l'existence d'une route réellement construite sur tout le parcours »¹⁴⁹. Cependant, la distinction entre route « construite » et « non construite », c'est-à-dire en terre battue ou sans structures notables, si elle peut permettre d'établir une typologie archéologique, n'a aucune traduction dans la façon dont les Grecs envisageaient les routes. Selon toute probabilité, les itinéraires enregistrés sur la stèle correspondent à des routes structurantes. La stèle était placée dans un sanctuaire : comme dans le cas de l'autel des Douze dieux à Athènes, le sanctuaire d'Aliki servait peut-être de point zéro ou de terminus pour le mesurage des voies de

145 Hérodote 2.6 ; 4.41 ; 4.85-86 ; SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 273-275 ; GUARDUCCI 1969, p. 443 ; DUCHÊNE 1991, p. 109.

146 SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 278 ; SINTÈS 2008, p. 648-650.

147 SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 285.

148 BONIAS *et al.* 1990, p. 76 ; SINTÈS 2008, p. 652.

149 BONIAS *et al.* 1990, p. 79.

l'île¹⁵⁰. Mais la stèle invite à penser que d'autres points de référence se trouvaient également au Diasion de Démétrion et dans la ville. H. Duchêne souligne la place des monuments religieux comme repères de l'organisation de l'espace dans le texte¹⁵¹.

Cependant, la stèle d'Aliki n'apparaît pas à proprement parler comme une borne routière. À juste titre, les inventeurs de l'inscription la désignent d'ailleurs comme « stèle indicatrice » et non comme borne. Les bornes routières, placées au bord d'une route, portent des indications relatives au trajet sur lequel on se trouve. La stèle d'Aliki, quant à elle, ne concerne pas une voie en particulier, mais récapitule un ensemble de distances et des itinéraires, marquant un point où convergent plusieurs routes. On peut souligner en particulier que le segment entre le Diasion et la ville se situe assez loin d'Aliki : la stèle n'est nullement placée sur cette route côtière. Toutefois, ce texte pourrait tout de même se trouver en lien avec un ensemble de bornes placés sur les voies concernées. Dans la mesure où la stèle révèle que des mesures de distances avaient été réalisées sur plusieurs axes de l'île, la présence d'un bornage régulier le long des routes signalées constitue une hypothèse plausible : ainsi, à Athènes, les mesures réalisées à partir de l'autel des Douze dieux semblent avoir été de pair avec l'implantation de bornes sur certaines routes.

5.3. Un bornage à Aigeira ?

Un passage de Pausanias permet de poser l'hypothèse de la présence de bornes sur le territoire d'Aigeira, en Achaïe¹⁵² :

Ἐς οὖν τὸ ἐπίνειον Αἰγειρατῶν δύο καὶ ἑβδομήκοντα ἀπὸ τοῦ κατὰ τὴν ὁδὸν τὴν Βουραϊκὴν εἰσὶν Ἡρακλέους στάδιοι. Ἐπὶ θαλάσση μὲν δὴ Αἰγειράταις οὐδέν ἐστιν ἔς μνήμην, ὁδὸς δὲ ἐκ τοῦ ἐπινείου δύο σταδίων καὶ δέκα ἔς τὴν ἄνω πόλιν.

Jusqu'au port d'Aigeira donc, il y a une distance de soixante-douze stades, depuis l'Héraclès qu'on trouve sur la route de Boura. Près de la mer, les gens d'Aigeira n'ont rien qui se puisse mentionner ; du port jusqu'à la ville haute, la route est longue de douze stades.

150 SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 272 ; DUCHÊNE 1991, p. 109.

151 DUCHÊNE 1991, p. 109.

152 Pausanias 7.26.1.

Pausanias cite ici une distance de 72 stades entre l'Héraclès et la port d'Aigeira. L'Héraclès en question est décrit un peu plus haut dans le texte¹⁵³ : il s'agit d'un sanctuaire modeste, comprenant une petite statue du héros placée au fond d'une grotte. Il semble représenter un point de repère important à l'échelle locale. En effet, Pausanias donne une autre distance à partir de ce sanctuaire : 30 stades jusqu'à Héliké. Cette distance arrondie à la dizaine est conforme aux estimations de distances que donne fréquemment le périégète, généralement d'après ses propres estimations. En revanche, les 72 stades tranchent nettement avec les habitudes de Pausanias, qui ne mentionne habituellement que des distances arrondies à la dizaine de stades¹⁵⁴. Il pourrait donc s'agir d'une distance mesurée indépendamment de ses estimations. Comme ils s'agit de la distance entre la ville et un sanctuaire, peut-être Pausanias cite-t-il ici une distance affichée sur une borne. Cette idée est soutenue par le fait que Pausanias indique également une distance de 12 stades du port à la ville haute d'Aigeira. Étant donné que 72 est un multiple de 12 (6×12), ces deux indications de distances laissent envisager la présence d'un bornage, sur le territoire d'Aigeira, comprenant une borne tous les 12 stades.

La nature de la route que suit Pausanias va dans ce sens : son trajet en Achaïe est essentiellement organisé le long d'une grand-route qui longe la plaine côtière, avec quelques excursions vers les localités de l'arrière-pays montagneux. Pausanias qualifie cette route côtière tantôt comme *λεωφόρος*, tantôt comme *εὐθεία*¹⁵⁵. Le réseau routier de la région est encore aujourd'hui marqué par cette organisation. Boura est l'une de ces bourgades de l'intérieur : « θαλάσσης δὲ ἐν δεξιᾷ καὶ ἡ Βοῦρα ἐν ὄρει κεῖται », écrit Pausanias¹⁵⁶. Mais le sanctuaire d'Héraklès Bouraïkos se situe quant à lui au bord de la mer, sans doute au carrefour entre la route côtière et la route menant vers Boura. Si Pausanias a vu des bornes, celles-ci jalonnaient donc un axe essentiel aux échelles régionale et locale depuis les confins de Boura jusqu'à Aigeira. Aigeira était elle-même, au témoignage de Pausanias, divisée entre le port, situé évidemment sur la route côtière, et la ville placée un peu plus loin vers l'intérieur : Pausanias la

153 Pausanias 7.25.10-11.

154 Voir *supra*, chap. I.4.

155 Pausanias 7.25.5 ; 7.25.8 ; 7.25.11.

156 Pausanias 7.25.8 : « Boura aussi est située dans la montagne, à droite par rapport à la mer. »

désigne comme ἡ ἄνω πόλις¹⁵⁷. Établir un bornage aurait également permis à la cité d'Aigeira de souligner le lien entre le port et le centre urbain, malgré le fait que ce dernier se trouvait en retrait de l'axe de communication principal de la région.

La récurrence des multiples de 12, sur laquelle se fonde cette hypothèse, pourrait certes relever également du hasard. Pour autant, il me semble significatif de trouver à deux reprises, dans le même passage, des indications de distance sortant clairement des habitudes de Pausanias en la matière.

5.4. Les bornes de Deinosthénès

On connaît un exemple de bornes implantées par un particulier : Deinosthénès fils de Deinosthénès, un Lacédémonien ayant remporté à Olympie la course du stade en 316 av. n.è., a fait installer, entre l'Altis et Sparte, des bornes rappelant son nom et sa victoire, indiquant en stades la distance vers Sparte. Pausanias a vu la borne installée dans l'Altis, auprès de la statue de Deinosthénès¹⁵⁸ :

Λακεδαιμονίῳ δὲ Δεινοσθένει σταδίου τε ἐγένετο ἐν ἀνδράσιν Ὀλυμπικὴ νίκη καὶ στήλην ἐν τῇ Ἄλτει παρὰ τὸν ἀνδριάντα ἀνέθηκεν ὁ Δεινοσθένης· ὁδοῦ δὲ τῆς ἐς Λακεδαίμονα ἐξ Ὀλυμπίας ἐπὶ ἑτέραν στήλην τὴν ἐν Λακεδαίμονι μέτρα <φησὶν> εἶναι σταδίους ἑξήκοντα καὶ ἑξακοσίους.

Le Lacédémonien Deinosthénès obtint la victoire olympique à la course du stade chez les adultes. Deinosthénès consacré une stèle dans l'Altis près de sa statue ; [elle dit] que jusqu'à une seconde stèle à Lacédémone, la distance, par la route d'Olympie, est de six cent soixante stades.

Une autre borne de de Deinosthénès a été découverte à la sortie d'Olympie¹⁵⁹ :

Δειν[οσ]θ[ένης]
 Δει[ι]νοσθέ[ν]εος Λα-
 κεδαιμ[ό]νιος τῶ-
 ι Διὶ Ὀ[λ]ύμπιῳ
 ἀνέθ[ηκε], Ὀλύμπια
 νικάας στάδιον.
 Ἄπο τὰσδε τὰς στά-
 λας ἐλ Λακεδα-
 ἴμονα ἑξακάτι-
 οὖ τριάκοντα, ἀπ-

157 Pausanias 7.26.1.

158 Pausanias 6.16.8.

159 *IvO* 171.

ὁ τᾶς δὲ ποτ τὰ-
ν πράταν στά-
λαν τριάκον-
τα.

Deinosthénès fils de Deinosthénès de Lacédémone a dédié <cette stèle> à Zeus Olympien, ayant remporté le stade dans les concours olympiques. De cette stèle à Lacédémone, 630 stades ; et vers la première stèle, 30.

Le texte de Pausanias laisse entendre qu'il n'y aurait que deux bornes : celle de l'Altis et une à Sparte, à cause de l'emploi de l'expression ἑτέραν στήλην, « l'autre des deux stèles ». La borne qu'a vue Pausanias indique une distance de 660 stades jusqu'à Sparte ; mais la stèle qui a été retrouvée dit que l'on se trouve à 630 stades de Lacédémone et à 30 stades de la première stèle, celle de l'Altis. Pausanias se serait donc trompé en pensant qu'il n'existait que deux stèles de Deinosthénès : il en existe au moins trois. Plutôt que des stèles commémoratives, ces documents sont bien identifiables à des bornes routières¹⁶⁰. Je crois qu'il faut même suivre P. Callieri et supposer que l'athlète avait fait jalonné l'intégralité de la route, avec une borne tous les trente stades¹⁶¹. En effet, il aurait pu n'y avoir qu'une borne dans l'Altis et une à Sparte, mais dès lors qu'il est avéré qu'il y en avait également une à trente stades de l'Altis sur la route de Sparte, il est logique de penser qu'il y en ait eu d'autres encore. Si l'intervalle de trente stades qui sépare la première et la deuxième stèle était respecté sur l'ensemble du trajet, on obtiendrait un total de vingt-deux stèles jalonnant sans irrégularité les 660 stades entre la stèle de Sparte de celle de l'Altis. On a donc ici un exemple d'arpentage et de bornage initié, non par des instances politiques, mais aux frais d'un particulier, dans une perspective agonistique.

E. Curtius et, à sa suite, L. Moretti ont soutenu l'hypothèse que Deinosthénès ait été un messenger, un *hemerodromos*¹⁶². On connaît en effet des cas de coureurs professionnels vainqueurs dans des concours qui réalisent en une journée le trajet du retour pour annoncer leur victoire dans leur patrie. Par exemple, au IV^e siècle, un Argien nommé Drymos court en une journée d'Olympie à Épidaure pour annoncer sa victoire et érige une stèle qui commémore

160 MORETTI 1953, p. 80.

161 CALLIERI & BERNARD 1995, p. 94

162 CURTIUS 1881, p. 94 ; MORETTI 1953, p. 81-82

le double exploit¹⁶³. En 328, un certain Ageus, vainqueur du dolichos à Olympie, fait en un jour le trajet vers Argos pour annoncer sa victoire. Chez Deinosthénès, on pourrait de la même façon voir dans l'installation des bornes l'expression d'un lien particulier entre le personnage et la route de Sparte à Olympie.

5.5. Les bornes dans les royaumes hellénistiques

L'intérêt que présentent certaines bornes routières issues des royaumes hellénistiques justifie que l'on s'écarte brièvement des bornes géographiques de ce travail. On dénombre un total de onze bornes routières inscrites connues dans les royaumes hellénistiques¹⁶⁴, dont sept pour la Macédoine¹⁶⁵. Outre les exemples de bornes simples de délimitation des routes, rappelés ci-dessus, plusieurs stèles portent des indications de distances. Ainsi, une inscription de Kleidio, en Macédoine, indique une distance de cent stades depuis Bokeria¹⁶⁶ :

Ἐγ ~ Βοκερίας
στάδιοι ἑ-
κατόν.

Depuis Bokeria, cent stades.

L'inscription est datée du III^e ou du II^e siècle av. n.è. Selon le même formulaire, une inscription du II^e siècle indique vingt stades depuis Pella. Mais un dossier particulièrement intéressant est constitué de quatre bornes opisthographes, portant sur chaque face une indication de distance depuis l'une des extrémités de la route sur laquelle elles étaient situées¹⁶⁷. Deux sont originaires de Macédoine et deux autres d'Asie Mineure. Leurs datations s'échelonnent du IV^e au II^e siècle av. n.è. Une borne découverte à Kalambaki, près de Drama, indique une distance de 30 stades depuis Philippes sur une face ; sur l'autre face, le chiffre de 200 stades

163 IG IV², 618.

164 CRISCUOLO 2015, p. 86.

165 KOUKOULI-CHRYSANTHAKI 2001 ; PARISOT 2015, p. 76.

166 EAM 109 ; ROBERT & ROBERT 1952, p. 153, n° 71 ; EDSON 1951.

167 CALLIERI & BERNARD 1995, p. 67-69.

depuis Amphipolis, difficilement lisible, est reconstitué par l'éditrice d'après les itinéraires de la Via Egnatia¹⁶⁸ :

Face A
Ἐκ Φιλίππων
στάδιοι τριάκοντα

Face B
Ἐξ Ἀμφιπόλ[ε]
ως στάδιοι
διακόσ[ιοι]
[-----]
vacat
Δ[.]

De Philippes, trente stades.
D'Amphipolis, deux cent [- -] stades.

Les indications de distances laissent à penser que la borne a été découverte non loin de sa localisation antique. Une telle borne constitue un indice que la future Via Egnatia était déjà structurée et bornée avant la conquête romaine¹⁶⁹. Une borne mise au jour sur le site d'Isar Mavrinci indique la distance de 20 stades à partir d'Idoméne vers Dobéros sur l'une de ses faces, tandis que l'autre face indiquait la distance en sens inverse¹⁷⁰ :

Face A
Ἐξ Ἰδομενῆς
εἰς Δόβηρον
στάδιοι εἴκοσι

Face B
Ἐγ Δο[β]ήρου εἰς Ἰδ[ομ]ενῆν
σ[τάδ]ιοι [---]

D'Idoméne vers Doberos, vingt stades.
De Doberos vers Idoméne, [---] stades.

La distance indiquée sur la face B est malheureusement perdue. Dans l'édition princeps, V. Sokolovska proposait de restituer un chiffre identique de vingt stades, dans l'idée que la

168 KOUKOULI-CHRYSANTHAKI 2001, p. 53 ; SEG 51.823.

169 KOUKOULI-CHRYSANTHAKI 2001, p. 54.

170 SOKOLOVSKA 1983.

stèle indiquait la distance complète entre Idoméné et Dobéros¹⁷¹. Mais cette interprétation a été critiquée à juste titre par M. Hatzopoulos et F. Papazoglou¹⁷². La distance de vingt stades n'est évidemment pas celle qui sépare les deux villes, mais seulement la distance entre Dobéros et l'emplacement de la borne, sur la route menant à Idoméné. La comparaison avec la borne de la route d'Amphipolis à Philippes ne laisse pas place au doute. Par rapport à cette dernière, la borne d'Isar Mavrinci ajoute la mention de la destination de la route, mais la distance est toujours celle qui sépare la borne du point de départ, comme aussi sur les bornes des routes de Bokéria et de Pella. En Asie Mineure, une borne opisthographe de la route d'Éphèse à Sardes témoigne du même dispositif, indiquant 90 stades depuis Éphèse, 410 depuis Sardes¹⁷³ :

Face A
 B AA
 Ἐξ Ἐφέσου
 στάδια ἑνε-
 νήκοντα
caduceus

face B
 B [?]
 Ἐξ Σάρδεων
 στάδια τε-
 τρακόσια
 δέκα
caduceus

D'Éphèse, quatre-vingt dix stades.
De Sardes, quatre cent dix stades.

Chaque face porte en outre un caducée gravé après le texte, évoquant Hermès. Les abréviations en haut de chaque face ont été interprétées par J. P. Thonemann comme une datation par le nom d'un roi attalide ou séleucide¹⁷⁴. Enfin, on peut rapprocher de cet ensemble une borne grecque découverte en Iran, dans la région de Persépolis :

171 SOKOLOVSKA 1983, p. 81-87 ; SEG 35.752.

172 HATZOPOULOS 1987, p. 428, n° 679 ; PAPAZOGLU 1988, p. 179, n. 35 ; CALLIERI & BERNARD 1995, p. 69.

173 FRENCH 1997, p. 189-196 ; SEG 47.1624 ; CRISCUOLO 2015, p. 86.

174 THONEMANN 2003, p. 95-96.

elle ne mentionne pas de toponyme, mais indique sur une face 60 stades et sur l'autre 20 stades¹⁷⁵ :

Face A
 Στάδιοι
 ἑξήκοντα

Face B
 Στάδ[ιοι]
 εἴκοσι

Soixante stades.
Vingt stades.

Ces bornes dont les datations sont incertaines et les provenances relativement variées présentent donc des similitudes fortes. Elles expriment des chiffres ronds, en dizaines de stades ; ceux-ci sont inscrits en toutes lettres. La distance exprimée est celle qui sépare la borne du point de départ, et non d'arrivée, donc la distance déjà parcourue. Les quatre bornes opisthographes devaient être positionnées non pas parallèlement, mais perpendiculairement à la route, de façon à présenter la face pertinente en fonction du sens de circulation. Cela rappelle la disposition latérale du texte sur les hermès d'Hipparque¹⁷⁶.

Pour P. Bernard, ces documents pourraient témoigner d'un bornage généralisé des principales voies de l'empire d'Alexandre le Grand, dont la réalisation serait liée au travail du corps des bématistes, ces arpenteurs accompagnant l'armée d'Alexandre et chargés de mesurer les étapes parcourues¹⁷⁷. En effet, malgré le faible nombre d'exemplaires conservés, il est évident que les bornes qui nous sont parvenues appartenaient à des séries jalonnant différents axes. Cependant, Ch. Koukouli-Chrysanthaki, à partir de l'étude des bornes macédoniennes, estime que les différences de forme ou de disposition entre les inscriptions n'autorisent pas à rapporter l'ensemble de ces bornes à un projet global. Elle propose une répartition plus nuancée entre une conception d'ensemble du réseau émanant du pouvoir royal (en particulier à l'époque de

175 CALLIERI & BERNARD 1995 ; SEG 45.1880.

176 CALLIERI & BERNARD 1995, p. 93-94.

177 CALLIERI & BERNARD 1995, p. 92-93 ; sur les bématistes voir SCHWARTZ 1899 ; CALLIERI & BERNARD 1995, p. 92 n. 94.

Philippe V¹⁷⁸) et, d'autre part, la réalisation concrète des travaux et des bornages à une échelle plutôt locale¹⁷⁹.

5.6. Autres mesurages routiers

Dans le cadre des itinéraires routiers, les sources donnent parfois des indications de distances chiffrées, en stades, qui peuvent témoigner de la réalisation d'arpentages routiers et de l'affichage de stèles indicatrices comme celle d'Alikei, sans que la présence de bornes routières le long du tracé soit certaine pour autant. Ainsi, Hérodote affirme que la distance entre la côte de la Méditerranée et la ville égyptienne d'Héliopolis est à peu près équivalente à la distance séparant Athènes d'Olympie, soit 1500 stades¹⁸⁰ : à ceci près que la distance d'Athènes à Olympie serait plus courte de quinze stades. Hérodote précise que cette mesure est prise à partir de l'autel des Douze dieux à Athènes. La distance d'Athènes à Olympie était manifestement bien connue et peut-être affichée à l'autel des Douze dieux. Les routes de l'Attique ne furent donc pas les seules mesurées dans ce cadre : ce fut peut-être aussi le cas pour les itinéraires vers d'autres sites significatifs de Grèce. Mais au-delà de ce passage d'Hérodote, aucun document ne permet d'affirmer l'existence de séries de bornes dépassant les frontières d'une cité.

Le cas de la distance d'Érétrie à Amarynthos, indiquée par Strabon, est finement analysé par D. Knoepfler¹⁸¹. Le texte de Strabon indique une distance de 7 stades, soit environ 1,2 km, entre les murs d'Érétrie et le sanctuaire d'Amarnthos¹⁸². Cette distance très brève paraissait invraisemblable à D. Knoepfler en 1988, et avec raison puisque les fouilles suisses ont depuis mis au jour le sanctuaire d'Amarnthos en contrebas de la colline de Paleoekklisies où D. Knoepfler suggérait de le chercher¹⁸³. Que faire alors de l'indication de distance de Strabon ? D. Knoepfler propose de corriger ἑπτὰ (sept), noté ζ' dans les manuscrits, en ἑξήκοντα (soixante), noté ξ', ce qui favorise la confusion¹⁸⁴. La distance de 60 stades, environ 10,6 km, correspond parfaitement à

178 Tite-Live 39.24.4 ; Appien, *Guerre syrienne* 9.5.23 ; KOUKOULI-CHRYSANTHAKI 2001, p. 55 ; PARISOT 2015, p. 88-90.

179 KOUKOULI-CHRYSANTHAKI 2001, p. 56.

180 Hérodote 2.7.

181 KNOEPFLER 1988. J'ai eu la possibilité de discuter de cette question avec D. Knoepfler en août 2021 et le remercie pour ses remarques.

182 Strabon 10.1.10.

183 KNOEPFLER 1988, p. 406.

184 KNOEPFLER 1988, p. 421.

l'intervalle entre Érétrie et Paleoekklisies. Strabon ne s'est pas rendu en Eubée ; pour D. Knoepfler, il tient son information de sources écrites, probablement d'une inscription, borne ou stèle indicatrice comparable à celle de Thasos¹⁸⁵. Il souligne que cette distance est la seule mentionnée par Strabon pour l'ensemble de l'Eubée. Cela soutient, pour lui, l'idée que « les Grecs jalonnaient très précisément leurs voies sacrées »¹⁸⁶. Il cite également à l'appui la distance entre Athènes et Olympie citée par Hérodote, ainsi que la borne athénienne placée sur le trajet Pythaïde qui se rendait à Delphes (malgré le fait que cette dernière n'indique pas de distance¹⁸⁷).

Chez Pausanias, quelques rares distances précises ou particulièrement longues doivent reposer sur des chiffres obtenus lors d'opérations d'arpentage et inscrits sur des bornes que le périégète a pu voir. Dans un passage du livre 7, Pausanias cite une distance qui tranche étonnamment avec les estimations arrondies majoritaires dans la *Périégèse*¹⁸⁸ :

Ἄνδρι δὲ ἐς Ἀχαΐαν ἰόντι ἕξ Ἡλιδος ἑπτὰ καὶ πεντήκοντα στάδιοι καὶ ἑκατὸν ἐπὶ ποταμὸν εἰσι Λάρισον, καὶ Ἡλείοις ὄροι πρὸς Ἀχαιοὺς τῆς χώρας ὁ ποταμὸς ἐστὶν ἐφ' ἡμῶν ὁ Λάρισος· τὰ δὲ ἔτι ἀρχαιότερα ἄκρα σφίσι πρὸς θαλάσση ὄρος ἦν ὁ Ἄραξος.

Pour un homme qui va d'Élide en Achaïe, il y a cent cinquante-sept stades jusqu'au fleuve de Larisos et la frontière de l'Élide et de l'Achaïe est de notre temps le fleuve Larisos, mais plus anciennement la frontière était le cap d'Araxos au bord de la mer.

Il n'est sans doute pas fortuit que cette expression de distance très précise concerne une frontière, plus encore une frontière qui avait changé relativement récemment. L'ancienne frontière entre l'Élide et l'Achaïe, au cap Araxos, est celle que connaît Strabon¹⁸⁹. Peut-être que la redéfinition de la frontière avait engagé des opérations d'arpentage, voire de bornage. À qui étaient confiées les opérations de mesurages des routes nécessaires à l'implantation des bornes ? On ne connaît pas d'équivalent des bématistes macédoniens dans le contexte des cités de Grèce continentale. La documentation ne permet pas d'identifier de corps de métiers ou de magistrats spécifiquement responsables de ces opérations.

185 KNOEPFLER 1988, p. 420.

186 KNOEPFLER 1988, p. 420.

187 LALONDE 1991 ; *Agora XIX. Horoi*, H34.

188 Pausanias 6.26.10.

189 Strabon 8.3.4 ; HUTTON 2005, p. 74.

5.7. Les bornes routières : enjeux

Si les attestations de bornages routiers sont, en somme, assez peu nombreuses, on les trouve cependant réparties dans l'ensemble de la Grèce continentale : Athènes, Épidaure, Thasos, la Macédoine, peut-être Aigeira... La grande majorité des bornes routières grecques sont probablement perdues pour toujours. Cela n'a rien d'étonnant pour des pierres sommairement travaillées et érigées dans les campagnes, qui ont dû massivement disparaître dans la végétation et la sédimentation et faire l'objet de remplois indiscernables. Il est aussi possible que des bornes aient été placées à des intervalles de distance réguliers, mais sans comporter d'inscriptions. De plus, certaines bornes découvertes isolément doivent pourtant être considérées comme faisant partie d'une série. En somme, les bornes routières étaient certainement beaucoup plus fréquentes que le faible nombre des attestations ne le laisse supposer. L'implantation de ces bornes ne nécessitait pas forcément la réalisation d'un arpentage d'une grande technicité, les intervalles de distance pouvant être calculés à partir des temps de trajets.

Les bornages devaient procéder la plupart du temps de l'intervention des cités. L'objectif poursuivi était multiple : il s'agissait de délimiter l'emprise des routes pour les protéger contre les abus ou de faciliter l'orientation, notamment dans le cas des bornes qui indiquaient une destination ou une distance. Les bornages peuvent souligner voire créer la cohérence et la continuité d'une voie de façon à la fois efficace et économique. De façon comparable, le balisage des chemins de grande randonnée ou des véloroutes joue un rôle essentiel dans l'identification et la matérialisation de ces itinéraires et ce phénomène se joue, dans une certaine mesure, indépendamment des aménagements réalisés sur la voie elle-même.

Au-delà de leur intérêt pratique pour les usagers des routes, les bornages permettaient aux cités de souligner et d'accentuer l'unité et la structure de leur réseau routier, ainsi que leur emprise sur le territoire. Cette dimension a bien été mise en évidence pour les cas d'Athènes et de Thasos ; je crois qu'on peut argumenter dans le même sens, sur des indices plus ténus certes, à Aigeira. La portée politique du mesurage des routes est bien illustrée par le stadiasme de Patara¹⁹⁰ : dans la Lycie récemment réduite en province par Rome, ce pilier inscrit exposait

190 SEG 51.1832.

une liste des distances séparant les cités et les localités de la Lycie. D. Rousset souligne la valeur symbolique de ce mesurage, « proclamant l'inclusion de la Lycie entièrement mesurée parmi les provinces de l'Empire », réalisé par les Romains sur des routes qui préexistaient sans doute, pour la plupart, à la conquête¹⁹¹.

Les routes reliant des centres urbains à des sanctuaires sont particulièrement sujettes à être jalonnées : la route d'Athènes à Éleusis semble avoir été bornée, ainsi que la route d'Épidaure au sanctuaire d'Asklépios et peut-être la route d'Érétrie à Amarynthos. L'existence d'un bornage au moins réalisé par un particulier indique que les bornes routières pouvaient aussi servir au prestige personnel, mais on ne connaît pas de parallèle au cas de Deinosthénès, qui pourrait être relativement isolé.

Enfin, il semble que l'épigraphie ait joué un rôle privilégié dans la diffusion des informations relatives aux distances itinéraires : les bornes et les stèles indicatrices comme celle de Thasos étaient sans doute les modes d'affichage les plus efficaces pour rendre public ce genre d'informations.

CONCLUSION

Les détails de la prise en charge institutionnelle et administrative des routes dans le cadre des cités nous échappent en grande partie, faute de sources. Néanmoins, des principes généraux se dégagent. L'entretien courant des voies du territoire était sans doute le fait des riverains et des usagers, et s'organisait probablement entre voisins. Mais l'action des particuliers sur les routes était contrôlée par les autorités civiques. Celles-ci avaient pour principale préoccupation la répression des empiétements abusifs sur les routes. Les magistrats en charge pouvaient contraindre les riverains à réaliser les travaux en souffrance pour la remise en état des routes. Cette organisation repose sur un principe juridique de base : les routes publiques sont distinctes de la propriété privée. On les distingue également des chemins particuliers, inclus dans les propriétés. L'expression δημοσία ὁδός désigne le statut juridique de ces voies publiques.

191 ROUSSET 2013, p. 71.

La construction de routes n'apparaît dans les sources que dans le cadre de la logistique du transport de blocs et à propos des voies processionnelles, dans des documents relatifs au fonctionnement de sanctuaires. Vu l'élaboration technique des routes grecques antiques, documentée par l'archéologie, l'absence quasi totale d'indications sur les processus institutionnels à l'œuvre derrière les réseaux routiers est frappante. En particulier, on ne peut que constater avec étonnement que les sources disponibles ne mentionnent jamais les routes à ornières artificielles, pourtant omniprésentes sur le terrain, ni les travaux spécifiques qu'elles devaient nécessiter.

Les bornes routières conservées sont peu nombreuses, mais on peut envisager que les bornes isolées témoignent d'anciennes séries, d'autant plus que les bornes routières grecques, dont certaines étaient peut-être anépigraphes, constituent un type de pierre particulièrement susceptible de disparaître. Mais quelques occurrences conservées indiquent que le bornage des voies pouvait représenter une façon peu coûteuse, pour les cités, d'identifier un axe et de le situer dans la hiérarchie du réseau routier, construisant ainsi l'unité d'une voie et la cohérence du réseau.

2. ROUTES ET DÉFENSE DU TERRITOIRE

L'entretien de fortifications en des points sensibles du territoire, en particulier les frontières, constitue un aspect important de la défense territoriale des cités grecques. On accepte généralement l'idée que la localisation des forteresses est étroitement liée à l'organisation des réseaux de circulation. Ainsi, de nombreuses monographies consacrées aux routes accordent une place importante aux édifices défensifs¹ ; réciproquement, les ouvrages sur les forteresses comprennent souvent un chapitre sur les voies de circulation². À certains égards, ce lien entre route et forteresses relève de l'évidence. Pour autant, l'historiographie a parfois circonscrit ce lien à des enjeux uniquement militaires, en se concentrant sur les problématiques liées aux déplacements d'armées et aux invasions. Cette analyse s'est construite, en particulier, à partir de l'étude des forts et des tours des marches attico-béotiennes, qui a influencé durablement l'approche archéologique et historique de l'ensemble des systèmes défensifs et routiers en Grèce. Mais la recherche récente a remis en cause cette tradition en soulignant les points aveugles d'une interprétation focalisée sur les enjeux militaires et stratégiques des fortifications et des routes, tout en replaçant au cœur de l'analyse les territoires et leur organisation propre. De plus, les relations entre routes et défense du territoire sont particulièrement sensibles dans les régions frontalières. Il convient donc de prendre en considération, dans l'analyse des réseaux routiers, les dynamiques propres à ces espaces particuliers.

En nous appuyant sur plusieurs exemples, nous exposerons donc les enjeux de la relation entre routes et fortifications pour la défense des territoires. Ce rapport entre routes et défense de la cité est relevé par certains auteurs, au premier rang desquels Platon et Aristote. C'est ce que nous étudierons d'abord. Le lien entre routes et défenses a conduit l'historiographie à se pencher sur la liaison à établir entre les voies et les forteresses dans la Grèce ancienne, en particulier aux marges de l'Attique et de la Béotie. Nous verrons qu'en

1 Par exemple, PIKOULAS 1995 ; TAUSEND 2006.

2 Par exemple, OBER 1985 ; TYPALDOU-FAKIRIS 2004 ; FACHARD 2012.

ce domaine, des conceptions stratégiques ont d'abord lourdement pesé sur l'interprétation que l'on peut faire tant du rôle des forteresses que de celui des routes dans les territoires frontaliers des cités. Nous privilégions désormais une compréhension de la géographie des forteresses et des routes fondée sur leur rôle dans l'économie et la société des territoires qui les environnaient. Enfin, nous aborderons la question des *péripoloi* et autres patrouilleurs, attestés dans de nombreuses cités. Dans quelle mesure leurs missions, qui prenaient parfois place dans le cadre de la formation militaire des citoyens, ont-elles été utilisées par les cités pour contrôler voire entretenir les voies de circulation des confins ?

1. LA DÉFENSE DU TERRITOIRE CHEZ LES AUTEURS DU IV^e SIÈCLE

La défense du territoire apparaît comme un thème politique important dans les textes athéniens du IV^e siècle, chez Platon, Xénophon et Aristote. On voit se développer, chez ces trois auteurs, une réflexion sur ce que doit être l'organisation générale du territoire d'une cité, en particulier sur la gestion des voies de circulation dans une perspective défensive. Certaines de leurs remarques trouvent un écho dans la *Poliorcétique* d'Énée le Tacticien.

Platon et Aristote expriment, respectivement dans les *Lois* et dans la *Politique*, les caractéristiques idéales des territoires civiques. Tous deux partagent l'idée que le territoire doit être à la fois facile à parcourir pour les habitants, mais difficile à envahir pour les ennemis. On lit chez Platon³ :

Δύσβατα δὲ δὴ πάντα ποιεῖν μὲν τοῖς ἐχθροῖς, τοῖς δὲ φίλοις ὅτι μάλιστα εὐβάτα, ἀνθρώποις τε καὶ ὑποζυγίοις καὶ βοσκήμασιν, ὁδῶν τε ἐπιμελουμένους ὅπως ὡς ἡμερώταται ἕκασται γίνωνται.

On rendra les passages difficiles d'accès pour l'ennemi, les plus faciles possible à parcourir pour ceux du pays, hommes, attelages et bétail, en faisant toutes les routes aussi entretenues que possible.

3 Platon, *Lois* 6.761a.

Aristote reprend le même balancement, en déplaçant toutefois légèrement l'accent. Chez Platon, il s'agit de circuler, d'accéder avec facilité ou difficulté (δύσβατα/εὐβάτα) ; Platon envisage toutes les situations de circulation de la vie courante, en mentionnant notamment la circulation des bêtes de sommes et des troupeaux. Aristote, en revanche, centre davantage son propos sur les notions d'invasion par les ennemis et d'évacuation de la population⁴ :

Χρὴ μὲν τοῖς πολεμίοις εἶναι δυσέμβολον αὐτοῖς δ' εὐέξοδον.

[Le territoire] doit être difficile à envahir pour les ennemis, mais facile à évacuer pour les habitants.

Le caractère contradictoire de ces injonctions est frappant. Il implique que les éléments facilitant la circulation des habitants, donc en particulier les routes et leur entretien, mentionné plus loin dans le texte de Platon, soient contrebalancés par des mesures visant à entraver l'avance des ennemis, à savoir l'établissement de garnisons dans des lieux fortifiés et la circulation de patrouilles armées.

Chez Énée le Tacticien, on trouve également l'idée que, en prévision d'une invasion, il convient de rendre le territoire le plus difficile à pénétrer (δυσεπίβολος) et le plus inhospitalier possible⁵. Énée formule également des stratégies distinctes en fonction de l'aspect des accès au territoire. Si les voies de pénétration sont peu nombreuses et peu praticables (μὴ εὐείσβολος), il recommande d'y placer directement les troupes pour empêcher une invasion ; en revanche, si les points d'accès sont nombreux et faciles (μὴ δυσείσβολος), il conseille de placer les forces sur des points du territoire permettant d'empêcher l'avance vers le centre urbain, voire de les placer directement au pied des murs de la ville⁶.

On trouve chez Xénophon et Aristote l'écho d'une réflexion comparable sur la défense des accès dans les régions frontalières. Dans un passage des *Mémoires*, Xénophon met en

4 Aristote, *Politique* 7.5.3 [1327a].

5 Énée le Tacticien, *Poliorcétique* 8.1.

6 Énée le Tacticien, *Poliorcétique* 16.16-17.

scène un dialogue entre Socrate et Périclès. Le philosophe décrit ainsi la zone délimitant l'Attique et la Béotie⁷ :

Πρόκειται τῆς χώρας ἡμῶν ὄρη μεγάλα, καθήκοντα ἐπὶ τὴν Βοιωτίαν, δι' ὧν εἰς τὴν χώραν εἰσοδοὶ στεναὶ τε καὶ προσάντεις εἰσὶ, καὶ ὅτι μέση διέζωται ὄρεσιν ἐρυμνοῖς.

Devant notre territoire se dressent de grandes montagnes qui s'étendent jusqu'en Béotie, elles sont traversées par des sentiers étroits et escarpés qui mènent à notre territoire, dont le centre est entouré d'une ceinture de montagnes fortifiées.

Notons d'emblée que Xénophon, lorsqu'il parle de « montagnes fortifiées », ne pense pas nécessairement à des forts et des murailles installées dans les montagnes, mais peut évoquer plutôt le fait que les massifs montagneux constituent des défenses naturelles. Ce constat débouche, pour Socrate, sur l'idée d'envoyer de jeunes citoyens armés à la légère défendre cette région⁸ :

Ἀθηναίους δ' οὐκ ἂν οἶει, ἔφη, μέχρι τῆς ἐλαφρᾶς ἡλικίας ὀπλισμένους κουφοτέροις ὄπλοις καὶ τὰ προκείμενα τῆς χώρας ὄρη κατέχοντας βλαβεροὺς μὲν τοῖς πολεμίοις εἶναι, μεγάλην δὲ προβολὴν τοῖς πολίταις τῆς χώρας κατεσκευάσθαι ; καὶ ὁ Περικλῆς, Πάντ' οἶμαι, ἔφη, ὦ Σώκρατες, καὶ ταῦτα χρήσιμα εἶναι.

« Ne crois-tu pas, demanda-t-il, que si les Athéniens, jusqu'à l'âge où l'on est encore agile, portaient des armes plus légères et occupaient les montagnes qui défendent notre territoire, ils pourraient nuire à l'ennemi et fournir un vaste rempart aux citoyens de ce pays ? » Périclès répondit : « Je crois, Socrate, que toutes ces mesures sont également utiles. »

Plus loin dans *Les Mémoires*⁹, Socrate converse avec Glaucon et énumère, au fil du dialogue, les différents domaines dans lesquels ce dernier doit être versé pour prétendre à des charges politiques ; la défense du territoire (φυλακὴ τῆς χώρας) en fait partie :

Ἄλλὰ τοι περὶ γε φυλακῆς τῆς χώρας οἶδ' ὅτι ἤδη σοὶ μεμέληκε, καὶ οἶσθα ὅποσαι τε φυλακαὶ ἐπίκαιροὶ εἰσὶ καὶ ὅποσαι μὴ, καὶ ὅποσοι τε φρουροὶ ἱκανοὶ εἰσὶ καὶ ὅποσοι μὴ εἰσὶ· καὶ τὰς μὲν ἐπικαίρους φυλακὰς συμβουλευσεις μείζονας ποιεῖν, τὰς δὲ περιττὰς ἀφαιρεῖν.

Mais en ce qui concerne la défense du territoire, je sais que tu t'en es déjà préoccupé et que tu sais combien de garnison sont indispensables et combien ne le sont pas, combien

7 Xénophon, *Mémoires* 3.5.25-26.

8 Xénophon, *Mémoires* 3.5.27 ; voir FACHARD 2012, p. 269.

9 Xénophon, *Mémoires* 3.6.10.

de gardiens sont en état de servir et combien en sont incapables. Tu conseilleras de renflouer les garnisons indispensables et de retirer les superflues.

Pour le Socrate des *Mémorables*, un dirigeant politique de la cité se doit donc d'avoir une idée claire de la répartition des postes de garde des frontières, de savoir quelles garnisons sont les plus utiles et être en mesure d'ajouter ou retrancher judicieusement aux garnisons en place (Glaucou échoue d'ailleurs lamentablement à impressionner Socrate par sa connaissance des garnisons, en proposant avec beaucoup de véhémence de les supprimer toutes¹⁰). Ce passage résonne fortement avec un extrait de la *Rhétorique* d'Aristote¹¹, qui énumère également les domaines de compétences que doit maîtriser un gouvernant :

Ἔτι δὲ περὶ φυλακῆς τῆς χώρας μὴ λανθάνειν πῶς φυλάττεται, ἀλλὰ καὶ τὸ πλῆθος εἰδέναι τῆς φυλακῆς καὶ τὸ εἶδος καὶ τοὺς τόπους τῶν φυλακτηρίων (τοῦτο δ' ἀδύνατον μὴ ἔμπειρον ὄντα τῆς χώρας), ἵν' εἴ τ' ἐλάττων ἢ φυλακὴ προστεθῆ καὶ εἴ τις περιεργὸς ἀφαιρεθῆ καὶ τοὺς ἐπιτηδείους τόπους τηρῶσι μᾶλλον.

En outre, touchant la défense du pays, il ne faut pas ignorer comment il est défendu, mais savoir le nombre et l'espèce des troupes qui le défendent et les emplacements des ouvrages défensifs (ce qui est impossible à qui ne connaît pas le pays), afin d'ajouter à la défense, si elle est insuffisante, d'y retrancher, si elle est excessive, et de prêter une attention plus grande aux positions favorables.

Xénophon, Platon et Aristote formulent donc des principes généraux de défense du territoire, témoignant probablement d'une réflexion en cours à leur époque, en particulier à Athènes. La défense du territoire est envisagée de façon globale, avec une attention particulière portée aux conditions de circulation et aux espaces frontaliers. La circulation de patrouilles et le contrôle de points fortifiés constituent deux pans de cette problématique. La défense du territoire implique en outre une excellente connaissance topographique, tant de la part des gouvernants que des soldats en patrouille : l'importance de cette connaissance est également soulignée par Énée le Tacticien¹². La gestion des voies de circulation, qui peuvent représenter un avantage ou un danger, apparaît comme un point critique de la défense territoriale.

10 Xénophon, *Mémorables* 3.6.11.

11 Aristote, *Rhétorique* 1.4.10 [1360a].

12 Xénophon, *Hipparque* 4.6 ; Énée le Tacticien, *Poliorcétique* 16.19-20.

2. ROUTES ET FORTIFICATIONS

L'étude des routes va souvent de pair avec celle des fortifications dans la bibliographie disponible. La présence de fortifications, en particulier de tours, peut servir d'argument à la reconstitution d'un tracé, tandis que, réciproquement, la localisation des tours et des forteresses est expliquée par la proximité des voies de circulation. Ce type de raisonnement est largement appliqué dans de nombreux ouvrages de référence sur les voies de circulation. Par exemple, Y. Pikoulas, dans sa monographie *Οδικό δίκτυο και αμύνα*¹³, étudie en parallèle les vestiges de routes et d'édifices défensifs dans le nord-est du Péloponnèse. L'ouvrage de Kl. Tausend *Verkehrswege der Argolis*¹⁴ fait une place importante aux vestiges de tours et de forts le long des voies identifiées. En particulier, la présence de vestiges de tours, que l'auteur qualifie systématiquement de *Wachtürme*, « tours de guet », y est considérée comme une preuve de la valeur stratégique d'un axe routier. La relation entre les routes et les édifices défensifs situés à proximité a longtemps été perçue dans une perspective purement militaire : la route est une voie d'invasion à défendre ; les fortifications ont pour but de surveiller les routes, voire de couper le passage à une armée ennemie.

Cette approche s'est développée, en grande partie, dans le cadre de travaux sur les forteresses du Parnès et du Cithéron, sur les frontières attico-béotiennes. L'étude de ces forteresses, qui a débuté précocement, a eu une influence importante dans le champ des fortifications classiques et hellénistiques. Grâce à l'abondance des travaux dont elle a fait l'objet, la région frontalière entre l'Attique et la Béotie est particulièrement bien documentée. Elle est également le théâtre des débats brûlants qui ont agité la question de la relation entre routes et édifices défensifs. Il est donc tout indiqué de proposer une synthèse des recherches sur la relation entre les défenses et les routes de la frontière attico-béotienne.

13 PIKOULAS 1995.

14 TAUSEND 2006.

2.1. Les forteresses du nord de l'Attique, un « laboratoire » de l'étude des systèmes défensifs

Les confins montagneux de l'Attique et de la Béotie sont jalonnés de plusieurs imposantes forteresses, construites entre le v^e et le iv^e siècle : Eleuthères, Oinoé, Panakton, Phylé, Décélie, Aphidna et Rhamnonte. À ces édifices s'ajoutent des ouvrages de moindre envergure, en particulier des tours, comme celles de Plakoto, Limiko et Tsoukrati, entre autres. Ces édifices sont placés à proximité de points de passage ou de routes importantes. S. Fachard, dans un article de synthèse sur le réseau routier du nord de l'Attique, dénombre six itinéraires principaux reliant Athènes aux régions voisines¹⁵. D'ouest en est, on trouve :

- la voie dite « sacrée », menant d'Athènes à Éleusis et d'où l'on peut poursuivre vers Mégare et le Péloponnèse ;
- une route quittant la plaine de Thria vers Oinoé et Éleuthères et, de là, vers Platées ;
- un chemin construit, bien décrit par E. Vanderpool¹⁶, menant de la plaine de Thria vers la plaine de Skourta et Tanagra ;
- une autre route rejoint la plaine de Skourta *via* Acharnes et Phylé ;
- d'Acharnes, on peut également se diriger vers Décélie, le défilé de Kleidi et Oropos ;
- enfin, la route d'Athènes à Aphidna se poursuit vers l'Amphiaraiion d'Oropos, et de là vers Tanagra, Délion et Chalkis.

Dès le xix^e siècle, comme l'a montré M. Munn¹⁷, ces édifices furent considérés comme formant un système défensif unitaire, planifié par Athènes à l'époque classique pour se prémunir contre l'invasion de son territoire par des armées étrangères. Cette interprétation a longtemps fait consensus. D'abord soutenue par W. M. Leake, elle est largement reprise par la suite¹⁸.

15 FACHARD & PIRISINO 2015, p. 139-140.

16 VANDERPOOL 1978.

17 MUNN 1993, p. 16-17 ; MUNN 2010, p. 189-190 ; FACHARD 2016, p. 209.

18 LEAKE 1841, p. 132-133 ; bibliographie chez MUNN 1993, p. 17, n. 37.

Les savants qui la défendent soutiennent que la localisation de forteresses à proximité des principales voies d'accès entre Attique et Béotie manifeste une volonté de bloquer le passage aux armées d'invasion¹⁹ : on considère donc que les forteresses constituent un ensemble de verrous le long de la frontière de l'Attique.

L'ouvrage de J. Ober *Fortress Attica*²⁰ représente la mise en forme la plus poussée de cette hypothèse. En effet, l'auteur s'y livre à un catalogue précis des routes reliant l'Attique à la Béotie, envisagées essentiellement comme « routes d'invasion »²¹. Il est clair pour lui que ces routes furent pensées en premier lieu pour servir des objectifs militaires et que leurs usages civils étaient secondaires²². Dans cette grille d'analyse, la localisation des voies transfrontalières est quasiment le seul facteur d'explication apporté à l'implantation des forteresses. Pour J. Ober, la relation entre forteresses et routes joue un rôle central dans un vaste plan de défense athénien²³ :

The first indication that the forts formed a coherent system is the comprehensive manner in which all major routes into Attica were observed and guarded by fortified circuits.

Les forteresses serviraient deux objectifs. Tout d'abord, elles empêcheraient la progression des armées d'invasion en les forçant soit à les assiéger, laissant le temps aux armées athéniennes de les rejoindre, soit à prendre le risque de laisser les garnisons menacer leur train²⁴. De plus, J. Ober restitue une chaîne continue de connexions visuelles entre les différents édifices, permettant selon lui des échanges de signaux entre les forteresses et jusqu'à Athènes²⁵. Il propose une datation de l'ensemble de ce système comprise entre 380 et 340 av. n.è., sur la base de critères architecturaux et historiques²⁶.

L'interprétation de J. Ober et, plus largement, la grille de lecture essentiellement militaire des édifices défensifs a suscité des critiques, portées notamment par M. Munn et S. Fachard.

19 WINTERBERG 1892 ; MILCHHOEFER 1895 ; CHANDLER 1926.

20 OBER 1985.

21 OBER 1985, p. 111.

22 OBER 1985, p. 199.

23 OBER 1985, p. 196 : « Le premier indice que les forteresses formaient un système cohérent est la façon totalisante dont toutes les grandes routes pénétrant en Attique étaient surveillées et gardées par des dispositifs fortifiés. »

24 OBER 1985, p. 206.

25 OBER 1985, p. 196.

26 OBER 1985, p. 206.

Les contre-arguments portent sur plusieurs points : le caractère cohérent et le fonctionnement en système des édifices fortifiés de la frontière attico-béotienne ; les modalités exactes des relations entre les routes et les fortifications ; la diversité des facteurs expliquant l'implantation d'une forteresse.

2.2. Un système défensif cohérent ?

Tout d'abord, de sérieux doutes pèsent sur la cohérence des fortifications du nord de l'Attique. Si certaines datent du IV^e siècle, les sources littéraires et les études archéologiques indiquent que d'autres remontent au V^e siècle av. n.è. C'est le cas de Panakton, qui fit l'objet de contentieux entre Athéniens et Béotiens durant la guerre du Péloponnèse²⁷. Sounion, Rhamnonte, Oinoé et Éleusis sont également déjà fortifiées lors de cette guerre²⁸. Du reste, M. Munn souligne à juste titre que, parmi les tenants d'un fonctionnement en système des forteresses, personne n'a soutenu qu'elles aient été construites en même temps²⁹. Mais il y a là une incohérence sérieuse avec l'idée d'un système unifié de fortifications. Les sources écrites elles-mêmes ne font jamais référence à un tel système³⁰.

L'identification précise des éléments constitutifs de ce soi-disant système défensif athénien pose également question. Les forteresses de la région, tout d'abord, sont de natures très différentes. Si certains édifices occupent une position relativement isolée, comme Panakton ou Décélie, plusieurs des forteresses du nord de l'Attique sont, en réalité, des habitats fortifiés : c'est le cas d'Éleusis ou d'Oinoé, qui sont des centres de deme, ainsi que de Rhamnonte.

De plus, certains auteurs ont englobé dans ce « système défensif » un grand nombre de vestiges de tours, qui permettent d'affirmer l'existence d'un système très dense et de soutenir l'hypothèse d'un réseau de communication visuelle. Or, les recherches sur les tours antiques isolées ont montré qu'un grand nombre de ces édifices ne jouaient pas un rôle militaire, mais faisaient partie d'installations agricoles³¹. S. Fachard rappelle que ce type de vestiges correspond

27 Thucydide 5.3.5 ; MUNN 2010, p. 194.

28 FACHARD 2012, p. 269.

29 MUNN 2010, p. 191.

30 MUNN 1993, p. 15-25 ; FACHARD 2012, p. 269-271 ; FACHARD 2016, p. 210.

31 MORRIS & PAPADOPOULOS 2005 ; LOHMANN 2015.

souvent à des fermes à tours, édifices privés à vocation d'habitat et de stockage³². H. Lohmann signale également que certaines des tours de J. Ober correspondent en réalité à des sanctuaires de sommets, voire des terrassements³³. Il n'y a donc pas non plus de cohérence structurelle ni fonctionnelle dans les édifices attribués au « système défensif » athénien.

De plus, le caractère mouvant de la frontière entre Athènes et les cités béotiennes pose des problèmes d'attribution de certaines forteresses aux différentes puissances. La théorie d'un système défensif unitaire repose largement sur l'attribution à Athènes de l'ensemble des édifices fortifiés de la région frontalière. Pourtant, une partie des édifices pourraient bien avoir été bâtis, en réalité, par des Béotiens, ou du moins avoir changé de mains à une ou plusieurs reprises, ce qui doit nécessairement être pris en compte pour l'interprétation du fonctionnement des fortifications³⁴. Les débats autour de la forteresse d'Éleuthères, sur lesquels nous reviendrons, sont caractéristiques de cette problématique³⁵.

Ainsi, le consensus selon lequel les forteresses et autres édifices fortifiés des zones frontalières du Parnès et du Cithéron constitueraient un vaste ensemble défensif planifié par la cité d'Athènes présente des faiblesses importantes. Les indices architecturaux et archéologiques ne plaident guère en faveur d'une telle unité : on ne peut pas déceler de phase de construction commune et l'attribution systématique des édifices défensifs de la région à Athènes relève du raisonnement circulaire. L'existence même d'un ensemble architectural cohérent n'est donc pas prouvée. Plus encore, les mécanismes de défense restitués par les tenants du système défensif athénien sont discutables.

2.3. Forteresses et contrôle des routes

La reconstitution d'un système défensif cohérent repose en effet sur l'idée que les forteresses forment une chaîne défensive contrôlant l'ensemble des points de passage de la frontière. M. Munn a baptisé « route-control hypothesis » cette interprétation de la fonction des

32 FACHARD 2012, p. 265 ; FACHARD 2016, p. 220.

33 LOHMANN 2015, p. 251.

34 FACHARD 2016, p. 210.

35 FACHARD 2013. Voir notamment les références p. 81, n. 1.

forteresses³⁶. Il montre qu'elle s'enracine en réalité dans une conception stratégique moderne, anachronique pour la Grèce antique. W. Leake ou les officiers prussiens ayant contribué aux *Karten von Attika* sont influencés par le rôle de l'artillerie, qui permet effectivement de bloquer le passage d'une armée dans un espace étroit habilement choisi, mais qui possède des capacités sans commune mesure avec celles des armes de jet antiques³⁷.

Assez tôt, des critiques furent formulées contre cette idée, par exemple par A. W. Gomme qui, dans son commentaire de Thucydide, contestait que les forteresses pussent contrôler ou bloquer des routes³⁸. Y. Garlan, dans ses *Recherches de poliorkétique grecques*, souligne également que les forteresses de l'Attique « se révélèrent incapables de contenir les envahisseurs ou même de les menacer sur leurs arrières »³⁹. Mais le caractère relativement consensuel de la « route-control hypothesis » n'en a pas été menacé pour autant. Or, il est désormais démontré que les forteresses antiques ne permettent nullement de contrôler les routes, ni, à plus forte raison, d'empêcher le passage d'une armée au complet. Paradoxalement, la publication de *Fortress Attica* de J. Ober a marqué simultanément la mise en forme académique la plus aboutie de la « route-control hypothesis » et l'émergence de critiques décisives⁴⁰ de ce modèle, qui a pourtant conservé une certaine autorité dans des travaux ultérieurs⁴¹.

Une première objection de M. Munn complète la critique de l'hypothèse d'un réseau uniforme : il est difficile de penser que les forteresses les plus anciennes remplissaient déjà un rôle en tant que partie d'un ensemble qui n'existait pas encore, en bloquant certaines voies du territoire athénien tandis que d'autres demeuraient libres⁴². Au reste, aucune source antique ne confirme que les forteresses visaient à empêcher des invasions et à défendre les routes⁴³.

Plus encore, une observation précise de la localisation des fortifications par rapport aux routes décrédibilise cette hypothèse. Tout d'abord, certains axes importants sont dépourvus

36 MUNN 2010, p. 189.

37 MUNN 2010, p. 189-190; FACHARD 2016, p. 228 ; BLOMLEY 2022, p. 57.

38 GOMME 1956, p. 67 ; MUNN 2010, p. 190.

39 GARLAN 1974, p. 81 ; p. 82.

40 LOHMANN 1987 ; MUNN 1986 ; MUNN 1993 ; MUNN 2010 ; FACHARD 2012.

41 Par exemple, sur les forteresses phocidiennes, voir TYPALDOU-FAKIRIS 2004, p. 306 ; en Argolide, TAUSEND 2006.

42 MUNN 1993, p. 16.

43 MUNN 1993, p. 16 ; FACHARD 2012, p. 267.

de fortifications. On peut ainsi emprunter la route côtière de Mégare à Athènes passant par le massif du Kerata et Éleusis sans rencontrer d'autres fortifications que celles d'Éleusis, dont l'objectif premier est évidemment de protéger le bourg, et que l'on peut aisément contourner par la plaine⁴⁴. Le corridor passant par Aphidna, qui relie Oropos et Tanagra à l'Attique, n'est pas non plus défendu⁴⁵. Cette route, que S. Fachard juge « facile » et dont Ober estime qu'elle pouvait être carrossable, n'est pas jugée très adaptée comme voie d'invasion par J. Ober, étant très à l'est d'Athènes et donc « somewhat out of the way »⁴⁶. Il n'empêche que, si l'on considère que les forteresses les plus occidentales empêchaient effectivement les invasions, des ennemis auraient pris au sérieux la possibilité d'un contournement par l'est.

De plus, M. Munn et S. Fachard montrent que, sur l'ensemble des forteresses du nord de l'Attique, aucune ou presque n'est bâtie à proximité immédiate des axes routiers. Pour la plupart, elles se situent en effet en retrait des voies de communications, parfois à quelques kilomètres. C'est notamment le cas de la forteresse de Panakton, bien étudiée par M. Munn. Cette situation interdit d'envisager une action directe des garnisons présentes dans la forteresse sur la route : le jet de projectiles n'est guère envisageable et ne peut, en l'absence d'artillerie, constituer une menace sérieuse pour des envahisseurs qui auraient décidé de pénétrer en Attique. A. Blomley, dans son travail sur les fortifications d'Argolide, observe elle aussi que la majorité des édifices qu'elle étudie se situent trop en retrait des routes pour que l'on puisse contrôler la circulation depuis leurs murs⁴⁷. J. Ober développe également l'idée qu'une armée d'invasion serait dans l'obligation de faire le siège de chaque forteresse rencontrée pour ne pas laisser de garnison ennemie à ses arrières. Cette analyse ne convainc guère⁴⁸.

Enfin, la « route-control hypothesis » ne permet pas de rendre compte de façon satisfaisante de la qualité des routes des régions frontalières du nord de l'Attique. Cette zone comprend un certain nombre de routes très bien construites, comme la « voie sacrée »

44 Les *Karten von Attika* font également figurer une tour sur le trajet, mais elle est aujourd'hui détruite : sa fonction n'est donc pas connue. Je remercie S. Fachard d'avoir attiré mon attention sur cet élément.

45 FACHARD 2012, p. 268.

46 OBER 1985, p. 115.

47 BLOMLEY 2022, p. 65 ; p. 69.

48 MUNN 1993, p. 19.

d'Athènes à Éleusis, ou encore les routes de Panakton, d'Oinoé ou de Phylé⁴⁹. La qualité des vestiges laisse penser que la cité athénienne a lourdement investi dans la construction de routes dans le massif du Parnès à l'époque classique, en particulier de routes carrossables, même si certaines des voies dont on retrouve les vestiges n'en sont pas, mais appartiennent à la catégorie que S. Fachard nomme « *engineered path* »⁵⁰. Dans le travail de J. Ober, la construction des routes et celle des forteresses sont considérées comme à peu près contemporaines⁵¹ : ainsi, les routes de grandes qualités construites par Athènes dans cette région frontalière auraient pour objectif de desservir des forteresses qui visent elles-mêmes à défendre les routes. Mais cette interprétation semble dangereusement proche du raisonnement circulaire. En effet, pourquoi bâtir une forteresse censée bloquer le passage à une invasion redoutée et, dans le même temps, rendre la circulation beaucoup plus aisée, de la forteresse vers Athènes, par la construction d'une route ? Si tel était vraiment le but poursuivi, le meilleur moyen d'empêcher une invasion par une armée ennemie devrait être, à la rigueur, de s'abstenir de construire des voies qui autorisent et favorisent le passage d'armées nombreuses et lourdement équipées. Ici, la prise en compte exclusive de la valeur militaire des routes n'est pas satisfaisante. Même si ces enjeux militaires sont à prendre au sérieux, il convient de considérer les routes dans toute la richesse de leurs usages, notamment civils et économiques.

Dans leur analyse des édifices défensifs de la frontière attico-béotienne, J. Ober et ses prédécesseurs se sont donc focalisés sur les situations d'invasion et les déplacements de corps d'armées, pour soutenir la vision d'un système de fortifications cohérent verrouillant la frontière d'Athènes, dans une conception stratégique héritée des guerres modernes et contemporaines. Les fortifications, mais aussi les routes, sont conçues comme des structures aux enjeux essentiellement militaires : les routes sont des voies d'invasion, les forteresses ont pour fonction d'entraver la circulation des armées ennemies. Mais cette analyse est de plus en plus remise en cause. La relation entre routes et fortifications doit donc être envisagée avec plus

49 VANDERPOOL 1978 ; PLATONOS 2009 ; PIRISINO 2015.

50 FACHARD 2012 ; FACHARD & PIRISINO 2015.

51 OBER 1985, p. 179.

de complexité. Ainsi, la déconstruction de la « route-control hypothesis » débouche sur une analyse des fortifications qui doit prendre en considération les équilibres propres des espaces où elles sont implantées, afin de dépasser une vision des défenses du territoire bâtie sur des conceptions purement stratégiques et déconnectée des enjeux « civils » de peuplement, de circulation et d'exploitation des territoires.

3. ROUTES ET DÉFENSES : UNE APPROCHE TERRITORIALE

Ainsi, la perception des forteresses comme des « verrous » placés sur les routes a vécu. Il semble plus juste d'envisager, avec M. Munn et S. Fachard, que celles-ci assuraient plutôt une surveillance visuelle des voies de communication. Les missions de contrôle proprement dites étaient en revanche sans doute confiées à des patrouilles, bien attestées dans les sources, comme on le verra plus loin. Les forteresses servaient vraisemblablement de bases arrière à ces troupes. Mais surtout, elles permettaient d'assurer la mise à l'abri des personnes et des biens en cas de troubles : c'était là leur rôle premier et fondamental, d'après l'analyse de S. Fachard sur les fortifications du territoire d'Érétrie⁵².

Comment envisager alors le lien entre routes et forteresses ? L'abandon de la « route-control hypothesis » contraint *a priori* à rejeter l'idée d'un lien privilégié entre les voies et l'implantation des édifices défensifs, pour revaloriser la relation de ces derniers avec les zones d'habitat et d'exploitation. Si la relation entre routes et forteresses semble dès lors constituer une « impasse »⁵³, on peut toutefois la réévaluer en l'intégrant à une réflexion d'ensemble sur les équilibres territoriaux locaux. L'exemple de la plaine d'Iria, sur le territoire épidaurien, et de la route qui la relie au centre urbain par la vallée du Bedeni illustre à quel point la construction d'une route contribue à la prise de contrôle d'une cité sur un territoire⁵⁴. Dans son étude des fortifications d'Argolide, A. Blomley met également en évidence la relation entre les fortifications et les activités agricoles⁵⁵. L'intérêt de cette approche territoriale est démontré en Attique – encore – grâce aux études microrégionales

52 FACHARD 2012, p. 293-294.

53 FACHARD 2012, p. 295.

54 Voir *supra*, chap. II.3.

55 BLOMLEY 2022, p. 106-126.

menées dans la plaine de Skourta par M. Munn et dans la plaine de Mazi par S. Fachard. Nous développerons ces deux exemples bien documentés, ainsi que celui de la tour de Mati sur le territoire de Phénéos, en Arcadie.

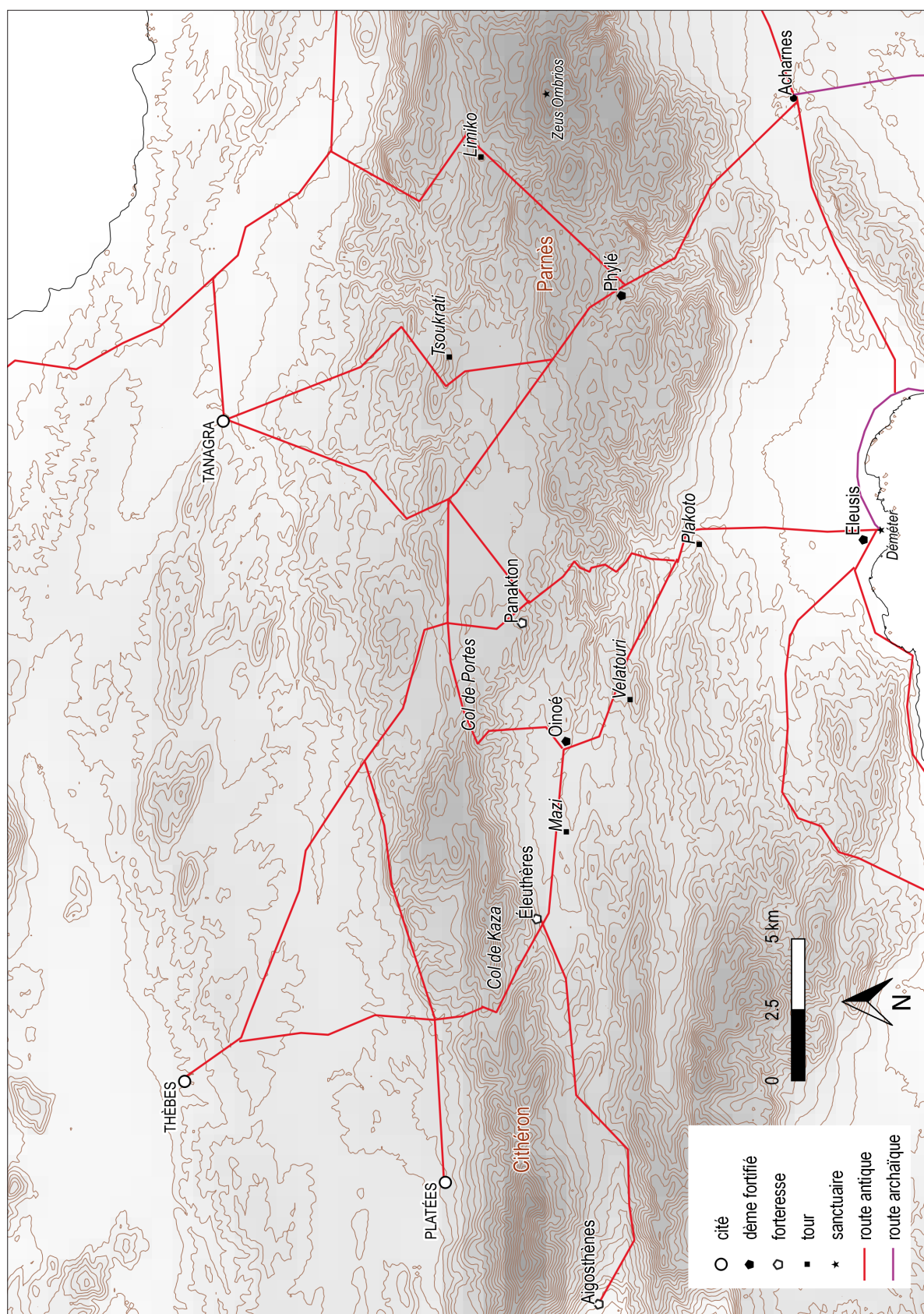
Les plaines de Skourta et de Mazi, situées entre les massifs du Parnès et du Cithéron, présentent des similitudes et ont fait l'objet de prospections approfondies qui ont permis des analyses territoriales fines. La compréhension de la relation entre routes et fortifications y gagne en complexité. Ces deux plaines encaissées, distantes l'une de l'autre de quelques kilomètres, furent âprement disputées entre Athènes et les cités béotiennes entre l'époque classique et le III^e siècle av. n.è. En effet, elles représentent des zones d'exploitation agricole intéressantes, permettant aussi bien la culture céréalière que l'élevage, voire la sylviculture. Toutes deux sont marquées par une occupation humaine complexe : zones cultivées, édifices défensifs, habitats et routes y sont étroitement imbriquées et la frontière attico-béotienne les traverse selon des tracés mouvants. Toutes deux se situent sur des voies de circulation majeures entre Athènes et les cités béotiennes. Plusieurs vestiges de routes antiques y ont été identifiés, en particulier deux voies découvertes par E. Vanderpool⁵⁶, orientées respectivement vers Panakton et vers Oinoé, d'une grande qualité de construction (**carte 7**).

3.1. La plaine de Skourta

La plaine de Skourta est un bassin sédimentaire du massif du Parnès, vaste d'environ 30 km². Trois édifices antiques y ont attiré l'attention dès les premières explorations archéologiques de la Grèce : une forteresse sur sa bordure sud-ouest, sur un petit sommet dont le toponyme moderne est Kavasala, et deux tours situées sur des éminences au nord de la plaine, au lieu-dit Pyrgaki, qui domine Limiko, et à Tsoukrati.

L'identification de la forteresse a occasionné des débats. Pour les historiens de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle, Kavasala se trouvait trop éloignée des axes principaux pour pouvoir correspondre à la prestigieuse Panakton. On plaçait plutôt cette dernière à Gyphtokastro, dont les vestiges sont plus impressionnants que ceux de Kavasala et qui domine le col de Kaza.

56 VANDERPOOL 1978.



Carte 7.

Les routes du nord-ouest de l'Attique et les plaines de Mazi et Skourta.

A. Vorsanger (d'après VANDERPOOL 1978 ; FACHARD & PIRISINO 2015)

Certains chercheurs ont même avancé l'hypothèse qu'Éleuthères et Panakton ne seraient en réalité qu'une même forteresse, identifiable à Gyphtokastro, tandis que le site de Kavasala était ravalé au rang de fortin béotien⁵⁷. Mais E. Vanderpool⁵⁸ a prouvé de façon certaine qu'il s'agissait là de la forteresse athénienne de Panakton, attestée dès le v^e siècle par Thucydide, tandis que la forteresse de Gyphtokastro était reconnue pour être l'antique Éleuthères, bel et bien distincte de Panakton. Cette identification a été unanimement acceptée depuis l'article de E. Vanderpool⁵⁹. La découverte de plusieurs inscriptions éphébiques athéniennes confirme définitivement l'identification de la forteresse de Kavasala avec Panakton⁶⁰.

Les recherches de terrain menées par M. Munn dans la plaine de Skourta ont permis de mieux comprendre l'inscription de la forteresse de Panakton dans le contexte de cette plaine frontalière. La plaine demeure inhabitée entre la période protogéométrique et la première moitié du v^e siècle av. n.è. Pour M. Munn, cette période correspond à son usage comme pâturage indivis entre Athéniens et Béotiens, attesté par Thucydide⁶¹. Mais la plaine est progressivement soumise à un mouvement d'appropriation par Athènes dans la seconde moitié du v^e siècle av. n.è. La forteresse est édifée à cette époque, peu avant le début de la guerre du Péloponnèse⁶². Les Thébains s'en emparent en 421 pour mettre fin à une présence athénienne contraire aux anciens traités ; lorsque la paix les contraint à remettre la forteresse aux Athéniens, ceux-ci la trouvent détruite⁶³.

Mais l'exploitation de la plaine se poursuit, voire s'intensifie au iv^e siècle. La forteresse est reconstruite dans la première moitié du iv^e siècle et abrite par la suite une garnison éphébique, comme l'indiquent notamment des inscriptions découvertes sur le site⁶⁴. Aux bordures de la plaine, on voit s'établir des habitats entre la fin du v^e et le début

57 Identification proposée par BELOCH 1911 et largement suivie, notamment par KAHRSTEDT 1932 ; WIESNER 1949 ; GOMME 1956 ; BESCHI 1968. Voir la bibliographie détaillée chez MUNN 2010, p. 192, n. 16-17.

58 VANDERPOOL 1978.

59 MUNN 2010, p. 192.

60 MUNN 2021.

61 Thucydide 5.42.1 ; MUNN & ZIMMERMANN-MUNN 1990, p. 36 ; MUNN 2010, p. 195.

62 MUNN 2010, p. 195.

63 Thucydide 5.3.5 et 5.42.1.

64 Démosthène, *Contre Conon* [54]3.5 ; MUNN & ZIMMERMANN-MUNN 1990, p. 37 ; MUNN 1996 ; MUNN 2010, p. 195 ; MUNN 2021.

du IV^e siècle av. n.è.⁶⁵ Les Athéniens tirent alors de la plaine une importante production céréalière : d'après une inscription de 329/8⁶⁶, sa production de blé équivaut à un dixième de la production du reste de l'Attique. La plaine semble également fournir des ressources en bois, si l'on en croit le toponyme de *Drymos* associé à tout ou partie de la plaine⁶⁷ – il s'agit d'ailleurs encore aujourd'hui d'un espace partiellement boisé⁶⁸. Les tensions attico-béotiennes semblent toujours présentes : dans la seconde moitié du IV^e siècle av. n.è., deux tours de construction similaire sont édifiées sur les limites béotiennes de la plaine, à Limiko et Tsoukrati⁶⁹. Les sources écrites ne mentionnent pas ces édifices, que l'on désigne donc par les toponymes modernes.

Outre cet ensemble constitué des fortifications, des habitats et des zones agricoles, on connaît plusieurs voies antiques débouchant dans la plaine. Du côté béotien, les cols de Portes et Kleidi, ainsi que la passe en contrebas de la tour de Limiko, permettent de quitter la plaine en direction de Thèbes, Tanagra et Oinophyta⁷⁰. À l'extrémité sud-est de la plaine, une route se dirige vers le dème fortifié de Phylé⁷¹. On peut encore observer des murs de soutènement et des virages en épingle. La route était au moins partiellement carrossable, comme l'indiquent des ornières visibles par endroits⁷². Cette route a fait l'objet d'une prospection extensive par D. Pirisino⁷³.

Mais la voie la plus intéressante pour le propos de ce chapitre se situe au sud-ouest de la plaine, non loin de Panakton. Les vestiges d'une route de grande qualité sont préservés sur plusieurs kilomètres : venant du sud, la route parvenait dans la plaine à peu de distance de la forteresse (**fig. 48**). E. Vanderpool a décrit cette section de voie qu'il suppose, selon toute probabilité, antique⁷⁴. Sa réalisation est très soignée. La voie s'appuie sur des murs

65 MUNN 2010 p. 195.

66 IG II² 1672, l. 271-271 ; MUNN & ZIMMERMANN-MUNN 1990, p. 37.

67 Démosthène, *Sur l'ambassade* 19.326 ; IG II² 1672, l. 271-272.

68 MUNN 2010, p. 195.

69 MUNN & ZIMMERMANN-MUNN 1990, p. 37 ; MUNN 2010 p. 196.

70 FACHARD & PIRISINO 2015, p. 140.

71 OBER 1985, p. 116 ; FACHARD & PIRISINO 2015, p. 140.

72 FACHARD & PIRISINO 2015, p. 142 ; PIRISINO 2015, notamment p. 249.

73 PIRISINO 2015.

74 VANDERPOOL 1978 ; FACHARD & PIRISINO 2015, p. 140



Figure 48.

Vue de la forteresse de Panakton vers le sud-ouest. La route actuelle reprend le tracé antique vers la plaine d'Éléusis. Cl. A Vorsanger.

de soutènement en pierre sèche et, dans les fortes pentes, forme des virages en épingle⁷⁵. Malheureusement, des chemins modernes ont perturbé les vestiges et la chaussée ancienne n'est plus présente. La route est large de 2,5 à 3 m et n'était probablement pas carrossable, selon E. Vanderpool comme selon S. Fachard, même si J. Ober envisage prudemment qu'elle puisse l'être⁷⁶. Les vestiges suivent une orientation nord-sud, à travers le relief séparant la plaine de Skourta de la plaine de Thria. La section conservée fait donc partie d'un axe reliant la plaine de Skourta à Éléusis vers le sud et se prolongeait, au nord, vers Thèbes et vers Tanagra. La localisation de la route et sa qualité d'exécution indiquent qu'il s'agit d'une voie bâtie à grands frais par la cité d'Athènes⁷⁷. La découverte de ces vestiges a permis à E. Vanderpool de rectifier la localisation de Panakaton. En effet, cette route permet de replacer le site sur un

75 VANDERPOOL 1978, p. 236-237.

76 VANDERPOOL 1978, p. 236 ; FACHARD & PIRISINO 2015, p. 139 ; OBER 1985, p. 117.

77 FACHARD 2017, p. 37.

axe antique important entre Athènes, Thèbes et Tanagra. Comment analyser la relation entre la route et la forteresse de Panakton ? Comment, plus largement, envisager les enjeux et le fonctionnement des routes dans une région frontalière aux équilibres complexes comme la plaine de Skourta ?

La route de Panakton illustre bien les limites de la « route-control hypothesis » telles qu'elles ont été évoquées plus haut. En effet, la route passe à environ 3 km en contrebas de la forteresse. Elle ne pourrait donc pas être menacée depuis les murailles⁷⁸. Pour accéder à la forteresse, il convient de restituer un chemin bifurquant depuis la voie principale. On ne peut donc envisager la possibilité d'actions militaires menées depuis la forteresse elle-même sur la route.

Pour autant, cette dernière devait avoir une certaine importance dans les missions de la garnison. Elle devait faire l'objet d'une surveillance visuelle depuis les murailles, d'où l'on jouit d'une excellente visibilité sur son tracé, ainsi que de patrouilles. C'est sans doute par cette route que les soldats se rendaient de l'Attique vers la forteresse. On doit également se figurer que le contrôle du trafic dans la plaine faisait partie de leurs attributions. La relation entre la route et la forteresse, à Panakton, n'est donc pas aussi immédiate qu'elle a pu le paraître et la présence de la forteresse ne suffit pas à expliquer pourquoi les Athéniens ont investi dans la construction d'une route de si grande qualité.

Il convient de replacer la question de la relation entre la route et la forteresse dans le cadre plus large de l'ensemble de la plaine et de ses problématiques territoriales spécifiques. Pour J. Ober, la route a été pensée par Athènes comme une « military highway »⁷⁹ ; cependant, l'étude attentive de la plaine de Skourta permet de comprendre que cette route joue avant tout un rôle dans les équilibres humains, économiques et politiques de cette microrégion frontalière. Les travaux de M. Munn et S. Fachard montrent en effet que la route de Panakton fait partie d'une stratégie d'exploitation et de contrôle du territoire qui dépasse largement les seules préoccupations sécuritaires. M. Munn souligne la richesse de la plaine en ressources

78 MUNN 2010, p. 192.

79 OBER 1985, p. 117.

variées. L'intérêt de cette zone n'est pas militaire : il s'agit, pour Athènes, d'assurer sa mainmise sur de riches terres arables et boisées, au détriment des Béotiens et de l'ancien accord de partage des pâturages. Dans ce contexte, établir des habitats et des exploitations agricoles, édifier une forteresse, construire des routes contribuent à imposer la présence athénienne de façon pérenne. S. Fachard souligne l'investissement financier considérable que représentent la construction de la forteresse et de la route, ainsi que l'entretien d'une garnison sur place. La corrélation entre l'exploitation agricole, la présence d'habitats, l'architecture défensive et la construction de routes constituent ce qu'il nomme « la signature archéologique de stratégies de contrôle des régions frontalières »⁸⁰.

Sur ces terres disputées, la présence de la garnison doit dissuader d'éventuels coups de main béotiens : razzias, invasions, mais aussi fournir une protection aux habitants de la plaine en cas de danger. Outre les personnes, elle permet également de mettre à l'abri le bétail, les récoltes, les biens. Forteresse et garnison ont donc une fonction assez lisible dans le dispositif d'appropriation de la plaine par les Athéniens. Enfin, la localisation de la forteresse, au sud d'une plaine traversée par la frontière avec les cités béotiennes, et le tracé de la route de Panakton, qui progresse en direction d'Éleusis et du reste de l'Attique, permettent d'envisager que des contrôles douaniers pouvaient être menés dans le secteur.

La construction de la route de Panakton, ainsi que de la route qui, de Phylé, se prolongeait dans la plaine de Skourta⁸¹, contribue également à asseoir le contrôle athénien sur la plaine. Le contrôle économique d'abord : la route permet d'acheminer les produits de la plaine vers les marchés athéniens, non seulement ceux de la ville, mais aussi ceux des *dèmes* du nord de l'Attique⁸². On peut également songer aux *agoras* de frontières qu'évoque Démosthène⁸³ : une plaine comme Skourta serait une localisation intéressante pour de tels marchés. Même non carrossable, la route de Panakton devait être un axe très aisé pour le transport humain ou animal, qui représentait l'essentiel du portage de biens agricoles et commerciaux. Peut-être était-elle moins adaptée au transport du bois qu'on imagine abattu au lieu-dit Drymos, car elle

80 FACHARD 2017, p. 39 : « the archaeological signature of control strategies in borderlands ».

81 PIRISINO 2015, p. 249.

82 FACHARD 2017, p. 49.

83 Démosthène, *Contre Aristocrate* [23]38-39 ; voir *infra*, chap. III.3.

ne permettait pas le passage des attelages⁸⁴. Mais la route de Phylé, plus à l'est et qui, elle, est au moins partiellement carrossable, était peut-être le débouché de cette production. En effet, Drymos pourrait être localisé de préférence à l'est de la plaine (c'est en tout cas la proposition de S. Fachard⁸⁵). De plus, la route de Phylé se poursuit vers Acharnes, dème dont les habitants sont représentés en charbonniers par Aristophane⁸⁶. La route de Panakton a donc un enjeu économique important pour Athènes, puisqu'elle permet à la cité de jouir des produits de la plaine.

Cet enjeu économique est indissociable, dans ce territoire disputé, des enjeux politiques. La plaine de Skourta n'a jamais été le siège d'un dème athénien. Le lien entre la population locale et Athènes était sans doute susceptible de s'affaiblir en cas de modification des rapports de forces ou de changement du statut de la plaine : Aristote, dans *La Politique*, évoque la méfiance de certaines cités envers leurs citoyens vivants sur les frontières⁸⁷. Pour Athènes, favoriser les circulations entre la plaine et les dèmes attiques permet aussi d'approfondir son lien économique, culturel, politique, religieux, avec les habitants de la plaine. La route rapproche littéralement la plaine de Skourta de l'Attique, puisque la construction d'une voie confortable et solide rend les trajets plus rapides et plus sûrs. Disposer de bonnes routes s'avère indispensable à l'exploitation et l'appropriation de la plaine au bénéfice des Athéniens.

Au-delà de sa seule relation à la forteresse, on peut considérer que la route de Panakton – et l'on peut dire de même de la route de Phylé, à l'autre extrémité de la plaine – fait partie du dispositif de défense de la plaine. Les routes ne sont pas uniquement des structures à défendre, mais elles contribuent activement à l'accroissement des capacités d'actions et du contrôle athénien dans la zone en question. Dans cette lecture en termes de domination territoriale, on ne peut plus véritablement établir de lien privilégié entre la route et la forteresse. La relation de la route aux problématiques de défense du territoire est multiple. Les fortifications, les habitats

84 Voir MULLIEZ 1982, p. 109-111 : le bois était fréquemment transporté par des attelages, même si on pouvait également faire descendre les grumes des montagnes en les faisant tirer par des bêtes de somme non attelées, voire grâce à des techniques de roulage.

85 FACHARD & PIRISINO 2015, carte p. 140.

86 Aristophane, *Les Acharniens*.

87 Aristote, *Politique* 7.1330a ; FACHARD 2017, p. 23.

et la route constituent différentes facettes d'un programme d'appropriation, de contrôle et d'exploitation du territoire⁸⁸.

3.2. La plaine de Mazi

La plaine de Mazi se situe non loin de la plaine de Skourta, vers l'ouest. Il s'agit, comme la plaine de Skourta, d'une microrégion frontalière, d'une surface de 8 km², partagée et disputée au fil des siècles entre l'Attique et la Béotie. L'occupation et l'exploitation de cet espace sont bien documentées grâce à l'ambitieux programme de prospection dont la plaine a fait l'objet entre 2014 et 2017, sous la direction de A. Knodell, S. Fachard et K. Papangeli, le *Mazi Archaeological Project*⁸⁹.

Dans l'Antiquité, la plaine comprend plusieurs centres de peuplement. Les deux principaux habitats antiques sont, à l'est, le dème athénien fortifié d'Oinoé⁹⁰ et, à l'ouest, le bourg localisé en contrebas de la forteresse d'Éleuthères⁹¹. Ils sont distants d'environ 6 km. Leur occupation est attestée dès la fin du VI^e siècle. L'époque classique voit l'exploitation et l'occupation de la plaine s'intensifier. Le IV^e siècle représente un pic de densité, des habitats secondaires se développant autour des deux principaux centres que sont Éleuthères et Oinoé⁹².

De façon remarquable, le centre du bassin demeure vide d'habitations pendant l'Antiquité et présente, à la prospection, des densités de matériel particulièrement faibles⁹³. Cela tient à deux raisons. Tout d'abord, les terres du centre de la plaine étaient avant tout consacrées à l'exploitation agricole. En effet, comme la plaine de Skourta, la plaine de Mazi est un espace très propice à l'agriculture. Aujourd'hui, la vigne et les céréales y sont intensément cultivés. Mais, surtout, la plaine de Mazi était un espace frontalier très disputé, en particulier à l'époque classique. Les multiples édifices défensifs situés dans et à proximité de la plaine en témoignent. Les deux principaux centres d'habitat sont également marqués par des fortifications massives.

88 FACHARD 2017 p. 36-38.

89 FACHARD *et al.* 2015 ; KNODELL *et al.* 2017 ; PAPANGELI *et al.* 2018 ; FACHARD 2017.

90 FACHARD *et al.* 2015, p. 183-185 ; PAPANGELI *et al.* 2018, p. 154-158.

91 KNODELL *et al.* 2016, p. 144-145.

92 KNODELL *et al.* 2017, p. 161.

93 KNODELL *et al.* 2017, p. 161.

La forteresse d'Éleuthères domine la plaine au nord-ouest. Cet édifice très impressionnant est bâti sur une éminence à proximité du col de Kaza, au-dessus du bourg d'Éleuthères. On y reconnaît plusieurs phases de construction. Le premier état, assez mal préservé, remonte à la fin du v^e siècle av. n.è., tandis que la physionomie visible du bâtiment date essentiellement du iv^e siècle⁹⁴. Il s'agit d'une forteresse massive, constituant approximativement un rectangle de 300 m de côté d'est en ouest et 150 m du nord au sud, pour une superficie de 2,9 ha⁹⁵. Au sud, les murailles dominent une pente abrupte. La façade nord, la plus monumentale, est rythmée par treize tours carrées et percée de trois poternes. La forteresse comprend deux portes principales à l'est et à l'ouest, désignées respectivement comme portes d'Oinoé et de Platées dans les publications. Les deux portes, dont S. Fachard souligne la monumentalité, sont reliées par un chemin carrossable⁹⁶.

À l'autre extrémité de la plaine, Oinoé comporte également une fortification notable. Il ne s'agit pas, comme Éleuthères, d'une forteresse à proprement parler, mais d'un habitat fortifié : le centre du dème est entouré de murailles dont l'existence est attestée dès le début de la guerre du Péloponnèse⁹⁷. Ces fortifications connaissent au moins deux phases de construction, aux époques classique et hellénistique (fin du iv^e ou début du iii^e siècle)⁹⁸.

En plus de ces deux structures défensives de grande envergure, plusieurs tours sont édifiées dans la plaine ou ses environs. La tour de Mazi, dont les 14 m d'élévation sont bien visibles depuis la route moderne, est une tour carrée du iv^e siècle⁹⁹. Elle se situe dans le sud de la plaine, à 2,5 km d'Oinoé, assez proche du centre de la plaine. Vu son élévation considérable, elle représentait un poste d'observation intéressant sur les environs. Cependant, S. Fachard remarque que d'autres emplacements permettent une meilleure visibilité et penche plutôt pour l'hypothèse d'une tour de ferme¹⁰⁰.

94 KNODELL *et al.* 2017, p. 156 ; FACHARD *et al.* 2020, p. 498.

95 FACHARD *et al.* 2020, p. 498.

96 FACHARD 2013, p.87 ; KNODELL *et al.* 2017, p. 156-157 ; FACHARD *et al.* 2020, p. 511-512.

97 Thucydide 2.18.1-2 ; FACHARD 2013, p. 92.

98 PAPANGELI *et al.* 2018, p. 158.

99 KNODELL *et al.* 2017, p. 161.

100 FACHARD 2013, p. 94.

Du côté d'Éleuthères, deux tours se situent plus avant dans le défilé de Kaza. Elles sont datées de l'époque classique et semblent former une paire¹⁰¹. De la même façon, on trouve en arrivant à Oinoé depuis les montagnes qui délimitent la plaine de Mazi au sud-est, sur la colline de Velatouri, une tour ronde d'époque classique (fin du v^e ou début du iv^e siècle), bénéficiant d'une intervisibilité avec celle de Plakoto, au débouché de la plaine de Thria, plus au sud¹⁰².

Le peuplement de la plaine est donc dense, avec deux bourgs auxquels il faut ajouter des habitats plus restreints. L'exploitation agricole, surtout à l'époque classique, est importante. La répartition des structures défensives dans et autour de la plaine signale une situation complexe. En effet, la plaine de Mazi est une zone frontalière entre Athènes et la Béotie ; elle a changé de mains à plusieurs reprises¹⁰³ et ce statut influence fortement son organisation territoriale. L'analyse de la relation entre routes et défenses dans la plaine de Mazi est notamment liée à la question débattue de l'attribution de la construction de la forteresse d'Éleuthères – dans son deuxième état, trop monumental pour laisser envisager une initiative locale¹⁰⁴ – aux Athéniens ou aux Béotiens.

Les sources écrites ne tranchent pas explicitement cette question, mais font état de conflits entre Athéniens et Béotiens dans la plaine de Mazi dès les vi^e et v^e siècles. Le iv^e siècle représente une période de très grande tension entre Athènes et Thèbes, qui étend alors son autorité jusqu'à la frontière athénienne¹⁰⁵. La forteresse a longtemps été considérée comme athénienne, en particulier par J. Ober, qui la voit comme une pièce maîtresse du réseau défensif athénien dont il entreprend la restitution¹⁰⁶. Pourtant, dans les années 1980, l'hypothèse d'une origine béotienne de la forteresse est avancée par F. Cooper, sur la base d'une comparaison architecturale avec Messène et Siphai, mais aussi d'une nouvelle analyse des sources littéraires. Cette hypothèse est soutenue par J. Camp¹⁰⁷. Th. Lucas a également opéré des rapprochements

101 OBER 1985, p. 163-164 ; KNOPELL *et al.* 2017, p. 152.

102 OBER 1985, p. 157-158 ; PAPANGELI *et al.* 2018, p. 161.

103 FACHARD 2013, p. 85-86.

104 FACHARD *et al.* 2020, p. 527.

105 FACHARD 2013, p. 99-100.

106 OBER 1985 ; FACHARD *et al.* 2020, p. 482.

107 COOPER 1986 ; CAMP 1991, p. 199-201 ; COOPER 2000.

architecturaux avec d'autres forteresses béotiennes¹⁰⁸. L'étude de la forteresse d'Éleuthères publiée à la suite du *Mazi Archaeological Project* apporte encore de nouveaux éléments en faveur de l'identification béotienne, tant du point de vue de l'architecture que du matériel archéologique collecté sur le site.¹⁰⁹

Outre les arguments architecturaux, l'analyse du territoire fournit des arguments décisifs. Dès 2013, S. Fachard a fait justement remarquer que la présence de deux édifices défensifs de grande envergure, Éleuthères et Oinoé, à seulement 6 km de distance n'a aucune raison d'être si les deux fortifications appartiennent à la même puissance¹¹⁰. Au contraire, cette situation peut être lue comme le résultat de tensions et de rivalités pour le contrôle de la plaine. Les deux fortifications se font face et devaient permettre aux Athéniens et aux Béotiens de se tenir mutuellement en respect, protégeant leurs espaces agricoles et leurs habitats respectifs. Où passait la frontière ? J. Camp et S. Fachard proposent un tracé hypothétique à environ 3 km à l'est d'Éleuthères, le long de la crête de Rachi Stratonos, séparant la plaine selon un axe nord-sud¹¹¹. D'après les résultats du *Mazi Archaeological Project*, cette hypothèse est soutenue par le fait que les densités de matériel archéologique sont particulièrement faibles dans cette zone.

Ces questions de l'attribution et du rôle des édifices fortifiés de la plaine sont essentielles pour envisager le fonctionnement des réseaux routiers de cet espace et leurs relations avec la défense du territoire. La plaine de Mazi se situe sur un des principaux itinéraires reliant l'Attique à la Béotie. La route d'Éleuthères à Éleusis permet également une liaison facile avec la Mégaride¹¹². En outre, la vallée de Kastanava constitue un corridor entre Éleuthères et Aigosthène, sur le golfe de Corinthe¹¹³. Dès l'époque mycénienne, la répartition des sites suggère que la plaine se situait sur un axe fréquenté entre Éleusis et Thèbes¹¹⁴. Pour l'Antiquité, la *Périégèse* de Pausanias est assez évocatrice de la place de la plaine dans les réseaux de

108 LUCAS 2019, p. 470-475.

109 FACHARD *et al.* 2020, p. 529.

110 FACHARD 2013, p. 97 ; FACHARD *et al.* 2020, p. 530.

111 CAMP 1991, p. 201 ; FACHARD 2013, p. 86, fig. 3 ; p. 101-102.

112 FACHARD 2013, p. 83.

113 KNODELL *et al.* 2017, p. 150.

114 KNODELL *et al.* 2017, p. 160.

circulation supra-régionaux. Le périégète évoque brièvement Éleuthères au livre 1, à partir d'Éleusis¹¹⁵. Il signale en particulier que l'endroit marque l'ancienne frontière entre Athènes et Platées, tandis que, de son temps, la frontière passe dans le massif du Cithéron et qu'Éleuthères appartient donc à Athènes. Après ce passage, Pausanias poursuit son chemin depuis Éleusis vers Mégare. Éleusis apparaît donc comme un lieu de bifurcation : d'un côté, la route de Mégare ; de l'autre, la route d'Éleuthères. Au début du livre 9, consacré à la Béotie, Pausanias repart justement d'Éleuthères pour entamer la description du territoire platéen¹¹⁶. Ce type de relation entre la construction du texte et l'organisation de l'itinéraire est fréquente chez Pausanias, comme on l'a vu¹¹⁷. Plusieurs vestiges de route ont été localisés dans la plaine ou dans les passages montagneux qui l'entourent.

Tout d'abord, au sud-est d'Oinoé, se trouve une route antique d'orientation nord-ouest/sud-est qui reliait le dème d'Oinoé à la plaine de Thria. Cette route a été repérée à date ancienne : un segment de quelques centaines de mètres figure dans les *Karten von Attika*. Mais E. Vanderpool est parvenu à la suivre sur plusieurs kilomètres¹¹⁸. Elle est également documentée par le *Mazi Archaeological Project*¹¹⁹. La tour de Velatouri la surplombe¹²⁰. On peut la mettre en lien avec la tour de Plakoto, au nord de la plaine de Thria, à 6 km de la tour de Velatouri : d'après les résultats du *Mazi Archaeological Project*, les deux tours pourraient former une paire, surveillant la route d'Oinoé à ses débouchés dans la plaine de Thria et dans la plaine de Mazi¹²¹. De plus, cette route est fort proche de la route de Panakton, également décrite dans l'article d'E. Vanderpool. Les deux voies devaient se rencontrer au nord de la plaine de Thria, non loin de la tour de Plakoto, pour mener vers Éleusis¹²². Entre les plaines de Mazi et de Skourta, au nord-est de la plaine de Mazi, les rapports du *Mazi Archaeological Project* font état de vestiges

115 Pausanias 1.38.8.

116 Pausanias 9.2.1.

117 Voir *supra*, chap. I.4.

118 VANDERPOOL 1978.

119 FACHARD *et al.* 2015, p. 184.

120 FACHARD *et al.* 2015, p. 184.

121 PAPANGELI *et al.* 2018, p. 161.

122 OBER 1985, p. 158.

d'une route ancienne, en particulier des virages en épingle à cheveux, appuyés sur des murs de soutènement en pierre sèche, comparables à ceux visibles sur la route de Panakton¹²³.

À l'autre extrémité de la plaine, contrairement à Oinoé, qui est un habitat fortifié, la forteresse d'Éleuthères est distincte du bourg, qui se trouve à 500 m en contrebas. Elle pouvait procurer une certaine sécurité aux habitants et permettait sans doute, à l'occasion, de mettre à l'abri les récoltes et les troupeaux. La forteresse offre également une excellente vue sur l'ensemble de la plaine de Mazi. Dans cette mesure, elle a pu contribuer à la protection des habitants et assurer l'emprise béotienne sur ces riches terres agricoles. Pour autant, son emplacement et son organisation interne laissent à penser que la protection de l'habitat n'était pas sa vocation première ; en revanche, la forteresse entretenait une relation étroite avec le contrôle des circulations frontalières¹²⁴.

Si Panakton était un parfait contre-exemple de la « route-control hypothesis », Éleuthères semble, quant à elle, occuper une position privilégiée par rapport à la route reliant l'Attique et la Béotie. S. Fachard remarque que, de toutes les forteresses de la frontière attico-béotienne, « the fortress at Eleutherai is the only one that had such an aggressive stand over the road »¹²⁵. En effet, la forteresse surplombe directement le défilé qui sort de la plaine par le nord-ouest et débouche sur le col de Kaza (**fig. 49**), un des principaux passages entre l'Attique et la Béotie. Le col de Kaza était désigné, dans l'Antiquité, par le toponyme *Dryos Kephalai*¹²⁶ (comme le Drymos de la plaine voisine, on retrouve ici un toponyme évoquant le bois). Pausanias désigne la route qui y passe par les termes εὐθειᾶ et λεωφόρος¹²⁷. Ce col a été exploré dans le cadre de la prospection de la plaine de Mazi. Des vestiges de routes antérieures ont été repérés sous la chaussée moderne de la nationale¹²⁸. De Dryos Kephalai, on peut se diriger vers Platées, à l'ouest, ou vers Thèbes, au nord.

123 KNODELL *et al.* 2017, p. 153.

124 FACHARD *et al.* 2020, p. 527.

125 FACHARD 2013, p. 98 : « la forteresse d'Éleuthères est la seule qui occupait une position aussi agressive par rapport à la route ».

126 Thucydide 3.24.1.

127 Pausanias 9.2.1.

128 KNODELL *et al.* 2017, p. 152.

Au débouché du col, les vestiges de deux tours ont été observés au lieu-dit Karoumbalo¹²⁹. Distantes l'une de l'autre de 20 m seulement, la première donne sur le col de Kaza et Éleuthères, tandis que la seconde est tournée vers la Béotie. Les deux tours se complètent donc pour offrir une visibilité plus importante. D'après les résultats du *Mazi Archaeological Project*, la présence de ces tours suggérerait un système de surveillance de la route Éleuthères-Thèbes, englobant la forteresse dans un réseau manifestement béotien. On aurait en tout cas ici un dispositif similaire à celui composé par les fortifications de Panakton et la tour de Velatouri : les tours permettraient un contrôle visuel des routes dans des points de passage sur lesquels la forteresse elle-même n'a pas vue.

J. Ober affirme que la forteresse était en mesure de couper la route à une force ennemie¹³⁰ : « No hostile force could use the pass without meeting fire from the walls of the fort », conformément à la « route-control hypothesis ». S. Fachard reconnaît que la route était exposée à des tirs de projectiles depuis les murailles, mais fait valoir que le passage pouvait tout de même être forcé, le principal enjeu n'étant pas tant la position de la forteresse elle-même que les moyens humains qui pouvaient être déployés depuis cette place forte sur la route¹³¹. Par ailleurs, la route du col de Kaza est doublée, à peu de distance, par d'autres voies, comme la « route des tours » de N. G. L. Hammond¹³². Thucydide et Xénophon évoquent également des épisodes où, Éleuthères étant tenue par les ennemis, des armées ont traversé ou contourné le Cithéron par d'autres itinéraires : une route montagneuse par Hysiai et Érythrée, par laquelle les Platéens parviennent à Athènes, en évitant les Péloponnésiens qui les poursuivent sur la route de Dryos Kephalaï¹³³ ; la « route de Platées », qui permet aux Péloponnésiens de prendre pied en Béotie alors qu'Éleuthères est gardée par les Athéniens¹³⁴. S'il est donc illusoire d'empêcher toute invasion du haut des murailles, Éleuthères apparaît cependant clairement comme un point de passage essentiel de la zone frontalière attico-béotienne. L'emplacement

129 OBER 1985, p. 163-164 ; KNODELL *et al.* 2017, p. 15

130 OBER 1985, p. 163 : « aucune force ennemie ne pouvait emprunter le col sans rencontrer le feu tiré des murs du fort ».

131 FACHARD 2013, p. 98.

132 HAMMOND 1983 ; FACHARD 2013, p. 98.

133 Thucydide 3.24.1-2.

134 Xénophon, *Helléniques* 5.4.14.

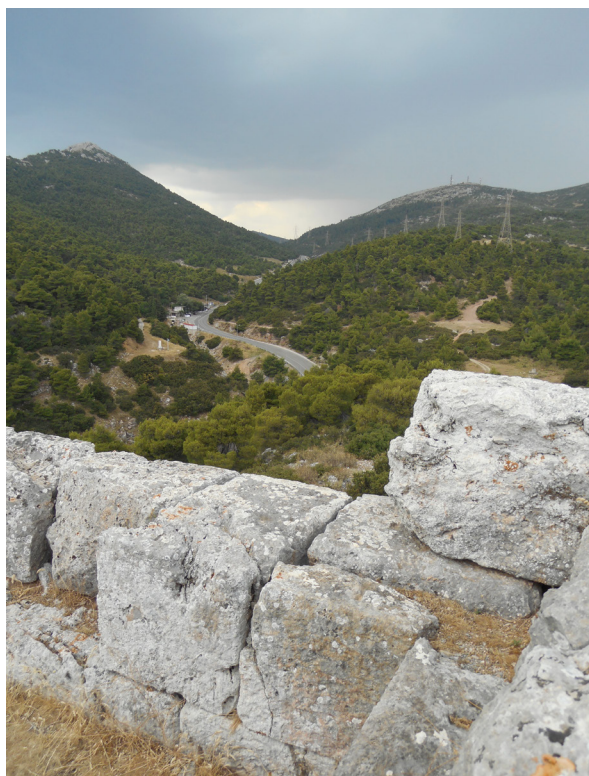


Figure 49.
Vue de la forteresse d'Éleuthères vers le nord.
Cl. A. Vorsanger.



Figure 50.
Ornière (encadré rouge) et forme de la chaussée
dans la forteresse d'Éleuthères. Cl. A. Vorsanger.

de la forteresse, légèrement à l'écart du bourg mais dans une position privilégiée par rapport à la route, semble avoir été dicté, pour partie, par le souci d'exercer une surveillance étroite sur l'entrée du col.

La grande particularité du rapport de la forteresse d'Éleuthères aux voies de circulation est la présence, dans l'enceinte même, d'une voie carrossable. J. Ober avait distingué le terrassement d'une route, d'environ 2,3 m de large, qu'il suivait entre les portes ouest et est, traversant la forteresse en longueur dans sa partie sud¹³⁵. Dans le cadre du *Mazi Archaeological Project*, l'ensemble du tracé a été nettoyé : une ornière taillée dans le substrat rocheux a été repérée à proximité de la porte de Platées (**fig. 50**)¹³⁶. Quelques blocs appartenant probablement au mur de soutènement de la route ont été documentés non loin. Malheureusement, l'essentiel du soutènement et de la chaussée de terre battue ont été emportés par l'érosion.

135 OBER 1985, p. 119 ; FACHARD 2013, p. 91.

136 KNODELL *et al.* 2017, p. 156-157 ; FACHARD *et al.* 2020, p. 511-512.

La présence de cette voie carrossable dans les murs de la forteresse est extrêmement intéressante. Il s'agit soit d'une voie contemporaine de la deuxième phase de construction de la forteresse, soit d'une voie qui existait déjà lors de la première phase et que l'on aurait décidé d'inclure dans le nouveau plan au IV^e siècle¹³⁷. S'agit-il uniquement d'un chemin utile aux activités de la forteresse, ou bien cette voie carrossable constitue-t-elle véritablement un tracé alternatif à la route qui suit le fond du ravin vers le col de Kaza ? Plusieurs arguments vont dans le sens de la seconde hypothèse.

Tout d'abord, même si la présence d'une voie carrossable longeant le front sud a pu être fort utile pour acheminer les blocs lors de la construction¹³⁸, la route traversant la forteresse a également un tracé intéressant pour représenter une alternative à la voie par le fond de la vallée. Depuis la plaine, on gravit la colline, en pente douce, par le nord-est, avant d'atteindre la porte d'Oinoé d'où part ce tracé interne à la forteresse. Si l'idée d'une voie alternative gravissant la colline peut sembler contre-intuitive, sachant que l'on peut suivre le thalweg correspondant approximativement à la route asphaltée moderne, il faut souligner le fait que la montée est très douce (J. Ober y insiste même dans son ouvrage), tandis que le tracé par le fond du ravin est sujet, en cas d'intempéries, à des inondations et des effondrements, qui n'épargnent pas la chaussée moderne¹³⁹. Il n'est donc pas aberrant de prévoir un tracé plus protégé pour les véhicules.

Deuxièmement, une inscription de six lignes gravées sur l'un des piédroits de la porte ouest de la forteresse donne peut-être d'autres éléments sur les usages de la route de la forteresse. Il s'agit d'une inscription très érodée, à peine visible, sauf lorsque le soleil l'éclaire sous un certain angle. Elle fut d'abord déchiffrée par L. Beschi¹⁴⁰, qui l'interpréta comme une indication de trajet ou de distance entre Éleuthères et Platées. L'inscription a fait l'objet d'une nouvelle lecture par N. Papazarkadas, dans le cadre du *Mazi Archaeological Project*¹⁴¹. L'usage de techniques de modélisation numérique a permis une bien meilleure lecture des lettres gravées. N. Papazarkadas date le texte entre le III^e et

137 KNODELL *et al.* 2017, p. 157 ; FACHARD *et al.* 2020, p. 511-512.

138 KNODELL *et al.* 2017, p. 157.

139 OBER 1985, p. 119 : « The grade on this section of the road is very gentle throughout » ; p. 120. Je remercie S. Fachard avec qui nous avons discuté de cette route à l'occasion d'une visite de la forteresse d'Éleuthères en août 2021.

140 BESCHI 1968, p. 12-14.

141 FACHARD *et al.*, p. 540-542.

le II^e siècle av. n.è. Il émanerait soit de la cité de Platées, soit du *koinon* béotien, comme l'indiquent l'usage de formes dialectales béotiennes et la présence du nom de Platées dans le texte.

Le texte exige que les passants s'arrêtent à Platées. Quelle que soit son interprétation, il s'agit nécessairement d'une inscription à l'attention de personnes extérieures à la forteresse et qui la traversent ; autrement, on ne comprendrait guère pourquoi cette consigne serait gravée en grandes lettres pour n'être lue que des soldats de la garnison. N. Papazarkadas propose deux restitutions possibles du syntagme désignant les voyageurs : [τ]οὺς διὰ [τ]ᾶς Ἐυ[λ]έας, « ceux qui traversent Xylea », en supposant l'existence d'un lieu-dit portant ce nom, ou bien τοὺς διὰ τᾶς ἐὺ[θ]έας, « ceux qui passent par la route directe », cette désignation de la route d'Éleuthères étant attestée par ailleurs chez Pausanias. Avec toute la prudence de mise, cette seconde restitution semble, de ce fait, plus convaincante. Dans les deux cas, l'inscription pourrait s'inscrire dans un contexte de contrôles aux frontières¹⁴² : les contrôles et, éventuellement, les taxations seraient opérées de façon complémentaire à Éleuthères et dans la ville de Platées.

La découverte d'un fragment de mesure officielle béotienne dans l'enceinte de la forteresse pourrait également soutenir l'hypothèse d'opérations douanières. F. Marchand présente cette pièce dans une annexe à la publication de l'étude de la forteresse¹⁴³. Il s'agit d'un tesson à vernis noir, appartenant à un contenant cylindrique à fond plat. Ce tesson est frappé d'un timbre circulaire, sur lequel on peut distinguer un profil barbu et chevelu. La présence du timbre suggère que le tesson appartenait à une mesure officielle, marquée du sceau d'un magistrat. Malheureusement, l'identification de la figure représentée sur le timbre est périlleuse. Toutefois, elle ne présente pas de parallèle avec les timbres athéniens connus, qui possèdent une grande homogénéité. F. Marchand envisage, en revanche, un parallèle avec une série monétaire thébaine portant un profil de Dionysos, datée du IV^e siècle. Même si les difficultés de datation et d'analyse de l'objet imposent une certaine prudence, ce fragment de mesure pourrait aller dans le sens d'opérations douanières dans la forteresse.

Ainsi, la route carrossable passant dans les murailles aurait pu permettre de soumettre les charrois en route vers la Béotie à des contrôles au sein de la forteresse. En l'état actuel de la

142 FACHARD *et al.* 2020, p. 542.

143 FACHARD *et al.* 2020, p. 537-539.

recherche, cette configuration représente un cas unique : la forteresse d'Éleuthères joindrait, aux fonctions habituelles de surveillance et de sécurisation du territoire, une fonction de contrôle direct probablement en lien avec des activités douanières.

Cette hypothèse, défendue par S. Fachard depuis plusieurs années et étoffée au fil de l'avancée des découvertes¹⁴⁴, a suscité des discussions. Pour Th. Lucas, elle correspond à une sorte de renouveau de la « route-control hypothesis »¹⁴⁵. Il me semble pourtant que les deux lectures de la forteresse diffèrent assez fortement, dans la mesure où la « route-control hypothesis » prend surtout en considération la question des armées d'invasion et postule que les forteresses étaient à même de bloquer de tels mouvements de troupes. Or, l'hypothèse d'une fonction douanière d'Éleuthères concerne les déplacements de biens commerciaux, transportés par des particuliers. Les mécanismes de contrôle à l'œuvre diffèrent. Th. Lucas fait également valoir qu'on ne comprend guère la mise en place d'un poste douanier monumental et abondamment défendu comme Éleuthères, alors que, sur le reste de la frontière béotienne, on ne trouve pas de telles installations et que les marchands peuvent donc, le cas échéant, contourner la forteresse par d'autres routes. Cependant, dans l'ignorance où nous nous trouvons du détail des procédures, il faut envisager que les autorités compétentes aient su trouver des parades aux possibilités de fraude, ou encore qu'elles aient tiré un trait sur le manque à gagner, considérant qu'un nombre suffisant de charrois passeraient tout de même par cette route importante pour que le dispositif reste intéressant pour la cité. Enfin, l'argument du contournement possible par d'autres routes perd de sa force si l'on considère que le poste douanier éventuel de la forteresse d'Éleuthères ait pu dépendre uniquement de la cité de Platées. La réédition de l'inscription de la porte ouest de la forteresse est un argument majeur en faveur de la tenue d'activités douanières ou, du moins, administratives dans la forteresse d'Éleuthères, même si les détails du dispositif, malheureusement, nous échappent.

La relation entre la forteresse d'Éleuthères et les routes locales est donc riche et complexe. Distincte du bourg d'Éleuthères, la forteresse sert à la protection des habitants et de leurs ressources. À cet égard, elle fonctionne pour ainsi dire en miroir avec les fortifications d'Oinoé,

144 FACHARD 2013, p. 104 ; FACHARD *et al.* 2020.

145 LUCAS 2019, p. 508.

du moins aux périodes où la plaine de Mazi se partage entre Athéniens et Béotiens. Mais sa construction obéit à un projet qui ne se résume pas à la seule défense du bourg.

La forteresse assure une fonction classique de surveillance visuelle des axes de circulation, vers la plaine de Mazi, la vallée de Villia et le col de Kaza. Elle joue un rôle particulièrement important dans la défense de ce dernier point de passage vers la Béotie. La forteresse est bâtie fort près de la route ; les tours de Karoumbalo constituent peut-être avec elle un ensemble à même de surveiller l'ensemble du passage. La présence d'un tracé alternatif de la route de Kaza dans les murs du IV^e siècle est remarquable. Elle suggère un rôle de la forteresse dans l'exécution de procédures administratives concernant certains voyageurs.

3.3. La tour de Mati sur le territoire de Phénéos (Arcadie)

Outre les forteresses, on repère dans les campagnes grecques des tours antiques dont la fonction défensive et le rapport aux routes ont également été abondamment débattus. H. Lohmann, dans son article « Wachturm oder Turmgehöft ? Privater oder staatlicher Wehrbau ? », entreprend de reposer les termes du débat sur les tours rurales grecques et leurs fonctions, à l'aide d'une série d'études de cas : la tour de Mati, sur le territoire de Phénéos, ainsi que les soi-disant « pyramides » d'Argolide. Le débat est souvent présenté sous l'angle de la répartition des édifices entre tours militaires et tours de fermes. Cependant, H. Lohmann fait valoir que les édifices massifs et hauts que l'on désigne comme tours sont, en tout état de cause, des édifices défensifs. Il suggère donc de déplacer les termes de la question sur les commanditaires des ouvrages : tours d'initiative privée ou publique¹⁴⁶ ? L'étude de cas de la tour de Mati est intéressante pour illustrer l'évolution des conceptions du rapport entre tours et routes.

La ville de Phénéos se situe en bordure nord d'une plaine alluviale très fertile, qui fait aujourd'hui l'objet d'une intense exploitation agricole et qui devait, dans l'Antiquité, fournir une part considérable de ses ressources à la cité de Phénéos. La partie sud de cette plaine voit converger deux routes, l'une venant de Phénéos, au nord-ouest, l'autre de Stymphale, au nord-est¹⁴⁷. En poursuivant vers le sud, la route conduit à Orchomène.

146 LOHMANN 2015, p. 249-250.

147 TAUSEND 1998.

La tour de Mati – du nom du village moderne tout proche, situé à la pointe sud de la plaine – se situe à environ 9 km du centre urbain de Phénéos, à une courte distance de la fourche des deux routes. Elle a été mentionnée pour la première fois dans un article de Kl. Tausend, en 1998, avant de faire l'objet de fouilles en 2007¹⁴⁸. Un socle de pierre est conservé, qui devait recevoir une élévation en terre. Il comprend deux états : il s'agissait d'abord d'une semelle cylindrique ; par la suite, on en fait un solide talus incliné, d'un diamètre de 16 m. Le socle de la tour, quant à lui, possède un diamètre légèrement supérieur à 10 m¹⁴⁹.

Kl. Tausend, étudiant la route de Phénéos à Orchomène, estime que la tour se trouve dans une position stratégique pour la défendre¹⁵⁰. Il envisage qu'il puisse s'agir d'une tour isolée abritant une catapulte, suivant une hypothèse avancée par J. Ober au sujet des tours des Vathychoria, en Mégaride¹⁵¹. H. Lohmann s'était déjà exprimé contre cette idée dans deux articles portant sur les voies d'Attique et de Mégaride¹⁵². Concernant la tour de Mati, il récuse l'hypothèse qu'il s'agisse d'une tour à catapulte, signalant que chacune des deux routes se trouve hors de la portée de la tour¹⁵³ : la route de Phénéos passe à 300 m, la route de Stymphale, à 600 m. La tour se situe 1,5 km trop au nord, d'après H. Lohmann, pour que l'on puisse parler d'une « position stratégique ». Pour lui, la localisation de la tour a peut-être même été choisie précisément pour se trouver hors de portée des deux voies¹⁵⁴ :

Fast könnte man den Eindruck gewinnen, der Turm sei bewusst soweit nach Norden geschoben, damit er auf der Strasse marschierenden Truppen gerade nicht mehr gefährlich werden kann.

Ce choix paraît donc très logique si l'on considère que la tour n'avait pas une fonction offensive, mais, au contraire, visait à mettre à l'abri les biens agricoles et les populations civiles. Dans ce cas, la situation de la tour, assez proche des routes pour être facile d'accès, mais assez éloignée pour ne pas être directement à la portée d'une bande armée qui viendrait à passer, est compréhensible. On peut également évoquer le schéma de défense du territoire que S. Fachard a mis en évidence sur le territoire

148 TAUSEND 1998 ; KISSAS 2011, p. 156-158.

149 LOHMANN 2015, p. 252, n. 31.

150 TAUSEND 1998, p. 48.

151 TAUSEND 1998, p. 49 ; OBER 1987.

152 LOHMANN 2002a ; LOHMANN 2002b.

153 LOHMANN 2015, p. 253.

154 LOHMANN 2015, p. 253-254 : « On aurait presque l'impression que la tour a été consciemment décalée ainsi vers le nord de façon à ce que des troupes marchant sur la route ne puissent justement pas présenter de danger. »

d'Érétrie¹⁵⁵ : depuis l'ensemble des points du territoire, on peut généralement accéder à un édifice défensif en une heure de marche ou moins ; c'est-à-dire que tout point du territoire doit se trouver à 5 km tout au plus d'une fortification. Or, la distance de 9 km qui sépare Phénéos de la tour de Mati est cohérente avec ce schéma : depuis la moitié nord de la plaine, on peut se mettre à l'abri dans Phénéos ; pour la moitié sud, la tour de Mati offre un refuge en cas de besoin. Le cas de la plaine de Phénéos et de la tour de Mati illustre donc bien les limites de la relation entre routes et tours.

4. LES PATROUILLES ET LA SÉCURITÉ DES ROUTES

Outre les fortifications, la circulation de patrouilles dans les zones frontalières semble avoir représenté un volet important de la défense territoriale dans les cités grecques. Ces patrouilles semblent avoir été souvent composées de jeunes citoyens. Certaines attestations mettent en évidence un rapport entre ces patrouilles et les réseaux routiers, à plusieurs égards. Tout d'abord, la surveillance des voies de communications représentait une part importante des missions de ces patrouilles. Par ailleurs, elles semblent avoir pu être engagées, dans une certaine mesure, dans l'entretien de la voirie. Enfin, lorsqu'elles sont composées de jeunes citoyens, ces patrouilles apparaissent comme une mission susceptible de leur inculquer une connaissance approfondie de leur territoire, notamment de ses voies de circulation.

La circulation de patrouilles est bien attestée du v^e siècle à l'époque hellénistique, en particulier à Athènes, mais aussi dans différentes cités de Grèce centrale et de Grèce du nord-ouest¹⁵⁶. Les patrouilleurs sont désignés par le terme *περίπολοι* ou *συμπερίπολοι*. Cette dénomination indique qu'il s'agit de patrouilles mobiles : *περιπολεῖν* signifie circuler. Elles sont chargées d'assurer la surveillance du territoire en le sillonnant sans cesse. D'autres termes sont attestés : des *κρυπτοί* à Athènes et à Sparte¹⁵⁷ ; en Argolide, en Thessalie et à Thasos, on rencontre dès le v^e siècle av. n. è. des *φρουροί* et des *σκοποί*¹⁵⁸. En Asie Mineure, les patrouilles sont assurées par des *οροφύλακες* dont on a beaucoup débattu pour savoir s'il s'agissait de gardiens des montagnes ou de gardiens

155 FACHARD 2012, p. 289.

156 ROBERT 1955, p. 284-286 ; PÉLÉKIDIS 1962, p. 36-37 ; REINMUTH 1971, p. 126 et p. 134 ; OBER 1985, p. 92-94 ; CABANES 1991 ; FACHARD 2012, p. 279.

157 KNOEPFLER 1993 ; COUVENHES 2011 ; CHRISTIEN 2006, p. 175-176.

158 POUILLOUX 1954a, p. 334 ; p. 311-312 ; JEFFERY 1966, p. 18-24 ; HELLY 1973, vol. I, p. 145-146 ; KRAVARITOU 2018, p. 382-383.

des frontières¹⁵⁹. L'organisation de ces patrouilles dans le territoire connaît des modalités diverses dans le monde grec, mais il est fréquent que les jeunes citoyens assurent ce service au cours de leur formation militaire ou à l'entrée dans l'âge adulte.

À Athènes, au IV^e siècle, les *péripoloi* font partie des éphèbes, comme l'attestent deux passages chez Eschine et Aristote¹⁶⁰ : ce sont donc de jeunes citoyens en cours de formation. La dimension éducative des patrouilles dans le cadre de l'éphébie apparaît dans plusieurs témoignages : il s'agit d'une excellente occasion, pour les jeunes citoyens, d'apprendre à connaître les moindres recoins du territoire civique, et tout particulièrement les routes. Une inscription de 122/1 av. n.è. honorant les éphèbes cite, parmi les considérants, l'exécution de nombreuses célébrations religieuses, avant de mentionner explicitement les patrouilles frontalières et l'expertise géographique qu'elles permettent¹⁶¹ :

Ἐξήλο[ν δὲ]

καὶ ἐπὶ τὰ τῆς Ἀττικῆς ὄρ[ι]α ἐν ὄπλοις καὶ τῆς τε χώρας καὶ τῶν ὁδῶν ἔμπειροὶ ἐγένοντο.

Ils se sont rendus en armes sur les frontières de l'Attique et ont acquis la connaissance du territoire et des routes.

On retrouve la même expression dans la description que fait Platon, dans les *Lois*, de la surveillance du territoire de la cité idéale par des patrouilleurs de 25 à 30 ans, placés sous la supervision des « agronomes »¹⁶². Les patrouilleurs, répartis en douze divisions, doivent sillonner successivement et par deux fois les douze sections du territoire. Platon précise :

Τούτοις δὲ διακληρωθήτω τὰ μόρια τῆς χώρας κατὰ μῆνα ἕκαστα ἐκάστοις, ὅπως ἂν πάσης τῆς χώρας ἔμπειροὶ τε καὶ ἐπιστήμονες γίνωνται πάντες.

Entre ceux-ci, le sort répartira pour un mois les sections du territoire, une pour chaque groupe, afin que tous acquièrent expérience et connaissance du territoire tout entier.

On peut souligner l'emploi, chez Platon, d'une formule identique à celle que l'on trouve dans l'inscription du II^e siècle, τῆς χώρας ἔμπειροί. Dans le passage des *Lois* consacré à la garde

159 ROBERT & ROBERT 1983, p. 101-109 ; ROUSSET 1994, p. 98-99 ; CHANKOWSKI 2010, p. 347-358.

160 Aristote, *Constitution des Athéniens* 42.4 ; Eschine, *Sur l'ambassade infidèle* [2]167 ; voir PÉLÉKIDIS 1962, p. 35 ; CHANKOWSKI 2010, p. 346.

161 *IG II²*, 1006, l. 24-25.

162 Platon, *Les lois* 6.760a.

du territoire, Platon demeure en cohérence avec ce que l'on sait par ailleurs des patrouilles organisées par les cités, comme le montre M. Piérart dans son commentaire du texte¹⁶³.

La circulation de patrouilles jouait un rôle important pour la sécurité publique et le maintien de l'ordre sur l'ensemble du territoire des cités, en particulier pour la surveillance des voies de communication et des zones frontalières. Dans leurs considérations sur la défense du territoire, Xénophon, Platon et Aristote mentionnent les ouvrages défensifs, mais c'est à la circulation de patrouilleurs, d'éclaireurs rapides et légèrement armés qu'ils attachent le plus d'importance¹⁶⁴. Les patrouilles pouvaient être engagées dans la lutte contre le brigandage¹⁶⁵. Cette problématique de sécurité publique implique une surveillance attentive des routes, dont les sources nous montrent qu'elles pouvaient être des lieux d'insécurité. De nombreux épisodes d'attaques de brigands concernent des voyageurs¹⁶⁶. Une inscription de Delphes, datée de la fin du II^e ou du début du I^{er} siècle av. n.è., évoque l'enlèvement de jeunes hommes par des brigands dans un lieu malheureusement indéterminé, peut-être les hauteurs du Parnasse. Selon l'analyse d'A. Bielman, il pourrait justement s'agir de patrouilleurs attaqués dans l'exercice de leurs fonctions¹⁶⁷. Toutefois, cette lecture est contestée par A. Chankowski¹⁶⁸. Sur un plan mythologique, rappelons que Thésée, patron des éphèbes, fit ses premières armes en débarrassant les routes de la Mégaride et de l'Attique d'une multitude de terrifiants malfaiteurs¹⁶⁹.

La présence de patrouilleurs devait donc être particulièrement importante dans les zones frontalières, tant pour observer ou contrer d'éventuels mouvements de troupes ennemies que pour assurer la sécurité publique. On peut se demander si des patrouilles pouvaient être engagées dans des opérations de contrôle douanier lors d'entrées sur le territoire d'une cité. Cette hypothèse n'est pas confirmée par les sources, mais ces troupes légères circulant sur les frontières, éventuellement dans le rayon d'une forteresse leur servant de quartier général, semblent *a priori* assez adaptées à la tâche¹⁷⁰.

163 PIÉRART 1974, p. 277.

164 Xénophon, *Poroi* 4.47.

165 CHANKOWSKI 2010, p. 344.

166 Par exemple, BIELMAN 1994, n° 18 ; Lucien, *Dialogues des morts* 22.2.

167 BIELMAN 1994, n° 50 ; p. 179.

168 CHANKOWSKI 2010, p. 360, n. 182.

169 Plutarque, *Vie de Thésée* 7.12.

170 FACHARD 2012, p. 279 ; FACHARD 2017, p. 40.

Par ailleurs, si les patrouilleurs étaient chargés d'empêcher les incursions étrangères et de garantir une présence institutionnelle jusqu'aux confins du territoire, deux inscriptions attestent qu'ils outrepassaient parfois les bornes de leur cité. Les différentes inscriptions votives mentionnant les *péripoloi* montrent que ces groupes rendaient couramment hommage aux divinités dont les sanctuaires se trouvaient dans leur zone d'activité – souvent des divinités agrestes donc : Pan et les Nymphes, Artémis, Dionysos ou encore la Mère Montagnarde¹⁷¹. Or, dans certains cas, ces dédicaces prennent place dans un contexte de contestations territoriales qui leur donnent un autre relief. Il en va ainsi de la dédicace des *sympéripoloi* d'Ambryssos à Pan et aux Nymphes, gravée dans l'autel corycien. D'après D. Rousset, à l'époque de l'inscription (datée du III^e siècle d'après la gravure), il est possible que l'autel ait été situé hors du territoire d'Ambryssos¹⁷². Le Parnasse, à cette époque, était une zone indivise, faisant l'objet de contestations entre les cités de la région¹⁷³. La dédicace prend alors des allures de provocation : la circulation des *sympéripoloi* au-delà de leurs frontières agit comme une revendication territoriale, ou du moins une affirmation de la présence légitime de la cité d'Ambryssos dans le massif. Une situation similaire se lit encore plus clairement dans l'inscription athénienne en l'honneur des éphèbes déjà citée plus haut¹⁷⁴. Après avoir mentionné que les éphèbes ont offert des sacrifices dans différents sanctuaires ruraux au nom de la cité (ὕπερ τοῦ δήμου, l. 66-67), le texte signale une excursion à l'Amphiaraiion d'Oropos (l. 70-71) :

ἤγαγεν δὲ καὶ εἰς [τὸ Ἀμφιάρ]αον καὶ ἱστορήσαν[τες τὴν γεγρονε]ῖαν τοῦ ἱεροῦ
[ἀπὸ ἀρχ]αίω[ν] χρόνων ὑπὸ [τ]οῦ δήμου προστασίαν κ[αὶ] θύσαντες | ἀπήλθον
αὐθημερὲν εἰς [τὴν ἐ]αυτῶν χώραν.

Ils se sont rendus au sanctuaire d'Amphiaraios et ont affirmé l'autorité exercée sur le sanctuaire par la cité depuis les temps anciens ; et, après avoir sacrifié, ils sont retournés le jour même sur notre territoire.

Or, à la date du texte, le sanctuaire d'Amphiaraios n'appartient pas à Athènes, mais à la cité d'Oropos¹⁷⁵. Ici encore, la troupe des éphèbes outrepassa les frontières de sa propre cité pour s'adonner à une provocation politique envers une cité voisine, réactivant ici le souvenir

171 ROBERT 1937, p. 102-110 ; ROBERT 1955, p. 287-288, notamment n. 4 ; CABANES 1991.

172 ROUSSET 2002a, p. 160-161 ; CHANIOTIS 2008, p. 142-143.

173 ROUSSET 2002a, p. 162-164.

174 IG II² 1006.

175 CHANIOTIS 2008, p. 143.

des relations troublées entre Athènes et Oropos. Enfin, J. Christien a émis l'hypothèse que la cryptie spartiate soit une création du IV^e siècle, postérieure à la perte de la Messénie et visant à exercer une certaine terreur, non sur les hilotes de Sparte, mais sur les anciens hilotes et les Messéniens¹⁷⁶. Dans cette configuration, les cryptes spartiates constituaient une sorte de « force spéciale » chargée d'incursions en territoire ennemi. Les fameux meurtres d'hilotes constitueraient alors le pendant moins symbolique et plus brutal des manifestations que l'on observe à Oropos et à l'antré corycien.

Ainsi, la circulation des *péripoloi* et autres patrouilleurs sur les confins des cités permet d'assurer une présence officielle et une supervision institutionnelle sur les zones les plus excentrées du territoire. Les deux exemples ci-dessus indiquent que ces patrouilles pouvaient également servir des discours de provocation et d'appropriation territoriale. À contre-courant de l'analyse classique selon laquelle les éphèbes étaient envoyés, dans une démarche initiatique, s'isoler aux marges de la cité pour y être mieux réintégrés par la suite¹⁷⁷, il semble au contraire que ces jeunes patrouilleurs assurent la présence de la cité partout, y compris dans les grottes et sur les chemins de montagne, la représentant jusqu'à ses frontières, voire au-delà. Ils participent ainsi à la maîtrise des zones excentrées et au maintien de l'intégrité territoriale, en particulier dans des contextes de litiges frontaliers.

Par ailleurs, comme les patrouilleurs sillonnaient sans cesse les routes du territoire, on peut envisager qu'ils aient également exercé des fonctions édilitaires, par exemple en signalant les voies nécessitant des réparations, voire en effectuant eux-mêmes des travaux d'entretien courant. D'après un passage des *Lois* déjà cité, les patrouilleurs de la cité platonicienne sont responsables de la réalisation matérielle de la double injonction identifiée plus haut : mettre des obstacles dans la route de l'ennemi, mais rendre aussi aisés que possible les déplacements des gens de la cité¹⁷⁸. Ici, le rôle des patrouilleurs, sous la direction de l'agronome, englobe à la fois l'évaluation, la planification et l'exécution des travaux de voirie et de défense.

La circulation de patrouilles sur l'ensemble du territoire, en particulier dans les zones frontalières, est donc au cœur des problématiques de défense dans les cités. Les routes ont

176 CHRISTIEN 2006, p. 175-176 ; p. 179.

177 VIDAL-NAQUET 2005 ; CHANIOTIS 2008, p. 144.

178 Platon, *Lois* 6.760e-761a ; voir *supra*, chap. III.1.

une importance certaine dans l'organisation de ces patrouilles : il convient, évidemment, de les surveiller et de les sécuriser ; de plus, il semble que les patrouilleurs – souvent de jeunes citoyens – entretiennent un rapport spécifique aux routes, entre apprentissage de la topographie de la cité et participation à l'entretien des structures.

CONCLUSION

La relation entre routes et édifices défensifs dans les territoires grecs antiques a donc été profondément réévaluée dans les dernières décennies. Une compréhension essentiellement militaire des enjeux des routes et des fortifications a longtemps prévalu : si les routes sont considérées en premier lieu comme des voies d'invasion et des moyens de projection des armées, les forteresses et les tours identifiées à proximité plus ou moins immédiate des axes antiques sont aisément perçues comme des édifices visant uniquement à les défendre et les surveiller.

Mais une restitution plus complète des activités multiples et des modalités de circulation dans les territoires étudiés modifie significativement cette lecture. Une approche territoriale fine, permise notamment par le développement de la prospection archéologique et visant à une compréhension globale d'un espace et de l'ensemble de ses caractéristiques, semble la plus à même de rendre compte des liens entre défenses territoriales et routes. Ces modèles concurrents se sont élaborés en particulier dans le nord de l'Attique, où les confins attico-béotiens ont attiré l'attention de la recherche depuis un siècle et demi. Les études portant sur les fortifications et les territoires de cette zone permettent donc d'observer une évolution méthodologique et historiographique majeure : la région a servi de laboratoire à l'élaboration de différentes grilles de lecture sur le fonctionnement des forteresses, leur rapport avec les routes et les équilibres des territoires frontaliers. Les travaux de M. Munn, H. Lohmann ou S. Fachard ont en partie disqualifié l'idée d'un lien privilégié entre les forteresses (ou les édifices défensifs en général) et les routes ; cela a permis d'inscrire ces dernières dans des équilibres territoriaux plus complexes, comme dans les plaines de Skourta et de Mazi. Si la surveillance des voies et des frontières est vraisemblablement une des raisons d'être de certains édifices fortifiés, la protection des populations civiles et des biens agricoles, ainsi que la surveillance

de terres cultivées et exploitées, sont également centrales. L'exemple des fortifications rurales d'Érétrie, à ce titre, est marquant¹⁷⁹.

Il convient donc d'appréhender la relation entre routes et défenses dans le cadre plus large de l'étude des territoires, de leur peuplement et de leur exploitation. Le contexte des régions frontalières possède des particularités. Les zones disputées, sujettes à des conflits et des raids, sont, par définition, des espaces reliés aux territoires des différentes cités voisines, et donc traversés par des itinéraires reliant ces cités. Dans ce contexte, les routes peuvent jouer un rôle actif dans la prise de contrôle d'un territoire par l'une des cités. Tout d'abord, elles favorisent la circulation des patrouilles ; on peut envisager qu'elles facilitent également la tenue de contrôles douaniers. Plus encore, la construction de bons chemins permet d'établir avec le centre civique des circulations et des échanges qui jouent un rôle majeur dans la prise de contrôle économique et politique d'un espace par une cité. Les investissements réalisés par Athènes dans les routes de Panakton, d'Oinoé et de Phylé en témoignent. Le cas de la plaine d'Iria, contrôlée par Épidaure alors même qu'elle est géographiquement isolée du cœur du territoire civique, confirme également l'importance des routes dans le contrôle des territoires.

La relation entre routes et édifices défensifs engage donc, au-delà des seules problématiques de stratégie militaire, la capacité des cités à exercer leur souveraineté territoriale. On peut considérer que l'aménagement des routes fait partie, au même titre que l'implantation de forteresses, des moyens dont disposent les cités pour assurer leur mainmise sur des territoires, en particulier dans les zones frontalières. Les routes sont donc à la fois des structures à défendre, dans la mesure où elles peuvent être empruntées par des ennemis et sont un lieu possible d'insécurité, mais également des atouts pour la définition, l'exploitation et la défense des territoires.

179 FACHARD 2012.

3. LES RÉSEAUX ROUTIERS DANS LA VIE ÉCONOMIQUE DES CITÉS

Les réseaux routiers occupent une place essentielle dans la vie économique des cités. Nous nous pencherons d'abord sur la façon dont ils s'articulent avec les activités agricoles et l'exploitation des terres. La desserte routière des ports, des carrières ou des mines semble avoir suscité une attention technique particulière. Les routes jouent enfin un rôle évident dans les mobilités commerciales : nous étudierons notamment la place des marchés dans les réseaux routiers.

1. ROUTES ET TERRITOIRES RURAUX

Les activités agricoles génèrent des circulations constantes au sein du territoire, notamment entre le centre urbain et les espaces cultivés, variant selon la répartition de l'habitat et l'organisation du travail des champs. Quel rôle jouent les routes dans les systèmes agraires des cités grecques ? Dans quelle mesure les circulations liées aux travaux agricoles et à la répartition de l'habitat rural influent-elles sur l'organisation des réseaux routiers ? Les prospections qui, dans les dernières décennies, se sont concentrées sur les espaces ruraux des cités grecques permettent parfois d'éclairer la place des routes dans les schémas d'occupation et d'exploitation des territoires des cités grecques.

1.1. Les routes dans la morphologie agraire des cités

On peut s'interroger sur la place des routes dans la morphologie agraire des cités grecques, c'est-à-dire, selon la définition de M. Brunet « la disposition relative des champs, des pâturages, des chemins et des bois dans un territoire »¹. Il s'agit d'envisager la façon dont les routes s'insèrent dans le parcellaire et le rôle qu'elles jouent dans l'exploitation conjointe et complémentaire de différents terroirs. Ici encore, les données disponibles sont trop fragmentaires pour proposer

1 BRUNET 2007, p. 37, n. 37.

des conclusions très fermes ; mais on peut faire le point sur les éléments connus et formuler des questions auxquelles les prospections à venir répondront peut-être.

a. Routes et bien-fonds

L'étude de l'administration des voies a permis de mettre en évidence la distinction juridique entre voie publique et chemins privés. Les premières pouvaient servir de point de repère pour délimiter des parcelles. En outre, les propriétés étaient parfois traversées par des chemins privés, réservés à l'usage des exploitants de la terre qu'ils traversent², ou bien pouvant faire l'objet de droits de passage. Plusieurs baux d'Éphèse et de Mylasa comprennent des mentions de servitudes à travers les propriétés. Un bail d'Éphèse³, daté du début du III^e siècle av. n.è., prévoit de laisser un passage (ὁδός) de vingt pieds de large vers la mer. Toujours à Éphèse, à la même période, une loi relative à l'endettement prescrit de ménager, lors du partage d'un terrain, des accès aux sanctuaires, aux points d'eau, aux habitations et aux tombeaux⁴. Une loi de Gortyne fixe une forme de servitude permettant aux convois funéraires de porter les morts à travers des propriétés privées en l'absence de voie publique⁵. Des baux de Mylasa⁶ comportent la mention σὺν εἰσόδῳ καὶ ἐξόδῳ, « avec entrée et sortie », que l'on peut interpréter comme un droit d'accès⁷.

Les routes entrent parfois dans une forme de concurrence avec les espaces cultivés, dans la mesure où elles représentent un espace « non productif » que les exploitants pouvaient être tentés d'assujettir à leurs intérêts particuliers : certains baux, ainsi que les règlements astynomiques de Pergame ou de Kyrrhos, interdisent d'empiéter sur la route, d'encombrer ou de détériorer la chaussée. On lit en creux, dans ce genre de mesures, des conflits d'usage entre la cité et des fermiers qui pouvaient être tentés d'entasser sur la route les pierres ôtées de leur

2 Voir *supra*, chap. III.1.

3 *I. Ephesos* 3, l. 3-4.

4 *I. Ephesos* 4, l. 12-14.

5 *IC IV*, 46, col. B, l. 6-15 ; voir *supra*, chap. III.1.

6 *I. Mylasa* 205, l. 11 ; 206, l. 11-12 ; 223, l. 9.

7 PERNIN 2014, p. 440.

champ par exemple. Le *Contre Calliclès* de Démosthène met en scène un conflit de voisinage où la route séparant deux fonds joue un rôle important⁸ :

10 Τοῦ γὰρ χωρίου τοῦ τ' ἐμοῦ καὶ τοῦ τούτων τὸ μέσον ὁδὸς ἐστίν, ὅρους δὲ περιέχοντος κύκλω τοῖς χωρίοις τὸ καταρρέον ὕδωρ τῇ μὲν εἰς τὴν ὁδόν, τῇ δ' εἰς τὰ χωρία συμβαίνει φέρεσθαι. Καὶ δὴ καὶ τούτου τὸ εἰσπίπτον εἰς τὴν ὁδόν, ἢ μὲν ἂν εὐοδῆ, φέρεται κάτω κατὰ τὴν ὁδόν, ἢ δ' ἂν ἐνστή τι, τηνικαῦτα τοῦτ' εἰς τὰ χωρί' ὑπεραίρειν ἀναγκαῖον ἦδη. [...] **16** Ἄξιον δ', ὧ ἄνδρες δικασταί, καὶ περὶ τῶν ἄλλων ὧν εἴρηκε Καλλικλῆς ἀκοῦσαι. Καὶ σκέψασθε πρῶτον μὲν, εἴ τις ὑμῶν ἐόρακεν ἢ ἀκήκοεν πώποτε παρ' ὁδὸν χαράδραν οὔσαν. Οἶμαι γὰρ ἐν πάσῃ τῇ χώρᾳ μηδεμίαν εἶναι· τοῦ γὰρ ἔνεκ' ἂν, ὃ διὰ τῆς ὁδοῦ τῆς δημοσίας ἔμελλεν βαδιεῖσθαι φερόμενον, τούτῳ διὰ τῶν ἰδίων χωρίων χαράδραν ἐποίησέν τις;

10 *Entre mon domaine et le leur, il y a une route ; tout autour, en cirque, une montagne : l'eau qui en découle se porte, à l'aventure, tantôt sur la route, tantôt sur les champs ; d'ailleurs, celle qui tombe sur la route, si elle a la voie libre, suit la pente de la route, mais, si elle rencontre un obstacle, alors, forcément elle déborde sur les champs. [...]* **16** *Il convient maintenant, juges, que vous m'entendiez au sujet des autres allégations de Calliclès. D'abord, interrogez-vous : quelqu'un d'entre vous a-t-il jamais vu ou entendu dire qu'il y eût un fossé le long d'une route ? Je ne crois pas qu'il y en ait un seul dans tout le pays. Car enfin, pourquoi un fossé ? Pourquoi faire passer sur les propriétés l'eau qui doit passer par la route publique si elle suit la pente naturelle ?*

Dans ce passage, l'orateur présente la route comme un bien commun aux exploitants des différentes propriétés qui la bordent, non seulement pour la raison évidente qu'elle permet la circulation, mais aussi parce que, en cas de forte pluie, elle permet aux eaux de ruisseler sans abîmer les terres. On voit ici que les routes, outre leur utilité première, peuvent jouer un rôle plus complexe dans les équilibres agricoles. Un passage de *L'Économique* de Xénophon indique que l'on plantait généralement les oliviers le long des routes⁹. Cela devait faciliter le ramassage et surtout le transport des olives. On entrevoit ainsi la façon dont les routes pouvaient être mises à profit dans les systèmes agraires grecs.

b. Routes et complémentarité des ressources

Il faut également envisager la place des routes dans la complémentarité des ressources, caractéristique des agriculture anciennes, notamment en Méditerranée. L'agriculture antique repose schématiquement sur l'association de cultures diversifiées : céréales, légumineuses, olivier, vigne, et sur une distinction entre les espaces mis en valeur par les cultures et ceux dédiés

8 Démosthène, *Contre Calliclès* 10-16.

9 Xénophon, *Économique* 19.13 ; AMOURETTI 1992, p. 86.

au pastoralisme¹⁰. Les paysages méditerranéens sont marqués par une compartimentation entre des terroirs délimités, qui peuvent présenter des différences marquées, malgré leur proximité géographique, en fonction de facteurs tels que la nature des sols, les contraintes de pente et d'exposition ou encore l'altitude¹¹. Il en résulte que les territoires des cités grecques, malgré leur superficie souvent très limitée, connaissaient une importante variété culturelle. Cela est très visible à Delphes par exemple, où les variations d'altitude créent des conditions agricoles tout à fait différentes entre le fond de la vallée du Pleistos, situé à environ 100 m d'altitude, et le plateau du Parnasse, qui s'étend environ 1000 m au-dessus du niveau de la mer¹². À Delphes comme dans d'autres cités du pourtour du Parnasse, comme Tithoréa ou Lilaia, la localisation des centres urbains à une altitude de 400 à 600 m les place dans une position intermédiaire entre les fonds de vallée et les hauteurs montagneuse, qui constituent deux milieux exploités de façon complémentaire¹³. La propriété était par conséquent relativement dispersée, les cultivateurs exploitant des parcelles de petite taille disséminées entre différents terroirs¹⁴. À l'échelle du territoire d'une cité, les réseaux de circulation devaient donc permettre de relier les différents terroirs agricoles, de circuler entre des parcelles disjointes et de transporter les produits.

Le lien entre les espaces de plaine ou de fond de vallée et les étages supérieurs est particulièrement important. Au-delà de la vision traditionnelle des *eschatiai* comme confins sous-exploités, largement abandonnés à la nature sauvage et ses divinités¹⁵, l'historiographie récente invite à reconnaître les zones montagneuses et les régions frontalières des cités comme des espaces où se rencontrent des formes de peuplement, d'organisation et d'exploitation spécifiques, souvent nettement plus intensément fréquentés qu'on ne le soupçonnerait aujourd'hui¹⁶. Dans les études de cas portant sur la Laconie et sur le territoire de Delphes, on a vu l'importance que pouvaient revêtir des zones d'altitude cultivées ou utilisées pour le

10 SINTÈS 2008, p. 660-661.

11 HORDEN & PURCELL 2000, p. 77-80.

12 LUCE 2004.

13 MCINERNEY 2015, p. 199.

14 BRUNET *et al.* 1998, p. 220.

15 ROBERT 1960, p. 304-305; MCINERNEY 1997, p. 263.

16 Voir entre autres ROUSSET 1994 ; ROUSSET 1999 ; CHANIOTIS 1999 ; HORDEN & PURCELL 2000, p. 80-87 ; FACHARD 2017.

pâturage, comme l'Aigyttide ou le Parnasse. Loin d'éviter ces espaces, les réseaux routiers des cités assurent des liens solides avec les zones montagneuses, comme nous l'ont montré les études de cas¹⁷. Les difficultés du relief n'empêchent pas la construction de routes, mais constituent au contraire une raison supplémentaire, pour les cités, d'aménager des infrastructures pour favoriser des échanges réguliers.

Les réseaux routiers assurent également la liaison entre différents terroirs agricoles. Dans sa reconstitution du réseau viaire du dème d'Aténé, H. Lohmann insiste particulièrement sur le fait que les routes permettent de mettre en relation les différents ensembles géographiques composant le dème : les vallées côtières de Thymari et Charaka et le plateau d'Agia Photini, dans les terres¹⁸.

Les routes jouent donc un rôle dans le fonctionnement de l'agriculture antique, par les relations qu'elles entretiennent avec les propriétés foncières et leur utilité directe dans les travaux agricoles. Par ailleurs, elles participent à l'exploitation complémentaires des ressources de différents milieux au sein des territoires.

1.2. Routes et habitat rural

La répartition de l'habitat dans le territoire des cités est une question assez débattue. Les études consacrées aux schémas de peuplement de la Grèce des cités ont montré que, malgré un nombre important de sites d'habitat à l'extérieur des centres urbains, la majorité des habitants des cités résidaient en ville¹⁹ ; pour autant, l'agriculture occupait l'essentiel des populations (80 % selon l'estimation approximative de H. J. Gehrke²⁰). En fonction du lieu de résidence des paysans, ainsi que de la répartition de l'habitat, les routes s'adaptent à différents types de mobilités liées à l'agriculture.

Dans la mesure où des paysans y résident, le centre urbain d'une cité peut présenter une certaine continuité avec l'espace rural. En effet, il s'agit d'un lieu où l'on stocke la production,

17 Voir *supra*, chap. III.2 ; III.4.

18 LOHMANN 1993, p. 237.

19 HANSEN & NIELSEN 2004, p. 78 ; BINTLIFF 2006, p. 27.

20 GEHRKE 1986, p. 18.

où l'on garde les outils et les animaux, où s'exécutent au moins une partie des opérations de transformation des produits²¹. Dans une telle configuration, le travail agricole engageait, pour les paysans résidant en ville, des déplacements quotidiens vers les terres exploitées. Les voies rayonnant autour d'un centre urbain permettent de desservir les campagnes et possèdent donc une importance directe dans les travaux des champs.

Les sources écrites athéniennes laissent également apparaître la figure du propriétaire terrien résidant en ville et se rendant sur ses domaines agricoles. Un passage de *L'Économique* de Xénophon, souvent cité, met en scène un propriétaire terrien, Ischomaque, qui prend l'occasion d'une visite sur ses domaines pour pratiquer la marche à pied²² :

Ἄν δὲ μηδὲν ἀναγκαῖον ἦ κατὰ πόλιν, τὸν μὲν ἵππον ὁ παῖς προάγει εἰς ἀγρὸν, ἐγὼ δὲ περιπάτω χρῶμαι τῇ εἰς ἀγρὸν ὁδῷ ἴσως ἄμεινον, ὃ Σώκρατες, ἢ εἰ ἐν τῷ ξυστῶ περιπατοίην.

Si je n'ai aucune obligation à la ville, le valet conduit mon cheval à la ferme ; quant à moi, le chemin que je fais pour aller aux champs me sert de promenade, ce qui vaut sans doute mieux que de se promener sous les portiques d'un gymnase.

Ischomaque est un propriétaire dont les domaines sont mis en exploitation par des esclaves²³. Le texte montre bien que son trajet n'est pas nécessairement quotidien (« si je n'ai aucune obligation à la ville »). Il en va de même pour le plaignant du discours *Sur le meurtre d'Eratosthène* de Lysias, qui revient dans sa demeure urbaine après quelques jours passés à la campagne, sur ses terres²⁴. La situation illustrée par ces textes est révélatrice de circulations spécifiques, non pas tant liées aux nécessités mêmes du travail agricole qu'à un mode d'organisation de la propriété et du travail. On peut convoquer le parallèle de Délos, où les baux révèlent que les terres du sanctuaire étaient louées principalement à des personnages éminents de la cité²⁵. Si ces individus, selon toute probabilité, ne s'installaient pas dans les fermes qu'ils louaient, M. Brunet a argumenté que les bâtiments étaient habités par les travailleurs qui mettaient les terres en exploitation²⁶. Il faut donc distinguer le cas où des paysans résident en ville et

21 Voir GARCIA *et al.* 2019 ; BINTLIFF 2006, p. 27.

22 Xénophon, *Économique*, 11.15.

23 McHUGH 2017, p. 104.

24 Lysias, *Sur le meurtre d'Eratosthène* [1]11.

25 VIAL 1984, p. 329-330 ; p. 335 ; OSBORNE 1985, p. 126 ; BRUNET 1992, p. 42.

26 BRUNET 1992, p. 42-44.

exploitent des terres aux alentours de celui où un propriétaire, voire un locataire, confie la gestion d'un fonds aux soins d'un régisseur et de travailleurs agricoles, notamment serviles, qui, eux, peuvent demeurer sur place. Si, dans le cas d'Athènes, il peut être tentant d'expliquer ce mode de fonctionnement par la superficie très importante du territoire, l'exemple de Délos montre que cette explication n'est pas valide, ou en tout cas pas suffisante.

À partir des années 1980, le développement des prospections archéologiques a permis la découverte de nombreux sites d'occupation en-dehors des centres urbains : des sites d'habitat groupé, c'est-à-dire des villages ou des hameaux, en particulier sur les territoires de cités au territoire très vaste où des distances importantes séparent le centre urbain principal et les limites du territoire ; mais aussi des lieux d'habitation isolés, identifiés comme des fermes²⁷. Ces sites de fermes se caractérisent, en prospection, par la présence de structures architecturales, de matériel de stockage ou d'outils²⁸. Pour certains de ces sites, la question a été posée de savoir s'ils étaient habités à l'année ou bien habités de façon saisonnière, voire s'il pouvait s'agir de structures fonctionnelles servant seulement de support aux travaux agricoles. R. Osborne en particulier a postulé que nombre de sites de fermes n'étaient en fait pas occupés de façon permanente, les exploitants demeurant de préférence dans les centres urbains²⁹. Mais des critiques se sont élevées contre cette vision minimaliste de l'habitat rural. S'il est bien attesté que l'on pouvait demeurer dans le centre urbain d'une cité et travailler aux champs, en revanche le matériel caractéristique des fermes indique souvent des structures trop importantes pour qu'on puisse envisager qu'elles n'étaient pas habitées et entretenues de façon permanente³⁰. Ainsi, en-dehors des centres urbains des cités, l'habitat groupé et l'habitat dispersé ont coexisté dans les campagnes grecques, selon des tendances dont la répartition géographique et les évolutions chronologiques n'apparaissent pas toujours clairement³¹. Les données recueillies dans différents projets de prospections convergent cependant pour identifier un pic dans le nombre de petits sites ruraux entre

27 HANSEN & NIELSEN 2004, p. 72 ; p. 74-75.

28 BRUNET 1999 ; FOXHALL 2004 ; MCHUGH 2017, p. 44-98.

29 OSBORNE 1985 ; OSBORNE 1986 ; OSBORNE 1987 ; OSBORNE 1988 ; voir aussi MCHUGH 2017, p. 103.

30 AMOURETTI 1991, p. 119 ; BRUNET 1992 ; LOHMANN 1992, p. 49 ; BINTLIFF 2006, p. 20.

31 HANSEN 2004, p. 74-79.

l'époque classique et le début de l'époque hellénistique, en particulier au IV^e siècle, tandis que le nombre de sites semble décroître nettement à partir du III^e siècle, au cours de la fin de l'époque hellénistique et des premiers siècles de la domination romaine³².

Ces différents types de répartition de l'habitat ont des conséquences sur les mobilités nécessaires au bon déroulement des travaux des champs : il convient d'analyser leur insertion dans la structure des réseaux routiers. L'exploitation du territoire et la présence des établissements ruraux, qu'il s'agisse de villages, de hameaux ou de fermes dispersées, impliquent l'existence, à côté des routes rayonnant autour des centres urbains, de réseaux de circulation locaux, mis en forme par les besoins des travaux agricoles, organisés à partir des fermes et par la trame des habitats et des parcelles. Ces réseaux, sans doute largement constitués de chemins et de sentiers peu ou pas construits, nous échappent largement, même si des prospections soigneuses peuvent apporter quelques informations.

En Attique, l'habitat rural groupé – typiquement, le centre de *dème* – joue un rôle majeur dans l'organisation du territoire. Cependant, une prospection menée par H. Lohmann a mis en évidence l'absence de centre nucléé et la prédominance des fermes dispersées sur le territoire du *dème* d'Aténé, dans le sud-ouest de l'Attique³³. Cela n'influe pas négativement sur le réseau routier de la région, qui semble fort dense et d'une certaine qualité technique³⁴. Au contraire, cette organisation dispersée pourrait expliquer la densité des voies. Dans plusieurs cas, le lien entre les routes et les fermes apparaît assez nettement. L'un des segments de voie antique identifiés à Aténé possède une connexion claire avec une ferme à tour³⁵. Dans un autre cas, un chemin muletier longe une sépulture de la fin de l'époque classique. Celle-ci est probablement associée à une ferme qui se trouve à quelque distance³⁶. Il se peut que la ferme se soit trouvée en retrait de la voie, que l'on atteignait peut-être en traversant le fonds ou en empruntant un sentier ; la sépulture, en revanche, a été établie au bord de la route. Une configuration similaire se retrouve dans d'autres zones de l'Attique³⁷.

32 ALCOCK 1993, p. 33-53.

33 LOHMANN 1992, p. 33-35 ; LOHMANN 1993, p. 126-129.

34 LOHMANN 1993, p. 239.

35 LOHMANN 1993, p. 237.

36 LOHMANN 1993, p. 188 ; p. 237.

37 KAKAVOGIANNI 2009, p. 182.

M. McHugh, au chapitre 4 de son ouvrage *The Ancient Greek Farmstead*, envisage les sites ruraux sous l'angle de la « connectivité » et tente d'appréhender les réseaux de circulation à partir de deux espaces du nord-ouest péloponnésien : la péninsule de Methana et celle d'Halieis, en Argolide, qui ont fait l'objet de prospections bien publiées³⁸. M. McHugh ne commente pas les données du *Laconia Survey*, exposées plus haut³⁹, sur la relation entre la répartition des sites et les voies de circulation à l'époque classique, même si elle produit une carte de la zone prospectée comprenant des reconstitutions de Least Cost Paths⁴⁰. Bien que des critiques puissent être formulées sur certains aspects de la méthodologie, ce chapitre a le mérite de placer la question des voies de circulation et des réseaux routiers locaux au cœur d'une approche archéologique des territoires ruraux. Pour analyser les connexions des sites ruraux entre eux et avec les principaux centres urbains, M. McHugh définit tout d'abord les principaux axes des territoires qu'elle étudie à l'aide de l'outil du Least Cost Path, pour tracer l'itinéraire hypothétique des voies reliant les principaux centres urbains entre eux, ainsi qu'aux sites de second ordre (villages ou hameaux). Elle commente ensuite la localisation des sites par rapport aux différents axes, ainsi que les temps de trajet nécessaires pour se rendre, depuis ces sites, dans les centres urbains les plus proches.

a. La péninsule de l'Akté

Dans la péninsule de l'Akté, les Least Cost Paths tracés par M. McHugh entre les sites les plus importants – Halieis, Hermioné et Mases – correspondent à peu près à la reconstitution du réseau routier antique réalisée par les auteurs de la prospection⁴¹, ainsi qu'à celle, plus sommaire, proposée par Kl. Tausend dans sa monographie sur les voies antiques d'Argolide⁴². Une route assurément antique, bordée de tombes et dotée d'ornières, a été identifiée à proximité d'Halieis. Elle menait de cette localité vers un ensemble de fermes vers le sud-est de la péninsule, une zone particulièrement propice à l'exploitation agricole⁴³.

38 JAMESON *et al.* 1994 ; MEE *et al.* 1997 ; MCHUGH 2017, p. 99-131.

39 Voir *supra*, chapitre III.2.

40 CAVANAGH *et al.* 2002, p. 211-218 ; MCHUGH 2017, p. 101, fig. 4.1.

41 JAMESON *et al.* 1994, p. 48-51 ; fig. 1.27.

42 TAUSEND 2006, p. 157-159.

43 JAMESON *et al.* 1994, p. 49 ; MCHUGH 2017, p. 113.

M. McHugh constate que les Least Cost Paths reliant entre eux Halieis, Hermioné et Mases correspondent également en partie à ceux reliant ces sites aux établissements de second ordre. Les sites de troisième ordre, c'est-à-dire essentiellement les fermes et autres sites d'occupations isolés, se trouvent aussi fréquemment à proximité des axes reliant des sites plus importants : c'est-à-dire que les sites d'habitat secondaires et isolés apparaissent majoritairement distribués à proximité ou le long des grands axes de la région⁴⁴. Ainsi, on trouve au nord d'Halieis une certaine concentration de sites de fermes ou de sites présentant des traces d'activités agricoles. Cette concentration se laisse délimiter par l'angle que forment les routes menant d'Halieis à Hermioné et d'Halieis à Mases (**carte 8**).

Pausanias mentionne une route directe (εὐθεΐα) entre Hermioné et Mases⁴⁵. Pour M. Jameson comme pour Kl. Tausend, cette voie serait à identifier avec la route moderne menant d'Hermioné à Kranidi, qui oblique ensuite vers le nord-ouest et le site de l'antique Mases⁴⁶. Cette route est également celle que les Least Cost Paths identifient comme la plus aisée⁴⁷. Cependant, un itinéraire alternatif passe par le moderne Loutro, un peu plus au nord⁴⁸. Or, sept sites de second et de troisième ordre se situent le long de cet itinéraire, contre un seul le long de la route moderne⁴⁹. Dans la mesure où les deux itinéraires couvrent une distance égale, on pourrait envisager que la route principale soit en fait la plus septentrionale, et non la route moderne. Cette dernière contourne par le sud les collines qui séparent les plaines côtières où se situent respectivement Hermioné et Mases, tandis que la route de Loutro, au contraire, traverse cette zone où l'on trouve une certaine densité de sites. La notion de traversée directe, par opposition au contournement d'un relief, justifie parfois l'emploi du terme εὐθεΐα, ce qui constitue un argument supplémentaire en faveur de cette hypothèse⁵⁰.

44 McHUGH 2017, p. 107.

45 Pausanias 2.36.1.

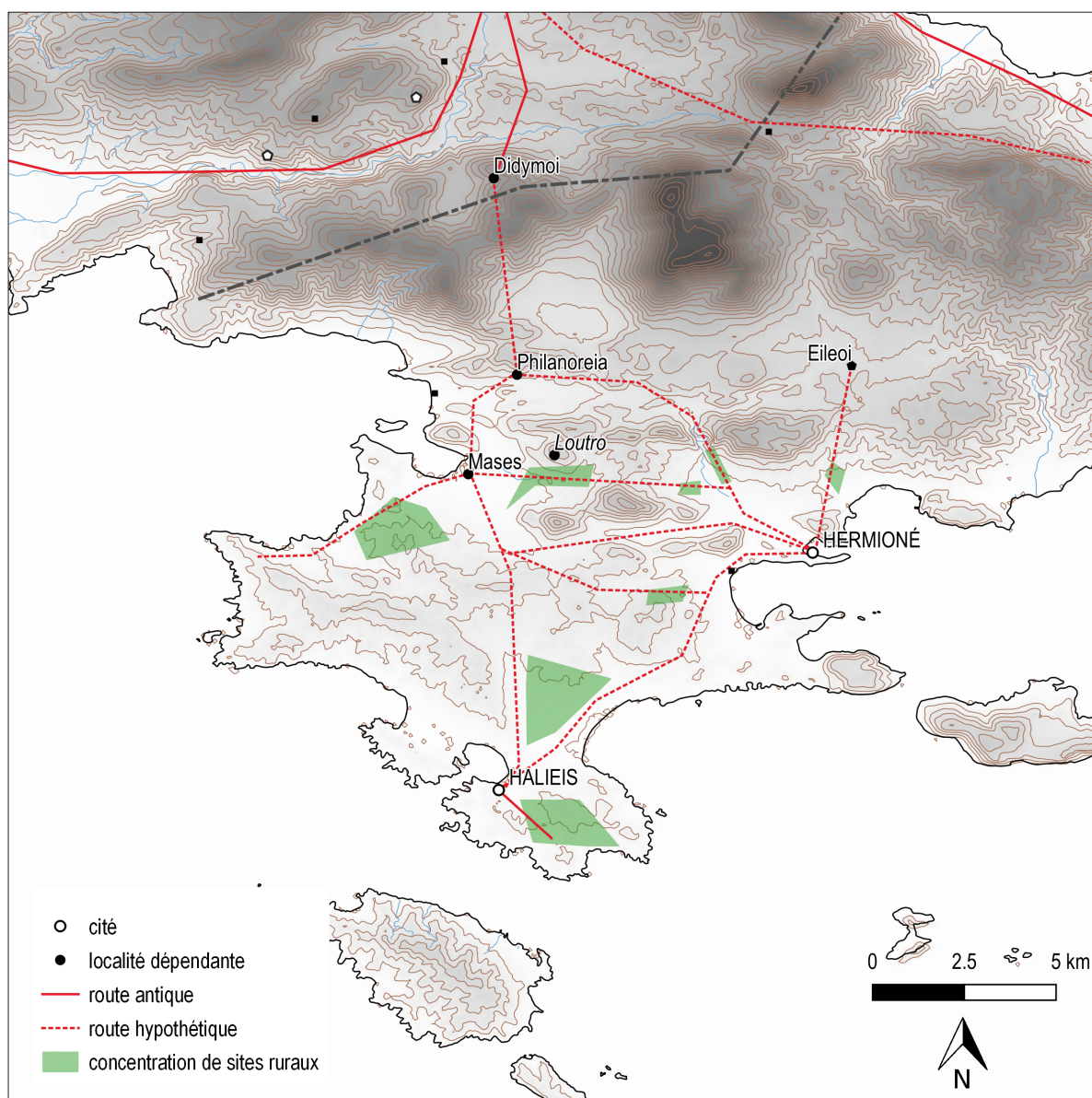
46 JAMESON *et al.* 1994, p. 48 ; TAUSEND 2006, p. 158.

47 McHUGH 2017, p. 105, fig. 4.2.

48 JAMESON *et al.* 1994, p. 49, fig. 1.27.

49 McHugh 2017, p. 112, fig. 4.8.

50 Voir *supra*, chap. I.3.



Carte 8.

Routes de la péninsule de l'Akté.

A. Vorsanger (d'après JAMESON *et al.* 1994 ; McHUGH 2017)

b. La péninsule de Méthana

Les trois principaux sites de la péninsule montagneuse de Méthana : Magoula, Oga et Méthana, se situent sur la côte, de même que la plupart des sites d'habitat secondaire. Pour M. McHugh, les grands axes de communication de la région suivaient donc plutôt le tracé du littoral⁵¹. Pour autant, la prospection a également mis en évidence des traces d'occupation antique au cœur de la zone montagneuse. Pour les auteurs de la prospection, il pourrait s'agir de *kalyvia*,

51 McHUGH 2017, p. 108-111.

des habitats saisonniers⁵². M. McHugh constate donc que le caractère montagneux du pays n'était pas un obstacle aux circulations, ce qui se vérifie par ailleurs largement en Grèce⁵³. Les données de la prospection impliquent donc de restituer une voie qui traversait la péninsule, reliant les sites de Methana et Oga en passant par les *kalyvia* du centre montagneux, ce qui n'apparaît pas sur les modélisations par les Least Cost Paths, à moins de spécifier un trajet passant par ces sites⁵⁴. Évidemment, cette hypothèse devrait être vérifiée sur le terrain. La publication de la prospection ne contient pas de remarques sur les voies de circulation.

Ainsi, M. McHugh tire de ces modélisations la conclusion que les sites ruraux étaient majoritairement situés soit à proximité des centres urbains, soit non loin des principaux axes reliant entre eux ces centres urbains. D'après son analyse, il y aurait donc continuité entre le réseau routier local, c'est-à-dire les voies permettant la desserte des habitats ruraux et des terres agricoles, et le réseau supra-civique, qui relie les sites les plus importants. De plus, d'après M. McHugh, les routes reliant les villes entre elles seraient structurantes dans l'organisation des travaux agricoles et leur proximité jouerait un rôle dans le choix des lieux d'implantation des fermes et des petits établissements ruraux. Cette idée contraste avec les conclusions du *Laconia Survey*, qui avait plutôt constaté que les grands axes routiers connus dans la zone de prospection ne présentaient pas de lien clair avec l'implantation des sites ruraux. Par ailleurs, on peut également envisager, à l'inverse, que la mise en exploitation de terroirs ou de pâturages a joué un rôle dans la mise en place des voies de communication principales.

Les questions que soulève M. McHugh sur la relation entre les réseaux routiers et les établissements ruraux sont pertinentes ; toutefois, la méthodologie adoptée appelle des réserves de nature à limiter la portée des résultats. Le raisonnement est construit non pas à partir de routes antiques répertoriées par la prospection ou, du moins, suggérées par des critères archéologiques, mais à partir d'axes théoriques, modélisés par un logiciel de SIG, sans mise en correspondance avec des voies existantes ni vérification de la présence

52 MEE *et al.* 1997, p. 62.

53 McHUGH 2017, p. 119-120.

54 McHUGH 2017, p. 109, fig. 4.5 ; p. 110, fig. 4.6 ; p. 119, fig. 4.14.

de vestiges sur le terrain. M. McHugh ne discute pas les restitutions de voies proposées par M. Jameson ni par Kl. Tausend pour l'Akté. Ainsi, elle postule que les axes déterminés selon le Least Cost Path correspondent effectivement à des communications aisées dans l'Antiquité, mais sans les mettre à l'épreuve d'autres données. La fin du chapitre comporte des remarques sur les champs de visibilité autour des sites ruraux, et énonce notamment l'idée que l'intervisibilité entre les routes et les sites ruraux avait une importance dans le bon déroulement des activités agricoles⁵⁵. Mais il paraît hasardeux de tenir ce genre de raisonnements à partir de routes théoriques.

Sur la relation entre les réseaux routiers et les habitats ruraux – villages ou fermes dispersées – on ne peut donc formuler que des remarques générales. La question de l'articulation des échelles est ici particulièrement sensible : il s'agit en effet de déterminer dans quelle mesure les réseaux viaires ruraux, d'intérêt essentiellement local, se connectent, voire se confondent, avec les axes plus aisés à reconstituer qui relient entre eux des centres urbains ou des sites majeurs. Les données actuellement disponibles n'offrent que des bribes de réponses et se heurtent à la difficulté de reconstituer ces réseaux locaux. Les données du *Laconia Survey* vont dans le sens d'une distinction entre le réseau des routes d'importance régionale et celui des voies d'intérêt local. En effet, les axes régionaux présents dans la zone prospectée (il s'agit essentiellement de la route reliant Sparte et Sellasie) passent à l'écart des zones où se trouvent le plus de sites ruraux. La prospection d'Aténé a révélé des voies de bonne qualité desservant l'ensemble du territoire du dème. En raison du caractère relativement enclavé de ce dème à l'échelle de l'Attique, ainsi que du fait qu'il se trouve à l'écart de l'*astikè odos* qui reliait la ville d'Athènes à la région du Laurion, les voies mises en évidence par H. Lohmann témoignent du soin apporté à la desserte de l'espace rural, y compris dans un contexte où les lieux d'habitat et d'exploitation sont dispersés. Enfin, les prospections de Methana et de l'Akté, ainsi que le travail d'analyse des connexions entre les sites réalisé par M. McHugh, tendent également à indiquer une corrélation entre la présence de routes et celle de sites ruraux. On peut envisager l'hypothèse que, dans des territoires très vastes,

55 MCHUGH 2017, p. 122.

tels que la Laconie ou l'Attique, la distinction entre des voies d'intérêt régional, comme la route de Sparte à Sellasie ou l'*astiké odos*, et les réseaux locaux organisés essentiellement en fonction des activités agricoles locales apparaisse nettement, bien plus que dans des petites cités, comme à Methana ou dans l'Akté. Dans ces territoires de taille modeste, les voies desservant les sites ruraux et celles reliant les centres d'habitat principaux tendraient davantage à se confondre.

1.3. Les routes et le contrôle des territoires exploités

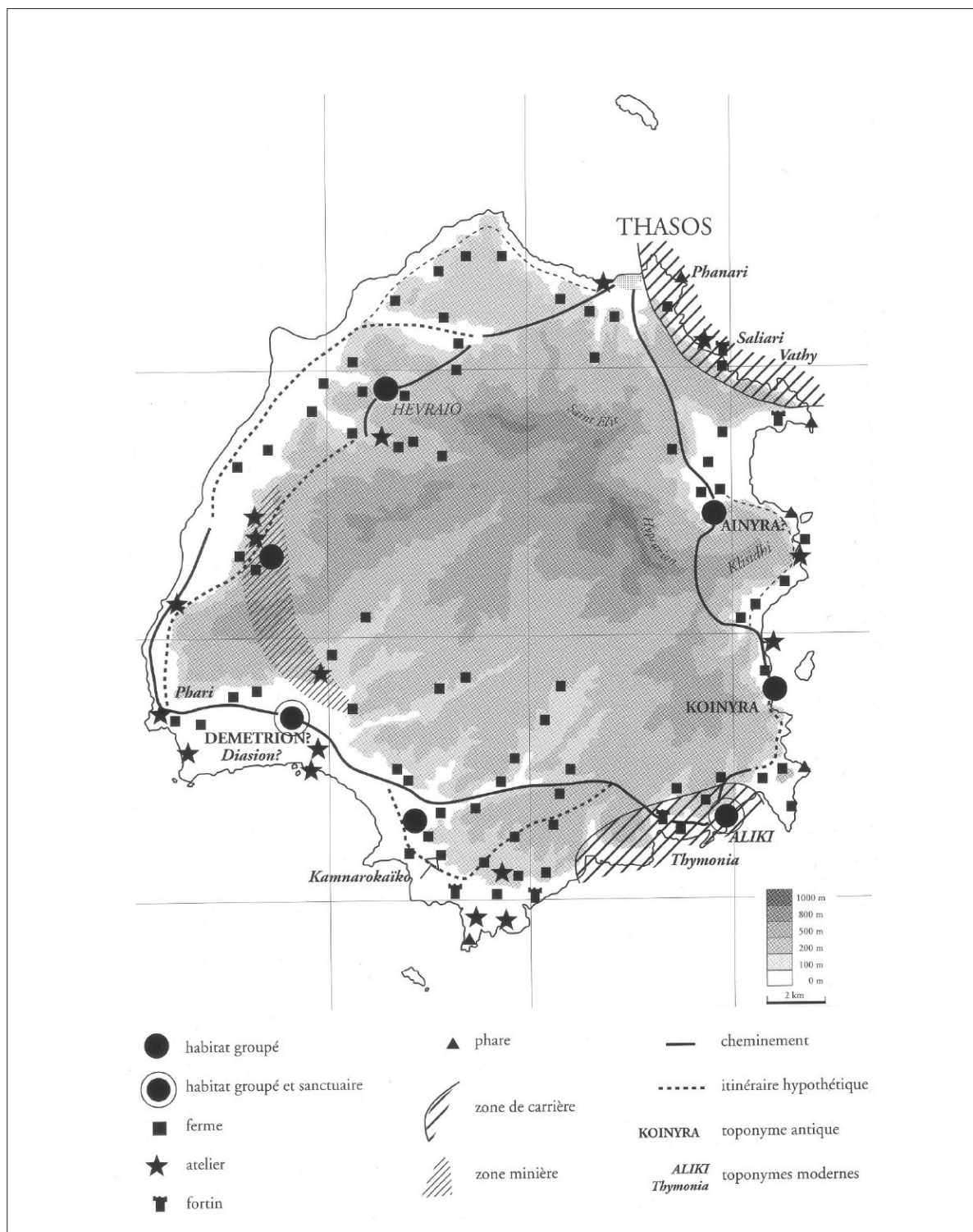
Lorsque les cités étendent leur territoire vers des zones plus éloignées du centre urbain principal, la construction de routes est essentielle pour en assurer la mise en exploitation. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les prospections récentes menées dans les plaines de Mazi et de Skourta ont parfaitement montré que ces plaines d'altitude, situées dans les confins montagneux de l'Attique et de la Béotie, ont fait l'objet d'une activité agricole importante à partir de l'époque classique. Les routes menant d'Athènes à ces deux plaines sont particulièrement bien construites et jouent un rôle primordial dans leur mise en exploitation⁵⁶. On a également mentionné le cas de la plaine d'Iria, rattachée au territoire d'Épidaure. Cette plaine côtière limitrophe de la cité d'Asiné semble avoir appartenu à Épidaure, bien que relativement excentrée par rapport au reste de son territoire⁵⁷. La route qui reliait Épidaure à cette plaine, par Tracheia, contribuait à en assurer le contrôle par les Épidauriens.

À Thasos, le cheminement décrit sur la stèle d'Aliki, ainsi que la prospection dont l'île a fait l'objet à partir de 1984, ont porté le débat sur la question des relations entre la ville et le territoire et sur l'existence ou non d'une « zone répulsive » dans le centre montagneux de l'île (**carte 9**). Le centre urbain est situé au nord-est de l'île et regarde vers le continent. L'intérieur de Thasos est occupé par une haute chaîne de montagnes, culminant à 1200 m d'altitude, qui pourrait avoir représenté un obstacle pour le contrôle de l'ensemble de ce territoire par les colons pariens installés à partir du VII^e siècle⁵⁸. Fr. Salviat et J. Servais jugent que la stèle, avec le

56 Voir *supra*, chap. III.2 ; FACHARD 2017, p. 37-38.

57 Voir *supra*, chap. II.3.

58 BONIAS *et al.* 1990, p. 74.



Carte 9.
Thasos. SALVIAT & SERVAIS 2000, fig. 10, p. 44

« chemin circulaire jalonné » qu'elle décrit, « affirme la réussite du peuplement grec, l'emprise grecque sur l'ensemble de l'île »⁵⁹. Pour H. Duchêne, les itinéraires évoqués par la stèle révèlent l'établissement de routes par les colons, dans le but de faciliter les communications entre les établissements grecs de l'ensemble du littoral thasien, ainsi que de contenir les populations autochtones dans les montagnes de l'intérieur ; il pousse cette idée jusqu'à comparer cette route à un « chemin de ronde »⁶⁰. R. Osborne, quant à lui, interprète les tours qui parsèment la *chôra* thasienne comme le signe d'une insécurité notable des campagnes et d'une césure importante entre la ville et le territoire⁶¹. Dans ce contexte, il interprète ainsi le cheminement décrit sur la stèle d'Aliki⁶² :

Thus geography both enhances the divorce between the town and the territory and condemns all who travel to perambulate the same route.

R. Osborne semble ainsi suggérer que les voies mentionnées dans l'inscription étaient les seules praticables. Il semble fort peu intuitif de tirer de cette attestation exceptionnelle d'un réseau de circulation antique l'idée d'un territoire discontinu, dangereux et impraticable... Au contraire, on a toutes les raisons de penser que le cheminement circulaire décrit par la stèle témoigne bien plutôt de la place des routes dans l'unité du territoire thasien⁶³.

En effet, les fermes, les domaines agricoles et les bourgs révélés par la prospection menée à Thasos à partir de 1984 dessinent des articulations entre la ville et des établissements secondaires à partir desquels s'opère l'exploitation de l'ensemble du territoire de Thasos⁶⁴. Si Z. Bonias, M. Brunet et G. Sintès envisageaient, en 1990, le cœur montagneux de l'île comme une zone « répulsive »⁶⁵, cette analyse a été affinée par G. Sintès dans un article ultérieur. Replaçant la stèle dans son contexte géographique historique⁶⁶, il affirme, *a contrario* du chorème proposé dans l'article de 1990⁶⁷, qu'il est préférable de délaissier la notion de « zone

59 SALVIAT & SERVAIS 1964, p. 287.

60 DUCHÊNE 1991, p. 110.

61 OSBORNE 1986, p. 174-175 ; OSBORNE 1987, p. 133.

62 OSBORNE 1986, p. 175 : « Ainsi la géographie accentue le divorce entre ville et territoire en même temps qu'elle condamne tous les voyageurs à arpenter le même itinéraire ».

63 BRUNET 1992, p. 46.

64 BONIAS *et al.* 1990 ; BRUNET 1992, p. 44-49.

65 BONIAS *et al.* 1990, p. 84-86.

66 SINTÈS 2008, p. 645.

67 BONIAS *et al.* 1990, p. 85, fig. 9.

répulsive », dans la mesure où les espaces montagneux sont en réalité profondément intégrés dans les activités économiques du monde méditerranéen, notamment grâce à l'élevage, parfois aussi l'exploitation minière⁶⁸. Au IV^e siècle, lorsque Thasos connaît la plus grande dispersion des sites d'habitat, on trouve des traces d'occupation dans l'ensemble de l'île, jusqu'à 400 ou 500 m d'altitude, ce qui réduit à la portion congrue l'espace véritablement inoccupé⁶⁹. L'intérieur montagneux de l'île faisait davantage l'objet d'une mise en valeur extensive grâce au pastoralisme⁷⁰. La prospection a montré qu'un certain nombre des chemins progressant des plaines côtières vers l'intérieur du massif montagneux, le long des vallées, remontent peut-être à l'Antiquité : ainsi le chemin entre Théologos et Kastro, un village de montagne, dans le quart sud-est de l'île, abandonné au XIX^e siècle⁷¹. On peut donc envisager que les voies décrites dans l'inscription, qui relie la ville, le sanctuaire d'Aliki et les habitats nucléés d'Ainyra et de Démétrion, font partie d'un réseau principal, permettant les communications entre les principaux centres de peuplement de l'île, auquel se rattachaient sans doute des voies secondaires, desservant les différents terroirs et pénétrant dans les étages montagneux.

L'itinéraire décrit par la stèle ne reflète donc nullement la séparation de deux ensembles, d'un côté la ville, les bourgs et les espaces côtiers, de l'autre le centre montagneux ; moins encore, comme le suggérait R. Osborne, le clivage entre la ville et les campagnes. Au contraire, l'inscription laisse soupçonner le rôle des routes dans la mise en exploitation de l'ensemble du territoire.

Les réseaux routiers jouent donc un rôle dans la vie agricole à plusieurs niveaux. Tout d'abord, la complémentarité des ressources et des milieux ainsi que la compartimentation des territoires entre des microrégions ou des terroirs aux caractéristiques variées impliquent l'existence de réseaux de circulation serrés. Les liens entre les centres d'habitat et les différentes parties du territoire permettent la circulation des paysans entre leur lieu de résidence et des parcelles souvent dispersées. Par ailleurs, la présence de sites ruraux, villages ou fermes isolées, implique l'existence, à côté d'un réseau centré sur les villes, de réseaux locaux, largement mis en forme par les besoins

68 SINTÈS 2008, p. 660-661.

69 SINTÈS 2008, p. 660.

70 SINTÈS 2008, p. 662-663 ; fig. 9.

71 BONIAS *et al.* 1990, p. 75, fig. 2 ; p. 76-78.

des travaux agricoles. Enfin, la mise en exploitation des territoires, notamment dans les espaces peu densément habités, consacrés au pastoralisme, ou encore permettant d'accéder à des ressources naturelles, suppose des chemins conduisant partout, jusqu'aux points les plus reculés ou les plus difficiles d'accès. Dans notre compréhension des circulations au sein des territoires grecs, il convient de ne pas oublier ces réseaux de chemins très denses, même s'il semble impossible d'en reconstituer le détail. Selon les cités, les dimensions de leur territoire, leur organisation économique et politique, les relations entre les réseaux viaires locaux, propres aux différents terroirs, et les axes de plus vaste portée sont complexes et variables. Seule la prise en compte précise des réseaux routiers au sein des données recueillies en prospection peut permettre d'affiner la description de ces phénomènes.

2. ROUTES, PORTS, CARRIÈRES ET MINES

Dans le cas de cités disposant d'un accès maritime, mais dont le centre urbain est situé en retrait de la côte, la liaison entre la ville et le port pouvait faire l'objet d'un investissement routier spécifique. Dans un tel contexte, les routes entre port et centre urbain permettent en effet une circulation importante. On ne dénombre que quelques occurrences, chez Pausanias, où des voies internes au territoire d'une cité sont qualifiées de *λεωφόρος* ou *εὐθεῖα*, mais toutes concernent des liaisons entre ville et port : la route de Mégare à Pagai, la route de Corinthe au Lechaion et la route de Sparte à Gytheion⁷². De plus, une rue de la ville de Mégare portant le nom *Εὐθεῖα ὁδός* se poursuit au-delà des portes de la ville vers le port de Nisaia, toujours d'après Pausanias⁷³. Cette rue se retrouve dans le tracé de l'actuelle rue *Minôa* et de la route menant à Pachi, emplacement du port de Nisaia⁷⁴. En outre, on sait que la route menant de Kirrha à Delphes a reçu des aménagements spécifiques, afin de permettre le transport des blocs de pierre ; mais ce trajet était également parcouru par de nombreux voyageurs débarqués à Kirrha⁷⁵. Le Pirée était relié à Athènes par une route circulant entre les Longs Murs dès la construction de cette fortification. La route d'Athènes au port de Phalère est également bien documentée⁷⁶. Le *diolkos* de Corinthe, la chaussée pavée permettant la traction des

72 Pausanias 1.44.4 ; 2.3.4 ; 3.21.5.

73 Pausanias 1.44.2.

74 MULLER 1984, p. 254.

75 Voir *supra*, chap. II.4.

76 TAXIARCHI 2009.

bateaux entre les ports de Kenchreai, sur le golfe Saronique, et du Lechaion, sur le golfe de Corinthe, constitue un exemple remarquable d'ingénierie routière au service des circulations maritimes⁷⁷.

Nous avons déjà montré que les routes desservant mines et carrières bénéficiaient d'aménagement techniques spécifiques⁷⁸. Il reste à souligner ici la place ambivalente occupée par ces voies d'exploitation dans les réseaux routiers des cités. Selon les cas, les routes desservant des carrières ou des mines peuvent ou non être intégrées aux réseaux de circulations généraux. Dès lors que les voies en question présentent des ornières conçues pour des véhicules spécifiques au transport des blocs, et ne correspondant pas à l'entraxe classique des chariots usuels, il faut les distinguer du reste des voies de circulation et considérer qu'elles servent exclusivement au trafic lié aux mines ou carrières desservies. Le cas se rencontre en Attique ou en Laconie. Les chaussées du Pentélique, sur lesquels on pouvait faire glisser les blocs, sont évidemment impropre à d'autres types de circulation. En revanche, les voies sur lesquelles débouchaient ce genre de chaussées devaient, elles, être intégrées au réseau routier de l'Attique, tout en recevant une importance particulière du fait qu'elles devaient permettre le transport à plus longue distance des chargements de blocs. Le cas de l'*astiké odos*, qui reliait Athènes à la région minière du Laurion, en est un exemple⁷⁹. Le nom même de la route indique bien que le lien direct entre ville et carrières était un enjeu central de cette voie. Mais en plus de relier Athènes à la région minière, cette voie est aussi un axe majeur desservant la Mésogée.

En Laconie, si les voies associées à des sites d'extraction de blocs ou de minerais sont assez nombreuses, elles apparaissent parfois sans connexion avec le reste du réseau routier. Tout d'abord, de nombreux sites d'extraction sont relativement enclavés et éloignés des centres d'habitat : ainsi du cap Malée et du cap Ténare. De plus, dans la mesure où ces sites sont très proches de la mer, il semble que la stratégie privilégiée ait été de transporter directement les matériaux de leur lieu d'extraction vers des points d'embarquement proches. Par conséquent, il n'était pas toujours nécessaire de relier les voies de carrières au reste du réseau. Ce n'est pas vrai partout en Laconie cependant : ainsi J. Christien a montré le lien existant entre les carrières et les routes dans le massif du Taygète⁸⁰.

77 RAEPSAET 1993 ; WERNER 1997 ; PETTEGREW 2011 ; PETTEGREW 2016, p. 60-69.

78 Cf *supra*, chap. I.1.

79 Voir *supra*, chap. II.1 ; LOHMANN 1993, p. 235 ; KAZA-PAPAGEORGIU *et al.* 2009.

80 Voir *supra*, chap. II.2 ; CHRISTIEN 2014 ; CHRISTIEN 2018.

Les deux routes de transport de pierre attestées à Delphes – celle de Saint-Élie, connue par l'archéologie, et celle de Kirrha, mentionnée par une inscription – sont toutes deux des voies importantes du territoire⁸¹. La *lithagôgia* montant de Kirrha à Delphes est aussi la voie qui relie le sanctuaire au port le plus proche ; quant à la route de Saint-Élie, il se peut qu'elle se soit poursuivie, à l'ouest, vers Amphissa. Les carrières se situent en tout cas sur le principal itinéraire entre Delphes et sa voisine locrienne.

Enfin, à Thasos, l'ensemble des voies qualifiées avec certitude comme antiques, celles dont les aménagements sont les plus visibles et la construction la plus soignée, sont associées aux fameuses carrières de marbre de l'île⁸². Celles-ci étant généralement situées sur le littoral de l'île, les blocs pouvaient être chargés directement sur des navires. En l'état actuel de la bibliographie relative aux prospections de Thasos, il n'est pas possible de pousser plus loin les hypothèses sur les liens entre les routes associées aux carrières, la filière de transport des blocs et l'ensemble du réseau de circulation thasien.

Ainsi, les modalités d'insertion des voies bâties pour la desserte des carrières et des mines dans les réseaux routiers des cités grecques sont diverses. Ces routes aux contraintes techniques particulières faisaient l'objet d'investissement importants, qui pouvaient aussi bénéficier (mais pas systématiquement) à d'autres types de circulations.

3. ROUTES ET MARCHÉS

Enfin, les réseaux routiers sont bien sûr fondamentaux pour les flux commerciaux au sein du territoire des cités ou entre cités limitrophes.

3.1. Marchés locaux

La tenue des marchés occasionnait un afflux de personnes et de marchandises : des paysans portant leurs surplus à vendre et repartant avec quelques denrées, des colporteurs, des artisans, des marchandes de soupe etc⁸³. Des études géographiques portant sur différentes régions et

81 Voir *supra*, chap. II.3 ; *CID* II, 31, l. 83-87 ; HANSEN *et al.* 2017.

82 BONIAS *et al.* 1990, p. 79 ; BRUNET 1992, p. 47.

83 Voir par exemple Aristophane, *Lysistrata*, v. 457 ; *Les Oiseaux*, v. 1079-1083 ; *Les Guêpes*, v. 169-170 ; *IG* II², 1553-1578 ; TOD 1950.

différentes époques ont montré une certaine permanence dans les distances parcourues pour se rendre au marché : une place de marché attire généralement dans un rayon ne dépassant pas une quinzaine de kilomètres, soit environ trois heures de marche, rayon limite dans lequel les paysans des alentours pouvaient se rendre au marché avec leurs produits, vendre et acheter, et rentrer à la fin de la journée⁸⁴. Cette distance correspond aux dimensions de nombreux territoires de petites cités. Dans une certaine mesure, la place des marchés dans les réseaux routiers se confond avec celle des centres urbains. Pour une partie des populations résidant en-dehors des villes, la tenue des marchés représentait sans doute l'une des principales raisons d'entreprendre le trajet⁸⁵. Dans un vaste territoire comme l'Attique par exemple, la majeure partie des fermiers souhaitant vendre leurs surplus ne se rendaient généralement pas plus loin que le centre de leur dème, échelle à laquelle prenaient place de nombreuses activités⁸⁶.

Aristote recommande de séparer nettement agora politique et agora commerciale (ἡ τῶν ὀνίων ἀγορά), et d'installer cette dernière en un lieu facilement accessible depuis les ports et la campagne⁸⁷. Cet impératif d'accessibilité implique que le marché occupe une situation favorable par rapport aux axes de circulation du territoire ; des aménagements de voirie aux alentours directs du marché pouvaient peut-être faciliter le transport et la manutention.

Si, dans bien des cas, les marchés représentaient le cœur battant d'une agglomération, l'archéologie a également mis en évidence l'existence d'agoras rurales, dont la localisation entretient un rapport plus direct avec les réseaux de circulation : ces marchés extra-urbains, lorsqu'on sait les localiser, se situent assez logiquement en des points stratégiques pour l'organisation des circulations : des carrefours ou des ports. Les textes attestent la tenue de marchés ou de foires en-dehors des villes⁸⁸. Des travaux archéologiques conduits dans la Mésogée, en Attique, ont mis au jour plusieurs édifices identifiés comme des bâtiments commerciaux, soit dans les centres de dèmes, soit indépendants des agglomérations⁸⁹. Les agoras rurales paraissent généralement entretenir une connexion avec les voies de circulation

84 BINTLIFF 2002, p. 216-217.

85 BRESSON 2008, p. 19-20.

86 MCHUGH 2019, p. 210.

87 Aristote, *Politique* 7.1331b.

88 KAKAVOGIANNI & ANETAKIS 2012, p. 185.

89 KAKAVOGIANNI & ANETAKIS 2012.

locales. Les agoras éloignées des centres de *dèmes* peuvent s'avérer accessibles depuis plusieurs *dèmes* voisins. C'est le cas d'un bâtiment découvert au nord-est de Koropi. D'une superficie d'environ 1000 m², il est édifié au milieu du IV^e siècle, à un emplacement correspondant probablement à la limite des *dèmes* d'Oè et d'Erchia, dont les centres respectifs sont assez éloignés⁹⁰. Le site se trouve au bord de la *steiriaké odos*, une voie importante qui reliait Steiria et Brauron à Athènes⁹¹. Le bâtiment commercial comprend un espace cultuel, à l'emplacement d'un temple ruiné du V^e siècle. On peut s'interroger sur une éventuelle identification de cet espace à la fois cultuel et commercial avec l'agora d'Erchia, citée dans un calendrier sacré des années 375-350 : cette inscription associe le marché à un sanctuaire d'Hermès⁹².

Aux abords nord-est du *dème* de Myrrhinonte, à quelques kilomètres de l'ancien port de Steiria, dans la baie de Porto Raphti, un ensemble architectural de quatorze pièces, daté du II^e siècle av. n.è., a été mis au jour. Il comprenait notamment des pièces de stockage, un pressoir à raisin et un entrepôt. L'édifice se situe non loin de la route qui longe le *dème* par le nord, dont on a retrouvé des vestiges au sud du site⁹³. Pour O. Kakavogianni et M. Anetakis, l'ensemble est trop important pour être assimilé à une simple ferme et on peut émettre l'hypothèse qu'il s'agisse d'un espace de distribution, en lien avec le port. Durant l'occupation macédonienne du Pirée, le port de Steiria recevait en effet des produits d'importation. Par ailleurs, la localisation du site est propice au transport de marchandises destinées aux habitants du *dème* de Myrrhinonte, mais peut-être également des *dèmes* voisins. Ce site commercial possède donc, à l'échelle locale, une situation lui permettant de jouer un rôle de connexion entre voie terrestre et ouverture maritime.

Dans la région du Laurion, on rencontre des agoras qui devaient servir au commerce local, mais pouvaient aussi répondre aux besoins des mineurs présents sur place ou encore s'intégrer dans un commerce métallurgique spécialisé⁹⁴. Ainsi, l'inscription *IG II², 1180* évoque la construction d'une nouvelle agora à Ano Sounio, à 4 km au nord du cap, au

90 KAKAVOGIANNI & ANETAKIS 2012, p. 191-194.

91 KAKAVOGIANNI 2009, p. 194 ; cf *supra*, chap. II.1.

92 KAKAVOGIANNI & ANETAKIS 2012, p. 194; *SEG* 21.541, E, l. 50-52.

93 KAKAVOGIANNI, ARGYROPOULOS *et al.* 2009, p. 110-111.

94 KAKAVOGIANNI & ANETAKIS 2012, p. 195-199.

cœur de la région des mines. Dans la baie de Limani Passa, à l'est de Sounion, un complexe architectural commercial dont l'activité culmine aux IV^e et III^e siècles av. n.è. semble consacré à un commerce en lien avec l'activité minière de la région, le port favorisant les importations et les exportations ; mais ce complexe pouvait aussi abriter un commerce d'intérêt local, permettant la distribution de produits agricoles nécessaires aux habitants du dème et aux mineurs. Ces différents sites confirment l'existence d'agoras locales en Attique, dédiées notamment au commerce de détail.

L'inscription urbanistique de Kyrrhos enjoint à un grand nombre de commerçants de dégager le bord des voies, y compris semble-t-il des voies principales du territoire⁹⁵. Outre les rues de la ville, les axes menant aux cités voisines sont également concernés par cette mesure. On peut envisager que les commerçants étaient établis aux abords de la ville de Kyrrhos, ou encore en des points stratégiques des routes en question, comme des carrefours ou encore les frontières avec les communautés voisines. En tout cas, l'installation de commerçants le long des routes indique que celles-ci jouaient un rôle commercial dans les campagnes.

3.2. Marchés de frontières

On a vu l'existence de lieux de transaction à la limite de différents dèmes athéniens ; des échanges commerciaux devaient également se tenir aux frontières des cités. Le discours *Contre Aristocratos* de Démosthène comprend une référence à ces marchés frontaliers (ἐφορία ἀγορά)⁹⁶ :

Ἐάν τις ἀποκτείνῃ τὸν ἀνδροφόνον' φησὶν ἡ αἴτιος ἢ φόνου, ἀπεχόμενον ἀγορᾶς ἐφορίας καὶ ἄθλων καὶ ἱερῶν Ἀμφικτυονικῶν, ὥσπερ τὸν Ἀθηναῖον κτείναντα, ἐν τοῖς αὐτοῖς ἐνέχεσθαι, διαγιγνώσκειν δὲ τοὺς ἐφέτας.' [...] τί τοῦτο λέγων; τῶν ὁρίων τῆς χώρας· ἐνταῦθα γάρ, ὡς γ' ἐμοὶ δοκεῖ, τὰρχαῖα συνῆσαν οἱ πρόσχωροι παρά θ' ἡμῶν καὶ τῶν ἀστυγειτόνων, ὅθεν ὠνόμακεν ἀγορὰν ἐφορίαν.'

« Si quelqu'un tue, personnellement ou comme instigateur, le meurtrier qui se tenait à l'écart des marchés de frontière, des concours et des sanctuaires amphictioniques, il sera passible des mêmes peines que celui qui tue un Athénien. La décision appartiendra aux Ephètes ». [...] Que désigne-t-il par là [marché de frontières] ? Les limites du pays : car c'est là, je pense, que les peuples voisins se rencontraient jadis, venant de chez nous ou des pays limitrophes ; d'où l'appellation « marché de frontière ».

95 Voir *supra*, chap. III.1 ; EKM II, 401, l. 12-19 ; VORSANGER 2021, p. 242.

96 Démosthène, *Contre Aristocratos* [23]39.

L'orateur ressent le besoin d'explicitier l'expression ἐφορία ἀγορά, comme si elle risquait d'être mal comprise. Il en fait un quasi synonyme pour « frontière » et les définit comme un lieu commercial où l'on se rendait « jadis » (τάρχαϊα). Malgré le sens minimal qu'en donne Démosthène (qui ne s'intéresse pas, dans le texte, à sa portée économique), l'expression semble bien désigner des marchés qui se tenaient aux frontières et où venaient commercer des marchands de différentes cités. Il faut se figurer ce genre de marchés dans des lieux choisis pour leur localisation sur les axes transfrontaliers des cités. Le fait que Démosthène cite ces agoras à côté des concours panhelléniques suggère qu'un statut légal spécifique ait pu s'appliquer à ce genre de lieux, mais, quoi qu'il en soit, il semble qu'on n'en avait plus connaissance au IV^e siècle.

Néanmoins, bien d'autres attestations représentent les régions frontalières comme des lieux d'activité commerciale⁹⁷. Une agora des Mégariens se tenait, d'après Strabon, à Tripodiskos, une localité des monts Géraniens, le massif montagneux séparant la Mégaride de la Corinthe⁹⁸. Or, d'après A. Muller, la voie principale entre Mégare et la Corinthe fut longtemps celle qui traversait les monts Géraniens par Tripodiskos, avant qu'Hadrien ne fasse élargir la route skironienne⁹⁹. Depuis Tripodiskos, une autre route devait mener, au nord, vers le port de Pagai ou vers la Béotie¹⁰⁰. L'agora de Tripodiskos profiterait donc largement du trafic terrestre passant par l'Isthme, notamment du contact entre commerçants mégariens et corinthiens. À Éleusis, Décélie et Rhamnonte sont attestées des agoras qui devaient bénéficier du trafic entre l'Attique, la Béotie et la Mégaride¹⁰¹ : ces dèmes se situent en effet sur les principales voies de circulation entre l'Attique et les régions voisines. Pour S. Fachard, la localisation d'Aphidna sur un des grands axes entre l'Attique et la Béotie suggère que ce dème ait également pu accueillir un marché fréquenté par des Athéniens et des Béotiens¹⁰².

97 MARTIN 1951, p. 284 ; VAN EFFENTERRE & VAN EFFENTERRE 1990 ; FACHARD 2017, p. 48-50.

98 Strabon 10.5.4.

99 MULLER 1984, p. 251.

100 MULLER 1984, p. 250, fig. 55.

101 BRESSON 2008, p. 20 ; FACHARD 2017, p. 50 ; *IG II*², 1188, l. 32-33 ; *IG II*², 1137, l. 64-68 ; l. 78-84 ; *SEG* 41.75, l. 12.

102 FACHARD 2017, p. 49, n. 105.

3.3. Commerce supra-civique et panégyries

La circulation des commerçants entre différentes cités est bien attestée par Aristophane, qui met en scène, dans *Les Acharniens* et *La Paix*, des colporteurs venus de Thèbes et de Mégare, qui troquent contre des produits athéniens des spécialités de leur cité¹⁰³ : pour Thèbes, herbes aromatiques, petits produits manufacturés, gibier ailé et les fameuses anguilles du lac Copaïs ; pour Mégare, des manteaux grossiers, que Xénophon évoque également comme une spécialité locale dans *Les Mémoires*¹⁰⁴. Dans *Les Acharniens*, le Mégarien est seul et porte sa marchandise dans un sac ; le Thébain est accompagné d'une personne, peut-être un esclave, et tous deux portent leur chargement sur les épaules. Tout cela oriente vers un commerce de détail peu spécialisé et de faible ampleur : ces colporteurs béotiens et mégariens sont peut-être des paysans venus trouver, à un ou quelques jours de marche, des débouchés pour les spécialités de leur terroir, pas nécessairement des négociants professionnels pratiquant la revente. Acharnes, dème du nord de l'Attique, paraît donc faire office, dans une certaine mesure, de carrefour régional : plusieurs voies en partent vers le nord pour mener à différents points de la Béotie¹⁰⁵. Aujourd'hui, l'avenue Acharnôn à Athènes demeure la voie principale pour partir vers cette région.

Les fêtes célébrées dans les sanctuaires extra-urbains peuvent être l'occasion de foires, les panégyries : celles-ci pouvaient attirer les commerçants et le public bien au-delà des frontières d'une cité¹⁰⁶. On trouve chez Pausanias un exemple de marché lié à des célébrations dans un sanctuaire d'Isis situé à une vingtaine de kilomètres de Tithoréa, dans un lieu inhabité, Pausanias le précise¹⁰⁷. À cette occasion, les commerçants dressent des baraquements légers. On y trouve différentes sortes de denrées, y compris des esclaves. Dans le sanctuaire de Thermos, sanctuaire fédéral des Étoliens, Polybe fait connaître un marché annuel, à l'occasion de la fête des Thermika¹⁰⁸.

103 Aristophane, *Acharniens*, v. 719-970 ; *Paix*, v. 1000-1004.

104 Xénophon, *Mémoires* 2.7.6.

105 Voir *supra*, chap. II.1.

106 CHANDEZON 2000 ; BRESSON 2008, p. 20-21.

107 Pausanias 10.32.15.

108 Polybe 5.8.5 ; NIELSEN 2013, p. 228-229.

Pour Chr. Chandezon, les panégyries assuraient la diffusion dans le monde rural de biens de valeur ou dont on ne fait l'acquisition que rarement dans une vie de paysan, comme des esclaves ou des boeufs¹⁰⁹. Les panégyries pouvaient couvrir une aire de chalandise assez étendue, probablement à un niveau régional. Le prestige de la fête et l'attractivité liée aux voies de circulations pouvaient se renforcer mutuellement pour favoriser le développement d'une panégyrie¹¹⁰.

CONCLUSION

Les voies de circulation entre le centre urbain des cités et l'ensemble des espaces ruraux assurent donc l'unité économique du territoire et l'exploitation de l'ensemble de ses ressources au bénéfice de la cité. La compartimentation des territoires des cités grecques entre des terroirs aux caractéristiques variées a des conséquences sur l'organisation des circulations et des voies. La question de la coexistence de réseaux routiers d'échelles différentes se pose : comment se distinguent les réseaux locaux, liés à l'exploitation agricole et à la répartition de l'habitat rural, des réseaux supra-civiques ou régionaux du commerce et de la guerre par exemple ? La situation est nuancée selon de nombreux critères, notamment les dimensions du territoire ainsi que l'histoire et le système politique de chaque cité. Mais les problématiques de contrôle politique et de contrôle des ressources se recoupent. La mise en valeur d'espaces disputés ou d'accès contraint, en montagne par exemple, nécessite un investissement particulier dans les réseaux routiers, comme on l'a vu avec les exemples des plaines de Mazi, de Skourta et d'Iria, ou encore de l'Aigyde. Les routes jouent un rôle pour assurer le contrôle des ressources par la cité, à plus forte raison dans des espaces excentrés par rapport à la ville ou au reste du territoire civique. Nous avons également vu leur importance pour le trafic de produits de valeur et qui engagent une logistique complexe, comme les minerais ou le marbre. Quant aux activités commerciales, elles prennent place de préférence sur les nœuds des réseaux. Lorsqu'elles se tiennent en-dehors des centres urbains, on peut les rencontrer dans des centres secondaires, comme

109 CHANDEZON 2000, p. 93.

110 CHANDEZON 2000, p. 100.

les dèmes pour l'Attique, ou à la croisée des voies d'importance locale et de celles de plus grande portée. Les points d'articulation entre ports et voies terrestre, ou encore les points de traversée des frontières, sur les axes régionaux reliant différentes cités, sont également des lieux privilégiés du commerce extra-urbain.

4. ROUTES ET SANCTUAIRES

Au sein d'une historiographie peu intéressée par les routes grecques, les voies menant aux sanctuaires extra-urbains représentent une exception. On retrouve dans de multiples travaux l'idée que ces routes, souvent désignées de façon générique comme « voie sacrée », se détachent du reste des voies grecques et qu'elles jouent un rôle dans l'organisation et l'appropriation des territoires civiques. Les liens routiers entre un sanctuaire extra-urbain et l'*asty* de la cité qui le contrôle, ainsi que les processions, sont souvent interprétés comme des éléments symboliques de la souveraineté territoriale d'une cité. Mais l'appréhension de la relation entre routes et sanctuaires extra-urbains révèle de nombreux biais. Nous verrons qu'il faut délimiter plus précisément la notion de voie sacrée à partir des occurrences de l'expression dans les sources. De plus, si les aspects religieux et symboliques attachés aux voies de sanctuaires sont un de leurs traits saillants, on s'attachera à les envisager également dans le cadre de circulations plus concrètes et plus quotidiennes. Il est souhaitable de réévaluer les théories courantes sur le rôle des routes dans les relations entre cités et sanctuaires extra-urbains à l'aune d'une analyse de la relation entre ces lieux de culte et les réseaux routiers antiques. Enfin, les sanctuaires d'influence régionale ou panhellénique manifestent une relation spécifique aux réseaux de circulation à différentes échelles.

1. LES « VOIES SACRÉES »

La notion de « voie sacrée » est souvent utilisée dans une acception beaucoup plus large que l'expression grecque *ἱερὰ ὁδός*. En effet, on trouve régulièrement désignée comme voie sacrée, dans la bibliographie, toute route menant d'une ville à un sanctuaire, alors que l'expression *ἱερὰ ὁδός* ne se trouve que relativement rarement dans les sources. Les circulations internes à un sanctuaire sont même parfois qualifiées de « voies sacrées », ce qui n'est attesté nulle part dans les textes antiques : ainsi à Delphes, le chemin qui serpente de l'agora romaine

au temple est une « voie sacrée » d'invention moderne. Il convient donc de reprendre l'ensemble des attestations en contexte¹.

E. Curtius a posé une définition très large de ce qu'étaient les « voies sacrées » de la Grèce. Pour lui, il s'agit des routes qui recevaient le plus de soins de la part des cités ; il envisage une typologie de voies sacrées qui revient de fait à ranger dans cette catégorie la quasi-totalité des routes grecques antiques : les routes sur lesquelles aurait circulé un dieu ; les routes reliant un sanctuaire à un centre urbain ; les routes le long desquelles se trouvent plusieurs sanctuaires². Une telle définition semble bien trop large pour être efficace ; en tout cas, elle est peu justifiée par rapport aux usages grecs de l'expression. Même si la définition maximaliste d'E. Curtius ne s'est pas imposée dans toute son étendue, la notion de « voie sacrée » est abondamment utilisée dans l'historiographie pour qualifier les routes reliant un centre urbain à un sanctuaire extra-urbain, y compris, parfois, alors que l'usage de l'expression n'est pas attesté en grec. Ajoutons que *ιερά ὁδός* se trouve également réutilisée dans l'hodonymie moderne : la voie rapide entre Athènes et Éleusis porte ce nom ; c'est aussi le cas d'une artère plus bucolique à la périphérie d'Érétrie.

Pourtant l'expression *ιερά ὁδός* connaît un nombre d'attestations relativement faible dans les sources antiques et n'était pas systématiquement utilisée, comme nous l'avons montré plus haut³. Il semble donc préférable de réserver l'expression « voie sacrée » aux routes dont les sources témoignent qu'elles étaient ainsi désignées, voire de se restreindre aux contextes précis où son usage est attesté⁴. L'expression était peut-être réservée à des contextes spécifiques, en particulier celui des processions, et éventuellement celui des discours relatifs aux rites ou aux mythes. Le fait que Pausanias ou Strabon désignent dans plusieurs passages l'expression *ιερά ὁδός* comme un usage local, en précisant qu'il s'agit de la façon dont les routes en question sont désignées dans un lieu spécifique, peut faire penser qu'elle a pu être utilisée comme hodyme⁵ : ainsi on lit chez Pausanias, au sujet de la voie d'Athènes à Éleusis, *ἦν Ἀθηναῖοι*

1 Voir *supra*, chap. I.3, tableau 1.

2 CURTIUS 1855, p. 19 ; BEKKER-NIELSEN 2009, p. 10-11.

3 ROELENS-FLOUNEAU 2019, p. 33-34 ; voir *supra*, chap. I.3 ; tableau 1.

4 BEKKER NIELSEN 2009, p. 13 ; p. 15.

5 BEKKER NIELSEN 2009, p. 12.

καλοῦσιν ὁδὸν ἱεράν, « [la voie] que les Athéniens appellent sacrée »⁶. Strabon écrit de même au sujet de la route entre le sanctuaire de Labraunda et Mylasa qu'elle est ἱερά καλουμένη, « nommée sacrée »⁷.

Mais on peut aussi considérer l'idée d'un emploi circonstanciel de l'expression : les usages de la dénomination ἱερά ὁδός seraient déterminés par un contexte cultuel, se référant en particulier à une route qu'une procession parcourt en direction d'un sanctuaire, les axes concernés n'étant, du reste, pas systématiquement désignés comme ἱερά ὁδός⁸. Les attestations de ἱερά ὁδός liées au sanctuaire de Delphes vont dans ce sens⁹. En effet, elles s'appliquent à des axes de longue portée qui, en dehors d'un contexte delphique, notamment dans le cadre de leurs usages locaux, n'avaient guère de raison d'être désignés par référence au sanctuaire de Delphes. Le passage de Plutarque dans lequel la route de Delphes à Tempé est qualifiée de voie sacrée laisse également penser que l'expression est ici motivée par le mythe attaché à la route¹⁰ – ce qu'envisageait E. Curtius en qualifiant comme voie sacrée les routes parcourues par des divinités. Du reste, les Grecs envisageaient sans doute le mythe et sa commémoration par la procession du Septérion dans une forme de continuité.

Enfin, le sens dans lequel la voie est parcourue semble significatif. Si la voie qui mène d'Athènes à Éleusis est sacrée, le trajet inverse, d'Éleusis à Athènes, l'est-il également ? Les deux attestations de ἱερά ὁδός dans ce contexte concernent bien le trajet Athènes-Éleusis. Il en va de même pour la route d'Élis à Olympie chez Pausanias¹¹. Une inscription relative à la réfection de la voie de Milet à Didymes par Trajan désigne ainsi la route¹² :

ὁδὸν ἱεράν τὴν ἀπὸ Μ[ι-]
λήτου μέχρι τοῦ ν[αοῦ τοῦ]
[ἐν Διδύμοις Ἀπόλλωνος ?]

6 Pausanias 1.36.3 ; voir aussi Pausanias 5.27.7.

7 Strabon 14.2.23.

8 BEKKER NIELSEN 2009, p. 12.

9 *Agora XIX : Horoi* H34 ; Hérodote 6.34 ; Plutarque, *Question grecques* 12 [293c] ; voir *supra*, chap. II.4.

10 Plutarque, *Question grecques* 12 [293c].

11 Pausanias 5.25.7.

12 EHRHARDT & WEISS 2011, p. 222, l. 6-8.

La voie sacrée qui va de Milet au temple d'Apollon à Didymes

On trouve pourtant deux cas où l'expression est utilisée dans le sens inverse : entre Labraunda et Mylasa chez Strabon ; de Delphes vers la Béotie chez Hérodote (même si, dans ce cas, il s'agit du trajet d'un groupe jeté sur la route par un oracle de la Pythie)¹³. Dans ces conditions, il apparaît que la notion n'est pas statique, mais doit être comprise en relation avec des circulations suivant un sens particulier. On a d'ailleurs vu que les routes sont souvent désignées par leur point de départ et d'arrivée, et donc appréhendées dans des termes dynamiques et orientés¹⁴. Une *ἱερὰ ὁδός* n'est donc pas seulement une route connectant une ville et un sanctuaire, mais une route en tant qu'on l'emprunte pour se rendre à un sanctuaire, dans un contexte rituel spécifique.

Quelle sorte de lien établit une *ἱερὰ ὁδός* entre le sanctuaire, qui représente généralement son point d'arrivée, et le point de départ ? Dans la plupart des cas, une *ἱερὰ ὁδός* relie le centre urbain d'une cité à un sanctuaire situé sur son territoire : c'est le cas des routes Athènes-Éleusis, Milet-Didymes, Mylasa-Labraunda. La voie souligne donc, semble-t-il, une forme d'unité politico-religieuse au sein d'un territoire civique. Mais le cas des voies sacrées delphiques apporte un contrepoint à cette idée. En effet, l'usage de l'expression *ἱερὰ ὁδός* en relation avec Delphes se trouve à Athènes, en Béotie, ainsi que pour la route menant de Delphes à Anthéla et Tempé. Il ne s'agit évidemment pas là d'unité civique. Au contraire, on peut envisager que des cités étrangères à Delphes utilisent la notion de voie sacrée pour revendiquer un lien privilégié entre elles et le sanctuaire. La *ἱερὰ ὁδός* d'Élis à Olympie se trouve sans doute entre les deux cas de figures. En effet, le contrôle du sanctuaire d'Olympie a fait l'objet d'une rivalité exacerbée entre les cités d'Élis et de Pisa ; mais dès le VI^e siècle av. n.è., Élis a imposé sa suprématie à Pisa et au sanctuaire d'Olympie¹⁵. L'affirmation d'une « voie sacrée » entre Élis et Olympie relève donc sans doute des moyens par lesquels les Éléens affirmaient leur prééminence.

13 Hérodote 6.34.

14 Voir *supra*, chap. I.4.

15 Roy 2013, p. 107.

Si les « voies sacrées » ne sont pas une catégorie fixe dans la langue grecque, il est sans doute illusoire de leur chercher des caractéristiques archéologiques récurrentes. L'hypothèse que les voies sacrées recevaient des aménagements particuliers, voire qu'elles furent les premières voies aménagées pour le passage des véhicules en Grèce, se rencontre parfois dans la bibliographie¹⁶. On constate en effet que certaines voies processionnelles pouvaient bénéficier d'aménagements soignés : c'est notamment le cas de la route d'Athènes à Éleusis et de celle de Milet à Didymes, qui ont d'ailleurs été étudiées de longue date¹⁷. Sur la route d'Athènes à Éleusis, des inscriptions attestent la construction de ponts par des bienfaiteurs souhaitant explicitement améliorer les conditions de la procession¹⁸. Cependant, cette route est aussi une importante artère du nord-ouest de l'Attique, ce qui contribue aussi à expliquer sa qualité. L'inscription relative à la construction d'un pont sur le Céphise éleusinien montre bien cette intrication d'intérêts et d'enjeux : financé par un épimélète des Mystères, le pont est censé servir au transport des objets sacrés lors de la procession, mais aussi à la sécurité des habitants et des paysans locaux¹⁹. La route de Milet à Didymes est un autre exemple de voie antique qualifiée par les sources de voie sacrée et remarquable par sa construction, pavée et bordée de murets sur une partie de sa longueur²⁰. La route de Labraunda à Mylasa, quant à elle, est pavée ; elle fut construite par les Hékatomnides au III^e siècle av. n.è²¹. Pour autant, ces aménagements spécifiques n'étaient pas systématiques²² et, réciproquement, les routes processionnelles n'étaient pas les seules à recevoir des aménagements techniques soignés.

La notion de voie sacrée apparaît donc réservée, dans les sources, à des contextes assez délimités. L'expression semble propice à revendiquer une relation privilégiée entre une communauté et un sanctuaire, soit dans le contexte où la cité contrôle le sanctuaire en question, situé non loin des frontières de son territoire, soit pour affirmer un lien particulier avec un sanctuaire panhellénique.

16 STEINHAEUER 2009, p. 37.

17 TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1936 ; TRAVLOS 1937 ; TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1938 ; TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1939 ; TRAVLOS 1988, p. 177 ; HAUSSOULLIER 1921 ; SCHNEIDER 1987.

18 Voir *supra*, chap. III.1.

19 IG II², 1191, l. 19-21.

20 SCHNEIDER 1987 ; ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 34.

21 BARAN 2010 ; ROELENIS-FLOUNEAU 2019, p. 34, n. 194.

22 Contrairement à ce que suggère POLIGNAC 1995, p. 59.

2. LES PROCESSIONS ET LEURS ENJEUX

Certaines processions civiques reliant le centre urbain à un sanctuaire aux confins du territoire de la cité, ou bien situé dans la campagne, sur des points parfois qualifiés de « confins intérieurs »²³, peuvent être interprétées comme une forme de revendication de souveraineté territoriale, à travers un cortège ritualisé et codifié. Cette idée, énoncée entre autres par Fr. de Polignac, est largement acceptée et développée dans nombre de travaux²⁴. Pour Fr. de Polignac, ces rituels sont notamment liés à la période de mise en forme des structures politiques et territoriales des cités-États, à l'époque archaïque. Certains exemples particulièrement bien connus permettent de discerner la façon dont les cheminements processionnels affirment le lien entre une communauté civique et un territoire.

La procession des Molpes de Milet est bien documentée par une inscription du II^e siècle av. n.è., reprise d'un texte de la fin du VI^e siècle, qui détaille son déroulement et a fait l'objet de plusieurs études²⁵. Cette procession, organisée par les Molpes, une association aristocratique dont les présidents sont les magistrats éponymes de la cité depuis le VI^e siècle²⁶, parcourait annuellement, au mois de *taureôn* (avril/mai), les quelques 17 km de la voie séparant le Delphinion de Milet du temple d'Apollon à Didymes. L'existence de cette voie est attestée depuis le VI^e siècle av. n.è.²⁷ Elle est, comme nous l'avons mentionné plus haut, très bien aménagée et sur toute sa longueur se trouvent de petits sanctuaires, des tombes et des statues des Branchides, les prêtres de Didymes²⁸. Certains éléments du rituel éclairent le statut de la route et la fonction du trajet processionnel.

La procession se met en marche avec deux blocs de pierre, nommés par l'inscription γυλλοί : le premier est placé dans le sanctuaire d'Hécate Propylaia, « gardienne des portes », le second devant être déposé à Didymes. Aux yeux de Fr. Graf, ces pierres matérialisent

23 Voir par exemple JOST 1992, p. 233-234 ; JOST 1994, p. 228.

24 Voir POLIGNAC 1995, p. 59 ; GRAF 1995 ; GRAF 1996 ; GIANNISI 2006 ; BRODER 2008 ; STEINHAUER 2009, p. 36.

25 *I. Milet* VI, 1, 133 ; BRODER 2008, p. 90 ; GEORGUDI 2001 ; HERDA 2006 ; BRODER 2006 ; GIANNISI 2006, p. 28-32 ; BRODER 2008, p. 90-91.

26 BRODER 2006, p. 48.

27 GEORGUDI 2001, p. 160 ; HERDA 2006, p. 253.

28 GRAF 1995, p. 102.

une frontière entre l'espace sauvage et l'espace cultivé, urbanisé : leur valeur de bornes, de délimitation est mise en avant²⁹. Mais A. Herda insiste davantage sur le fait que ces *gylloi* établissent un lien entre les deux extrémités du parcours, reliées par la voie qu'ils jalonnent³⁰ :

Die Aufstellung der beiden Gylloi war nicht nur als Trennungsritus zu verstehen im Sinne der Abgrenzung des Prozessionsweges im Bereich zwischen Stadt und Heiligtum, vielmehr schuf die Aufstellung gleichzeitig auch etwas Verbindendes: Durch die symmetrische Anordnung am Ausgangs- und Zielpunkt des Prozessionsweges außerhalb von Polis und Heiligtum war der Weg als verbindender, eigenständiger 'Korridor' gekennzeichnet [...]. Aus dem Weg wurde, zumindest solange die beiden Gylloi aufgestellt waren, ein 'heiliger Weg'.

Ainsi, selon A. Herda, les deux *gylloi* contribuent à faire du parcours de la procession un chemin privilégié, une voie mise en valeur, ils renforcent rituellement la valeur de la route comme une sorte d'enclave civilisée et maîtrisée au sein d'un espace non cultivé. De fait, ces pierres disposées sur la route évoquent des bornes. Après une première station aux portes de la ville, la procession s'engage dans la campagne et passe par un certain nombre de sanctuaires ruraux : celui de Dynamis, celui des Nymphes, celui d'un Hermès Kéladou et celui d'un certain Phyllos, peut-être un héros. Pour Ph.-A. Broder, le trajet de cette procession, même s'il n'englobe pas l'intégralité du vaste territoire de la cité, doit néanmoins se comprendre comme un « discours rituel, pacifique et intégrateur de réappropriation périodique du territoire de Milet, en vue de sa conservation »³¹. Selon lui, le plateau de l'Akron, bien qu'il soit topographiquement au centre du territoire milésien, constitue une zone de confins, dans la mesure où il s'agit d'une limite montagneuse entre deux grandes plaines : ainsi, on peut conférer au trajet de cette procession une signification territoriale forte. Ph. Giannisi écrit également, au sujet de cette cérémonie, que « la route de la procession [...] était le lien territorial symbolique du centre de la cité à ses confins »³². St. Georgoudi mentionne une glose d'Artémidore, selon laquelle l'épiclèse *Delphinios*, sous laquelle Apollon est présent à Milet, signifie « des voyages »,

29 GRAF 1995, p. 103 ; GRAF 1996, p. 60-61.

30 HERDA 2006, p. 253 : « La mise en place des deux *gylloi* n'était pas à comprendre uniquement comme un rite de séparation, au sens de la démarcation du chemin processionnel par rapport à l'espace entre la ville et le sanctuaire ; bien plus, cette mise en place créait, dans le même temps, une sorte de lien : par une organisation symétrique du point de départ et du point d'arrivée du chemin processionnel, à l'extérieur de la polis et du sanctuaire, le chemin était caractérisé comme un « couloir » indépendant qui les reliait [...]. Le chemin devenait – aussi longtemps, du moins, que les deux *gylloi* étaient en place – une « voie sacrée ». »

31 BRODER 2006, p. 49.

32 GIANNISI 2006, p. 27.

« du mouvement »³³. Cet Apollon posséderait donc une dimension routière, bien mise en évidence par ailleurs par M. Détiéne³⁴. Ainsi, le cheminement rituel et la visite rendue à différentes divinités rurales peuvent être mises en lien avec la maîtrise du territoire par la cité.

On voit une logique comparable à l'œuvre dans la procession athénienne des mystères d'Éleusis, un rituel qui remonte peut-être au VI^e siècle av. n.è.³⁵, notamment à travers un épisode relaté par Plutarque dans la *Vie d'Alcibiade*³⁶. Durant la guerre du Péloponnèse, alors que les Spartiates contrôlaient Décélie et bloquaient les accès terrestres à Éleusis, le cortège des mystes était contraint de se rendre en bateau au sanctuaire, en dépit de la trêve sacrée censée garantir la bonne tenue des Mystères³⁷ : dans ces conditions, la procession perdait beaucoup de son faste et devait renoncer aux stations qui la punctuaient. Mais Alcibiade, de retour à Athènes après son exil, aurait financé à ses frais une puissante escorte pour que la procession pût cheminer par la voie accoutumée. Plutarque insiste sur la piété de cet acte, mais sa portée politique est également à souligner : en permettant aux mystes de parcourir la voie sacrée dans le cadre codifié et rituel de la procession, malgré la présence ennemie, Alcibiade opère une forme de reprise en main de l'Attique, fût-elle symbolique et temporaire. Le contexte militaire renforce de façon flagrante la valeur politique et territoriale de la procession.

Ces exemples donnent à voir que le cheminement en lui-même – l'action de se déplacer ainsi que le trajet parcouru – peut revêtir une valeur rituelle et politique qui rejaillit, au moins à ce moment-là, sur la route. La procession établit ou confirme un lien politico-religieux entre un centre urbain et un sanctuaire des confins du territoire, que l'on peut comprendre plus largement comme l'affirmation du contrôle civique sur l'ensemble de la *chôra*. Ce modèle interprétatif fait l'objet d'un consensus large.

Pour autant, certaines processions entrent plus difficilement dans ce cadre. La création d'une procession entre la ville d'Épidaure et l'Asklépieion au IV^e ou III^e s. av. n.è.³⁸ a sans doute peu

33 GEORGOU DI 2001, *op. cit.*, p. 156.

34 DÉTIENNE 1998, p. 19-40.

35 Voir *supra*, chap. II.1.

36 Plutarque, *Vie d'Alcibiade* 34.

37 DILLON 1997, p. 3-4.

38 Voir *supra*, chap. II.3.

à voir avec les problématiques d'appropriation de l'espace mises en exergue par Fr. de Polignac pour des rituels que l'on peut faire remonter à l'époque archaïque, comme la procession d'Argos à l'Héraion ou d'Athènes à Éleusis par exemple. En revanche, on peut la mettre en relation avec le développement considérable que connaît l'Asklépieion à cette époque. Il s'agissait peut-être, pour les Épidauriens, de souligner le lien entre leur cité et le sanctuaire, dans un contexte géographique où une part importante des visiteurs, notamment ceux venant d'autres cités d'Argolide ou du Péloponnèse, ne passaient pas par la ville d'Épidaure pour se rendre au sanctuaire. La création de la procession permettait peut-être d'attribuer à la route d'Épidaure à l'Asklépieion le statut de route principale du sanctuaire et de manifester la place de la cité dans la gestion de cet important lieu de culte. Il faut également citer le cas des processions « internationales » qui mènent leurs participants au-delà des frontières de leur cité d'origine. Le cas est connu à Delphes, avec la procession athénienne de la Pythaïde, lors de laquelle des Athéniens se rendent à Delphes, ainsi qu'avec la procession du Septérion, où des Delphiens se rendent à Tempé, en Thessalie³⁹. Dans ce contexte, il s'agit davantage de mettre en exergue un lien privilégié entre une communauté et un sanctuaire, sans conséquences politiques sur les territoires traversés.

La relation entre les sanctuaires extra-urbains et les routes est souvent analysée sous un angle religieux, celui des processions et des « voies sacrées » qui relient les centres urbains des cités aux sanctuaires. Mais les sanctuaires, fréquemment situés sur des frontières politiques ou des délimitations géographiques, marquent également des articulations au sein des territoires civiques, voire entre des entités politiques distinctes.

3. SANCTUAIRES, ROUTES ET TERRITOIRES CIVIQUE

La notion de « voie sacrée » et les trajets ritualisés des processions témoignent donc des enjeux civiques et territoriaux que revêtent les routes reliant les centres urbains aux sanctuaires extra-urbains. On considère généralement que les routes menant des villes aux sanctuaires extra-urbains permettent de souligner le lien entre ces pôles du territoire, parfois conçus comme opposés et complémentaires : cette interprétation est notamment développée dans les

39 Voir *supra*, chap. II.4.

travaux de Fr. de Polignac⁴⁰. Mais on peut également aborder la question de l'insertion de ces sanctuaires dans des réseaux routiers plus généraux, permettant des circulations à différentes échelles. Les sanctuaires extra-urbains représentent souvent des points significatifs dans les réseaux routiers, notamment sur des points de franchissement de frontière ou en position de carrefour. Ainsi, ils peuvent s'intégrer dans des réseaux routiers à l'échelle d'un territoire civique, mais aussi dans des systèmes de circulations qui dépassent le cadre de la cité pour prendre part à des équilibres supra-civiques ou régionaux. Il faut considérer en outre que, même si la localisation d'un sanctuaire peut s'avérer plus ou moins propice au développement de communications, la constitution de réseaux de circulation autour d'un site peut aussi procéder de la volonté active et consciente des communautés politiques de développer les réseaux routiers le desservant.

3.1. Les sanctuaires extra-urbains et la définition des territoires

De nombreux sanctuaires sont situés dans des zones frontalières entre cités, des espaces montagneux ou aux marges des plaines les plus propices à la culture, si bien que la notion de « sanctuaire de confins » est couramment utilisée pour décrire cet ensemble de lieux de culte⁴¹. Certains de ces sanctuaires comptent parmi les plus importants dans la religion des cités, ou encore exercent une influence régionale, voire panhellénique. Les recherches sur l'inscription des sanctuaires extra-urbains dans l'organisation des territoires civiques ont été marquées par les thèses de Fr. de Polignac, exposées dans son ouvrage *La naissance de la cité grecque*, paru en 1984 puis remanié à l'occasion de sa traduction anglaise et de sa réédition en France⁴². Fr. de Polignac attribue aux sanctuaires de confins un rôle majeur dans l'émergence de la forme politique de la cité-État. Il estime que les principaux sanctuaires de confins, par leur localisation géographique, leurs aménagements architecturaux et les rites qui y sont célébrés, constituent des jalons essentiels de l'emprise sur les territoires civiques et impriment la souveraineté d'une

40 POLIGNAC 1995, p. 59.

41 Voir SARTRE 1979, p. 221-223 ; DAVERIO ROCCHI 1988, p. 54-55 ; ROUSSET 1994, p. 119-121 ; FACHARD 2018, p. 141-142.

42 POLIGNAC 1994 ; POLIGNAC 1995 ; voir ALCOCK & OSBORNE 1994.

communauté sur un espace⁴³. Les circulations terrestres vers ces sanctuaires constituent un aspect important de cette construction politique.

Fr. de Polignac retrace une évolution chronologique dans laquelle, entre l'époque géométrique et l'époque archaïque, les sanctuaires auraient vu leur positionnement dans l'espace et les circulations changer progressivement de signification. Son analyse repose sur l'idée que l'économie pastorale dominait à l'époque géométrique, avant d'être peu à peu remplacée par un système agraire fondé sur la culture céréalière. À la domination du pastoralisme correspondrait une structure de l'espace fondée sur les circulations du bétail, et donc « ouverte », dans laquelle les sanctuaires constitueraient des points fixes et des lieux de rassemblement pour des populations mobiles et dispersées. En revanche, dans une société agraire telle que le seraient devenues les communautés civiques, les limites et les frontières du territoire cultivé acquièrent un rôle prépondérant⁴⁴. Fr. de Polignac distingue toutefois le cas de sanctuaires assimilés par une cité pour devenir des éléments exprimant sa suprématie territoriale de celui de lieux de culte dont la localisation et le contexte politique ont permis le développement en tant que points de rassemblement régional, fédéral ou panhellénique⁴⁵.

Dans ce contexte, les sanctuaires de confins connaîtraient une transition de leurs fonctions : de points de rencontre pour des pasteurs mobiles, ils deviendraient des jalons frontaliers qui marquent l'appropriation d'un territoire et la défense de ses frontières par une communauté civique⁴⁶. Fr. de Polignac souligne la tension entre l'espace de cultures qui entoure les centres urbains et les espaces plus sauvages, souvent montagneux ou en bordure de plaine, où se situent les sanctuaires de confins. Cette valeur de jalon frontalier attribuée aux sanctuaires s'observe notamment, selon lui, lorsqu'une cité prend le contrôle d'un sanctuaire auparavant partagé. C'est par exemple le cas du sanctuaire d'Artémis Limnatis en Messénie, qui servait de lieu de rencontre entre les Messéniens et les Lacédémoniens avant d'être conquis par Sparte⁴⁷, ou bien de l'Héraion d'Argos, d'abord partagé entre les Argiens et les Mycéniens,

43 POLIGNAC 1994, p. 3-4 ; POLIGNAC 1995, p. 37-107.

44 POLIGNAC 1995, p. 53 ; p. 57.

45 POLIGNAC 1994, p. 15-17.

46 POLIGNAC 1998, p. 27.

47 Voir *supra*, chap. II.2.

ou peut-être dominé principalement par Mycènes, avant qu'Argos n'impose sa suprématie sur Mycènes et sur l'Héraion⁴⁸. C'est dans ce contexte que prendrait place la construction de routes vers les sanctuaires, empruntées par les processions⁴⁹.

L'évolution chronologique proposée par Fr. de Polignac revient donc à affirmer que la localisation des sanctuaires de confins serait au moins partiellement déterminée par des circulations propres à une organisation pastorale des sociétés géométriques, tandis que leur développement, aux mêmes emplacements, se rapporterait à l'organisation politique, économique et territoriale des époques historiques. Cependant, ce modèle appelle des réserves importantes. Il faut d'abord mettre en perspective cette rupture supposée entre une fonction de « lieux de rencontres », valable dans une société à dominante pastorale, et une fonction de jalons frontaliers, à partir de l'époque archaïque, caractérisée par une appropriation nette des sanctuaires par les cités. Il s'agit d'un corollaire de l'hypothèse selon laquelle la période géométrique fut marquée par une organisation socio-économique majoritairement pastorale, défendue notamment par A. Snodgrass⁵⁰ et largement admise par la suite. C'est à partir de cette reconstitution que s'est répandue l'idée que les principaux sanctuaires frontaliers représentaient d'anciens points de ralliement de bergers⁵¹. Mais J. Zurbach bat en brèche l'hypothèse d'un pastoralisme des « âges obscurs », mettant en évidence le rôle constant de l'exploitation foncière entre les époques mycénienne et archaïque⁵². D'autres critiques portent sur la séquence chronologique proposée par Fr. de Polignac et son analyse de la situation de la période géométrique à la lumière des évolutions postérieures⁵³.

Sur la place des routes et des circulations dans cette analyse, une difficulté vient du postulat que les mêmes sanctuaires ont pu représenter d'abord des points de rencontre et des carrefours de circulations, dans une organisation humaine fondée sur des activités pastorales supposant une mobilité importante et un habitat dispersé, dont la répartition détaillée n'est généralement pas connue, pour ensuite être réintégrés dans une organisation géographique très différente,

48 Strabon 8.6.10 ; AMANDRY 1980, p. 234-235 ; POLIGNAC 1994, p. 5.

49 POLIGNAC 1995, p. 59 ; p. 71.

50 SNODGRASS 1971, p. 378-380.

51 Voir par exemple WAGNER-HASEL 2002 sur Delphes ; TAITA 2001, p. 132.

52 ZURBACH 2017, p. 675-681.

53 MORGAN 1994, p. 105-109.

celle de cités-États organisées autour d'un centre urbain et dotées de frontières relativement bien définies, avec la fonction de signaler la frontière. Mais l'insertion des sanctuaires dans les équilibres territoriaux des cités grecques peut également être appréhendés par le biais de leur rôle dans les réseaux routiers .

3.2. Les sanctuaires et les nœuds des réseaux routiers

Si les sanctuaires extra-urbains occupent fréquemment, aux périodes historiques, des positions nodales au sein des réseaux routiers des cités grecques, on ne peut en effet réduire ce phénomène à l'héritage d'un système pastoral antérieur, réel ou supposé, ni résumer à des trajets processionnels symboliques. Ces sites s'insèrent dans des réseaux de circulation densément utilisés, non seulement dans des déplacements rituels comme les processions, mais dans de nombreuses circonstances de la vie des communautés civiques. Des sanctuaires comme celui d'Athéna à Pallène, dans l'Attique, d'Amarynthos en Érétriade ou celui d'Amyclées sur le territoire de Sparte, donnent l'exemple de sites correspondant à des nœuds routiers internes au territoire d'une cité.

En Attique, le dème de Pallène se situe entre les massifs de l'Hymette et du Pentélique, à la limite de la plaine athénienne et de la Mésogée (**carte 1**). Cette localisation fait du dème un nœud de communication dans la mesure où il constitue l'un des points de passage d'Athènes vers la Mésogée, au sud-est, et permet également de se diriger, au nord-est, vers la plaine de Marathon⁵⁴. Depuis Athènes, passer par Pallène permet soit de contourner le Pentélique par le sud, soit de contourner l'Hymette par le nord. Or, des fouilles ont révélé des segments de routes à proximité du sanctuaire, suggérant que le carrefour routier de Pallène se situait à ce niveau⁵⁵.

La fonction de carrefour du lieu où se situe le sanctuaire d'Amarynthos, à 11 km d'Érétrie, est moins flagrante ; pour autant, il se dresse en bordure de la plaine érétrienne, à peu de distance d'une passe étroite entre la mer et la montagne, la *Kaki Skala*, qui permet d'accéder

54 STEINHAEUER 2009, p. 49-50 ; POLIGNAC 2012, p. 310-312.

55 RAFTOPOULOU 2009 ; STEINHAEUER 2009, p. 49-50.

à Porthmos et à Styra, au sud-est de l'Eubée⁵⁶. De plus, on peut également reconstituer une voie qui, au nord d'Amarynthos, remonte le Sarandapotamos⁵⁷. Là encore, l'emplacement du sanctuaire correspond à une limite interne et un point nodal du territoire.

Le sanctuaire d'Amyclées, à 6 km au sud de Sparte, constitue lui aussi un carrefour routier : la route de Sparte à Amyclées est le principal axe menant de la ville vers le sud de la Laconie, et c'est au niveau du sanctuaire qu'elle se divise entre différentes branches, menant vers Geronthrai, Hélos, Krokeai et Kardamylé⁵⁸. On peut enfin citer le sanctuaire d'Héraklès, sur le territoire de Kléonai. Selon J. Marchand, ce sanctuaire se situe le long d'une route menant à Némée, vers l'ouest, non loin du point où celle-ci rencontrait l'axe nord-sud majeur du territoire de Kléonai : la route de Corinthe à Argos⁵⁹. De plus, le lien d'Héraklès à cette route de Némée à Kléonai apparaît dans plusieurs mythes locaux⁶⁰.

La localisation des sanctuaires semble donc souvent liée à la fonction de carrefour, occupant des césures naturelles ou des limites géographiques, qui peuvent aussi correspondre à des frontières politiques. En réalité, si les trois exemples de Pallène, Amarynthos et Amyclées concernent chacun le réseau routier interne à un territoire civique, il s'agit de trois cités au territoire immense, progressivement unifié. Pallène en particulier apparaît dans certains récits comme une frontière entre Athènes et une Mésogée non encore intégrée au territoire de la cité : ainsi dans le mythe de l'affrontement entre Thésée et les Pallantides⁶¹. Ces sanctuaires sont donc situés sur ce que l'on peut identifier comme des « frontières internes » du territoire⁶².

3.3. Les sanctuaires aux frontières des cités

Si de nombreux sanctuaires extra-urbains se situaient dans les zones de confins entre deux cités, on peut considérer que, au-delà de la valeur religieuse des voies reliant les centres urbains à ces sanctuaires frontaliers, ces sites pouvaient être étroitement liés à des carrefours routiers. Lorsqu'un

56 FACHARD 2012, p. 97.

57 FACHARD 2012, p. 101.

58 PIKOULAS 2012, p. 270-272, n° 46 ; p. 477-478 ; CHRISTIEN 2018, p. 622. ; voir *supra*, chap. II.2.

59 MARCHAND 2009b, p. 42.

60 Pindare, *Olympiques* 10.30-34 ; Diodore 4.33.3-4 ; Pausanias 2.15.1.

61 Plutarque, *Vie de Thésée* 13 ; STEINHAEUER 2009, p. 49 ; POLIGNAC 2012, p. 310.

62 DAVERIO ROCCHI 1988, p. 40-44.

sanctuaire marque les limites du territoire d'une cité, la route qui y mène depuis le centre urbain peut se poursuivre au-delà des frontières : les voies d'accès aux sanctuaires de confins représentent donc souvent, outre leur fonction de liaison entre ville et sanctuaire, des axes de portée supra-civique, éventuellement régionale. Même si la présence de sanctuaires sur les points de franchissement des frontières est loin d'être systématique, elle autorise à envisager les sanctuaires comme des jalons routiers, autant que des jalons frontaliers. Leur localisation dans des espaces de confins entre plusieurs cités implique en effet une inscription de ces sanctuaires dans des réseaux de circulations qui dépassent l'échelle de la cité-État et dans des dynamiques régionales⁶³.

L'exemple de l'Héraion d'Argos est fréquemment convoqué par Fr. de Polignac comme un paradigme du sanctuaire de confins⁶⁴. L'Héraion se situe aux limites de la plaine argienne. Pour Fr. de Polignac, cette localisation correspond également aux « limites de la terre cultivable »⁶⁵. Il décrit ainsi l'implantation du sanctuaire⁶⁶ :

Par sa position limite, le sanctuaire semble jalonner le passage de la plaine soumise à la civilisation agraire à son contraire : les solitudes vouées à toutes les formes de relations non régularisées, espaces sans orientation ni stabilité [...].

Cette description semble excessive pour une zone de piémont de moyenne montagne, guère difficile d'accès⁶⁷. En réalité, il est tout à fait possible d'implanter des cultures sur les pentes bordant la plaine d'Argos, si tant est que le besoin s'en fasse sentir. Du reste, d'autres types d'exploitation économique sont possibles dans ces espaces⁶⁸. On peut gager que nombre d'Argiens n'étaient nullement désorientés dans ces collines, situées à seulement deux heures de marche de la ville, mais au contraire s'y repéraient parfaitement et y menaient diverses activités. Plus encore, ces prétendues « solitudes » étaient parcourues de routes, notamment de routes menant vers le nord, aux cités de Corinthie. L'Héraion représente en effet l'un des points d'entrée dans la plaine d'Argos. Kl. Tausend a notamment identifié une voie antique, dont des soutènements et des ornières sont visibles en plusieurs points. Elle quitte la plaine d'Argos

63 SARTRE 1979, p. 221-222 ; CHANIOTIS 1988.

64 POLIGNAC 1985 ; POLIGNAC 1995, p. 55 ; p. 71.

65 POLIGNAC 1985, p. 58.

66 POLIGNAC 1985, p. 59.

67 BILLOT 1997, p. 12.

68 Voir par exemple CHANIOTIS 1992 ; CHANIOTIS 1999.

non loin de l'Héraion et mène vers Ténée, en Corinthie⁶⁹. Le sanctuaire est donc intégré aux réseaux de circulations de la cité, tout en représentant également un point de passage sur la césure entre l'espace de la plaine et celui des collines frontalières des cités de Corinthie.

D'autres exemples appuient l'idée d'une place privilégiée des sanctuaires sur des carrefours frontaliers. Le sanctuaire d'Éleusis, on l'a vu, est relié à Athènes par une voie dite sacrée, mais qui est également la grand-route menant en Mégaride ; on peut de plus y obliquer vers le nord pour parvenir en Béotie, comme le fait Pausanias⁷⁰. Éleusis possède aujourd'hui encore ce statut de nœud routier, au contact entre le nord-ouest de l'Attique, la Béotie et la Mégaride. Soulignons cependant qu'il ne s'agit pas là d'un sanctuaire frontalier à proprement parler, ni même d'un sanctuaire rural⁷¹. Il est en effet intégré au centre du dème d'Éleusis ; le dème est frontalier de la Béotie et de la Mégaride, mais les zones de confins sont tout de même à plusieurs kilomètres d'Éleusis. Il en va différemment du sanctuaire d'Artémis Limnatis, sur les contreforts du Taygète, dont on a montré l'insertion dans des dynamiques routières et territoriales complexes entre la Laconie et la Messénie, au sein d'un espace certes montagneux, mais pour autant propice à différentes activités économiques⁷².

On peut également s'appuyer sur l'exemple du sanctuaire d'Apollon à Tripodiskos, en Mégaride. Situé à la frontière avec la Corinthie, ce sanctuaire occupe le principal point de passage du massif des monts Géraniens. En effet, A. Muller défend l'idée que la route skironienne, qui longe la côte du golfe saronique entre Mégare et Isthmia, ne devint le principal axe entre la Corinthie et la Mégaride qu'à partir des travaux réalisés à l'initiative d'Hadrien pour l'élargir⁷³. La route des monts Géraniens, passant par Tripodiskos, doit donc être considérée comme l'un des principaux axes parcourant l'Isthme. D'après la reconstitution du réseau routier de la Mégaride proposé par A. Muller, les routes venant de Mégare et de Pagai y convergent. Il s'agit donc à la fois d'un sanctuaire de frontière, marquant l'emprise du territoire de Mégare et ses limites avec celui de Corinthie⁷⁴, et d'un carrefour régional.

69 TAUSEND 2006, p. 24-26.

70 Pausanias 1.38.8 ; voir *supra*, chap. II.1 ; chap. III.2.

71 Voir POLIGNAC 1994, p. 14.

72 KOURSOMIS 2014, p. 192 ; Voir *supra*, chap. II.2.

73 Pausanias 1.44.6 ; MULLER 1984, p. 251 ; p. 250, fig. 55.

74 POLIGNAC 1995, p. 70.

Des exemples assez abondants montrent donc que les sanctuaires de confins peuvent représenter des points nodaux à l'articulation entre les réseaux routiers des cités et les réseaux supra-civiques, marquant en particulier des points d'entrée sur le territoire civique et des carrefours frontaliers.

4. ROUTES ET SANCTUAIRES RÉGIONAUX ET PANHELLÉNIQUES

La place des sanctuaires dans les réseaux routiers est aussi liée aux circulations spécifiques suscitées par ces sites. Dans le cas de sanctuaires civiques, en particulier de sanctuaires frontaliers, la tenue de panégyries ou de concours attirant du public au-delà des seules limites du territoire participe à les inscrire, au moins ponctuellement, dans des réseaux plus larges que celui de la cité. Mais certains sanctuaires possèdent une orientation régionale, éventuellement fédérale ou panhellénique, qui les place au centre de circulations à longue distance. Ce type de circulations interagit avec le développement et l'entretien des réseaux routiers associés aux sanctuaires. Elles peuvent également faire l'objet d'une prise en charge institutionnelle, comme nous le verrons avec le cas de la théorodoque et de l'*ekecheiria*.

4.1. Les sanctuaires dans des réseaux routiers régionaux

Les sanctuaires dont la fonction de rassemblement fédéral, régional ou panhellénique est la plus anciennement établie partagent souvent une situation liée à des carrefours de circulation à une échelle régionale. Cette idée est souvent soutenue par des considérations sur les voies naturelles. Mais il convient de dépasser les raisonnements sur ce type d'axes théoriques et d'étudier la construction routière dans les environs directs de ces sanctuaires pour produire une réflexion concrète sur la place des routes dans leur fonctionnement. Il s'avère en effet que la construction routière et les mesures politiques mises en place pour favoriser la circulation sont centrales pour expliquer le rapport aux circulations de tels lieux de culte.

Les études de cas consacrées à Delphes et à Épidaure laissent soupçonner que le développement panhellénique d'un sanctuaire pouvait être accompagné et favorisé par

une politique routière intentionnelle. Dans le cas de Delphes, on a vu que les associations mythologiques entre le sanctuaire, le dieu Apollon et les routes servaient une sorte de propagande géographique faisant de Delphes le « nombril du monde »⁷⁵. L'étude du cas du sanctuaire d'Asklépios à Épidaure a montré que ce site, légèrement en retrait des principaux axes régionaux, a peut-être bénéficié de mesures prises par la cité afin d'améliorer ses accès. Les bornages liés au sanctuaire, qui semblent mis en place lors de la phase de développement que connaît ce dernier aux IV^e et III^e siècles, facilitent l'orientation des visiteurs étrangers⁷⁶. D'autres exemples mettent en évidence le fait que les sanctuaires panhelléniques ou régionaux profitent d'une combinaison d'avantages topographiques et d'investissements routiers, comme ceux d'Olympie et d'Isthmia.

a. Olympie et la Triphylie

J. Taita a développé une analyse du développement du sanctuaire d'Olympie, ainsi que d'autres sanctuaires du nord-ouest du Péloponnèse, dans laquelle les facteurs géographiques, et notamment l'accessibilité, jouent un rôle majeur (**carte 10**). Dans le cas d'Olympie, elle attire l'attention sur le fait que le site se trouve à la confluence de deux fleuves, l'Alphée et le Kladéos. Le cours de l'Alphée est particulièrement abondant, notamment au printemps, et présentait dans l'Antiquité un nombre restreint de points de passage⁷⁷. J. Taita rassemble des éléments indiquant la présence éventuelle d'un gué sur l'Alphée au niveau d'Olympie⁷⁸. Cette circonstance ferait du sanctuaire un point de repère et un nœud de circulation essentiel pour le nord-ouest du Péloponnèse⁷⁹.

J. Taita voit dans le site d'Olympie, à partir du XI^e siècle av. n.è., un point de ralliement pour les pasteurs et leurs troupeaux et un passage obligé sur les trajets entre les différents pâturages saisonniers, se plaçant ainsi dans le courant historiographique qui articule une supposée économie pastorale de l'époque géométrique avec le

75 Voir *supra*, chap. II.4.

76 Voir *supra*, chap. II.3.

77 Polybe 4.77.5 ; 4.78.2 ; TAITA 2001, p. 118.

78 Pindare, *Olympiques* 1.92 ; TAITA 2001, p. 127-128 ; TAITA 2009, p. 375.

79 TAITA 2009, p. 376.

développement des sanctuaires⁸⁰. Les sources antiques, en particulier la description de Pausanias, attestent l'existence de plusieurs routes reliant Olympie aux principaux établissements des environs ; on en dénombre au moins six⁸¹. Deux routes menaient à Elis, l'une désignée comme « voie sacrée » par Pausanias, l'autre comme « route de montagne » (ὄρεινὴ ὁδός)⁸². Deux autres routes conduisaient respectivement aux cités arcadiennes de Thelpousa et Héraia, en remontant le cours du Kladéos et de l'Alphée⁸³. Vers l'ouest, une route parvenait au port de Pheia, descendant la vallée de l'Alphée, une autre, au sud-ouest, à Samikon. Ce dernier itinéraire est décrit par Pausanias et figure également sur la Table de Peutinger⁸⁴.

Les avantages géographiques du site d'Olympie sont donc décisifs, selon l'analyse de J. Taita, dans l'établissement d'un lieu de culte à l'époque géométrique. Durant l'Antiquité, la centralité du site dans les réseaux de circulations péloponnésiens semble reposer sur la présence de nombreuses routes. Si la localisation d'Olympie a pu être qualifiée de « marginale »⁸⁵, J. Taita montre qu'au contraire, son accessibilité en fait un point nodal dans les circulations du nord-ouest du Péloponnèse. Cette accessibilité ne peut être considérée comme une donnée naturelle, même si le site présente des caractéristiques topographiques favorables (sa situation en plaine, au pied de différents ensembles orographiques ; la présence éventuelle d'un gué). En effet, c'est avant tout la présence de nombreuses routes qui construit la centralité d'Olympie.

Au-delà du cas d'Olympie, J. Taita étend son étude à deux sites triphyliens. Les sanctuaires d'Artémis Limnatis de Kombothékras (à distinguer de l'Artémis Limnatis messénienne mentionnée ci-dessus) et de Poséidon à Samikon sont tous deux placés sur des limites géographiques, tout en représentant des points de convergence à l'échelle régionale⁸⁶. Le sanctuaire d'Artémis Limnatis occupe un sommet du massif du Lapithas, qui divise la

80 TAITA 2009, p. 378.

81 TAITA 2001, p. 118-129.

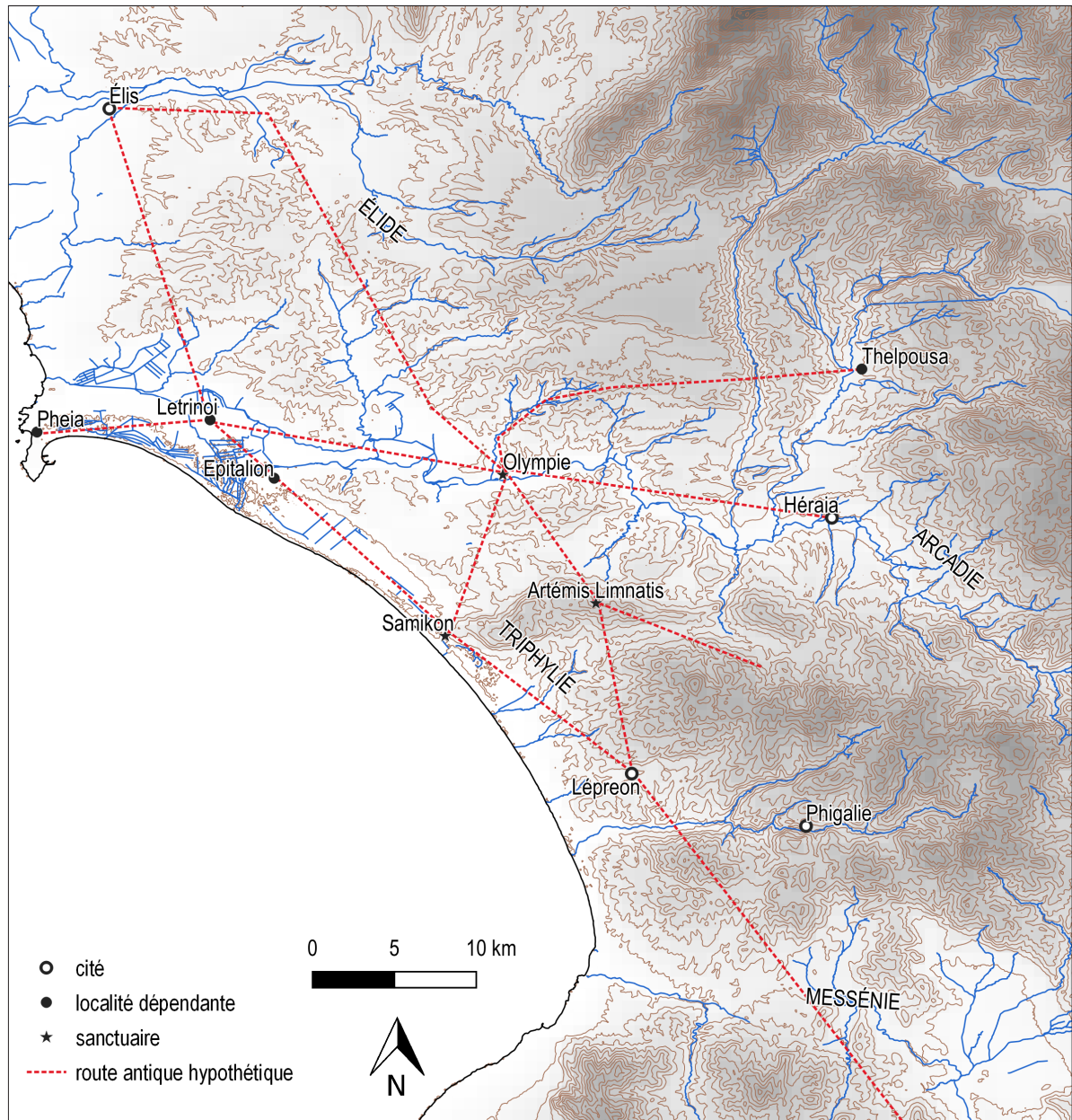
82 Pausanias 5.25.7 ; 6.22.5 ; 6.22.8.

83 TAITA 2001, p. 120-121.

84 Pausanias 5.5.3 ; TAITA 2001, p. 129.

85 MORGAN 1990, p. 26 ; SINN 1996, p. 7 ; *contra* TAITA 2009, p. 376, n. 5.

86 TAITA 2001 ; voir aussi POLIGNAC 1994, p. 6.



Carte 10.
Routes et sanctuaires en Triphylie et en Élide.
A. Vorsanger (d'après TAITA 2001 ; TAITA 2009)

Triphylie en deux ensembles, selon un axe est-ouest⁸⁷. Plus encore, ce sanctuaire est situé non loin de l'un des deux cols permettant le franchissement du massif et donc la communication entre le nord et le sud de la Triphylie⁸⁸. Il s'agit là selon J. Taita d'un passage qui voyait se rejoindre les routes menant à Olympie depuis Sparte et depuis Lépréon.

Par ailleurs, le sanctuaire de Poséidon à Samikon occupe l'extrémité ouest du massif du Lapithas, au contact avec la côte. Cet étroit espace entre la montagne et la mer porte aujourd'hui le toponyme Kleidi (« clé ») et représente un autre des points de passage nord-sud. Pausanias se rend, depuis Samikon, à Lépréon (au sud-est) et à Olympie (au nord-est)⁸⁹. Le site figure en outre sur la Table de Peutinger au sein d'un itinéraire reliant Messène à Olympie en passant par la côte occidentale du Péloponnèse⁹⁰.

Ainsi, ces deux sanctuaires où prennent place des cultes fédéraux des Triphylieus, ou du moins des cultes d'importance régionale⁹¹, partagent des caractéristiques géographiques : position liminale et point de passage. Malheureusement, la connaissance imparfaite des frontières politiques, du schéma de peuplement antique et des routes de la Triphylie limitent les conclusions possibles sur l'insertion de ces sanctuaires dans les réseaux de circulation⁹².

b. Isthmia

Le sanctuaire d'Isthmia entre sans difficulté dans la catégorie des sites placés sur un nœud de communications évident. Il se situe en effet sur l'Isthme de Corinthe, non loin de sa côte est et du port de Kenchreai. Il s'agit de la zone où l'Isthme est le plus étroit. À peu de distance, le *diolkos* aménagé au VI^e siècle av. n.è. permettait aux navires de traverser l'Isthme par voie de terre pour passer d'un golfe à l'autre⁹³. Le sanctuaire devait se trouver à proximité directe des principales routes de l'Isthme, menant du Péloponnèse vers la Mégaride, l'Attique ou la Grèce

87 TAITA 2001, p. 108-109.

88 TAITA 2001, p. 110.

89 Pausanias 5.5.3-5.7.6.

90 TAITA 2001, p. 129.

91 NIELSEN 2013, p. 233.

92 TAITA 2001, p. 132.

93 RAEPSAET 1993 ; PETTEGREW 2011 ; voir *supra*, chap. I.1.

centrale⁹⁴. C. Morgan a tenté de reconstituer l'évolution de la fréquentation et de la signification politique du sanctuaire entre le début de l'âge du Fer et l'époque archaïque⁹⁵. Son enquête permet d'articuler une critique ou une mise à l'épreuve du modèle interprétatif de Fr. de Polignac à une étude de cas précise sur Isthmia et les sanctuaires de la Corinthe⁹⁶.

C. Morgan considère que le sanctuaire d'Isthmia constituait probablement, au début de l'âge du Fer, un point de rassemblement pour les populations demeurant en Corinthe dans des centres d'habitat dispersé⁹⁷. En effet, le sanctuaire apparaît déjà comme un lieu de culte essentiel dans la région avant le développement de Corinthe comme centre politique et centre de peuplement, à partir du VIII^e siècle av. n.è. Ces évolutions profondes auraient pu desservir la popularité du sanctuaire, mais au contraire son développement se poursuit à l'époque archaïque, avec l'érection d'un temple au VII^e siècle et la fondation des concours isthmiques au début du VI^e siècle. Là encore, la localisation propice du site doit se voir attribuer un rôle de choix : le sanctuaire, écrit C. Morgan, est très accessible depuis différents points de la Grèce continentale, tout en manifestant la souveraineté de Corinthe sur l'Isthme⁹⁸.

L'analyse de C. Morgan a le mérite de mettre en perspective l'histoire du sanctuaire dans des contextes clairement distincts : celui de l'habitat dispersé de l'époque géométrique et celui du monde des cités tel qu'il se cristallise au cours de l'époque archaïque. À l'époque géométrique, l'insertion du site au sein de l'occupation humaine de la région, ainsi que la nature des offrandes et des rites, indiquent son rôle comme lieu de rassemblement régional. Mais à partir de l'époque archaïque, l'importance de la route de l'Isthme s'est probablement accentuée dans un contexte de progression des échanges commerciaux. L'influence panhellénique d'Isthmia se construit donc vraisemblablement en relation étroite avec le réseau de circulation régional à l'époque archaïque. Le passage obligé que représente l'Isthme de Corinthe entre le Péloponnèse et le reste de la Grèce continentale explique en partie l'importance continue du sanctuaire d'Isthmia

94 MORGAN 1994, p. 118 ; POLIGNAC 1994, p. 5.

95 MORGAN 1994.

96 MORGAN 1994, p. 105-109.

97 MORGAN 1994, p. 115 ; POLIGNAC 1994, p. 5.

98 MORGAN 1994, p. 140.

entre l'époque géométrique et l'époque archaïque, malgré les modifications du peuplement et de l'organisation politique.

On constate donc que les sanctuaires d'influence régionale ou panhellénique sont intégrés dans des réseaux de circulation denses et de longue portée. Ils peuvent bénéficier d'une position géographique propice à en faire des nœuds de communication. De nombreux travaux tendent à souligner fortement les avantages naturels des sites des sanctuaires les plus importants, n'hésitant pas à y voir des carrefours naturels ou des passages obligés. Mais il convient de prendre de la distance par rapport à ce déterminisme géographique. En effet, la centralité des sanctuaires panhelléniques est avant tout construite grâce à des axes routiers et des circulations importantes. Si l'influence des sanctuaires a à voir avec leur position centrale dans des réseaux de circulation, on peut aussi considérer que les réseaux de circulation se mettent en place autour de ces lieux significatifs qui génèrent une fréquentation importante, tirant parti, du reste, des avantages et des particularités topographiques propres à chaque site. Plutôt que de liens de causes à effet, il s'agit donc plutôt d'interrelations ou de cercles vertueux.

4.2. Des mobilités panhelléniques : théories et *ekecheiria*

Les sanctuaires les plus renommés, en particulier les sanctuaires panhelléniques, suscitent le déplacement d'un public nombreux et à longue distance, ce qui nécessite des réglementations et une organisation propres. Deux institutions permettaient d'assurer la publicité des dates des célébrations et la sécurité des déplacements qu'elles engendraient : l'envoi des théores d'une part, l'ἐκεχειρία ou trêve sacrée d'autre part.

Les concours les plus réputés occasionnaient l'envoi de nombreuses théories, « ces ambassades itinérantes qui tissaient entre les cités, petites ou grandes, du monde grec un réseau d'amitiés et d'affinités spirituelles »⁹⁹. La date des concours panhelléniques, ainsi que l'ἐκεχειρία, la trêve qui accompagnait les célébrations, étaient annoncées par des théores, envoyés par le

99 DAUX 1967, p. 292.

sanctuaire organisateur dans toute la Grèce. L'organisation du voyage de ces théores apparaît au travers de listes épigraphiques de *théorodoques* (ou *théarodoques* en dialecte delphien), des habitants des cités visitées par les théores, désignés pour les accueillir par la cité organisant les concours¹⁰⁰. Nous disposons de trois listes de cette sorte à Delphes, dont les dates s'échelonnent entre le v^e et le II^e siècles av. n.è.¹⁰¹, et il en existe également pour Olympie, Épidaure, Némée, Argos, Lousoi et Hermionè.

La première attestation de la théorodoquie se trouve dans un décret de Pisa accordant la qualité de *theorodokoi* à deux Sicyoniens, Kléandros et Soklès¹⁰², daté entre 365-363, soit la brève période où Pisa contrôlait le sanctuaire d'Olympie. G. Daux a identifié une première liste delphique de théarodoques datée entre 420 et 370 av. n.è.¹⁰³ Ces éléments suggèrent donc que le titre de théarodoque remonterait au début du IV^e siècle av. n.è. et trouverait peut-être son origine dans l'organisation des concours olympiques ou pythiques¹⁰⁴. Elle fleurit ensuite du IV^e jusqu'à la moitié du II^e siècle av. n.è.¹⁰⁵. Les théorodoques étaient chargés de loger et nourrir les théores et devaient également les introduire auprès des dirigeants locaux¹⁰⁶. Néanmoins, une part des dépenses liées à l'ἐπαγγελία, à l'annonce officielle des fêtes, était prise en charge par la cité d'accueil, et non par le théorodoque : un repas au prytanée, un sacrifice¹⁰⁷. La prise en charge de l'accueil des théores était donc organisée à la fois par le sanctuaire d'origine des théores, qui désignait ses théorodoques, et par la cité qui recevait les envoyés. Le départ des théores devait souvent avoir lieu bien avant le début de la fête qu'ils annonçaient, afin que les habitants des cités les plus éloignées aient le temps d'arriver avant le début des célébrations. G. Rougemont estime que les théores partant proclamer la trêve des Pythia devaient partir environ six mois avant le début de la fête¹⁰⁸.

100 DILLON 1997, p. 11-18.

101 PLASSART 1921 ; JACQUEMIN *et al.* 2013, p. 227-231, n° 125 ; DAUX 1949.

102 PERLMAN 2000, *Ep. Cat. O.* 1, p. 175 ; p. 18-19 ; p. 64.

103 DAUX 1949, p. 4-12 ; PERLMAN 2000, p. 19.

104 PERLMAN 2000, p. 20.

105 PERLMAN 2000, p. 20.

106 PERLMAN 2000, p. 49.

107 PERLMAN 2000, p. 49.

108 ROUGEMONT 1973, p. 91.

Les listes épigraphiques de théorodques constituent-elles des itinéraires ? La question a été débattue. A. Plassart estime qu'il s'agit bien du document qui servait de « feuille de route » aux théores et que ceux-ci allaient consulter avant de se mettre en chemin ; L. Robert partage cet avis¹⁰⁹. Mais selon G. Daux, ces listes ne peuvent répondre à un objectif purement utilitaire¹¹⁰ : mises à jour au fil des années par les lapicides, elles suivent globalement l'ordre des itinéraires empruntés par les différentes commissions de théores, mais possèdent une valeur plutôt publicitaire et honorifique que pratique, les itinéraires exacts ayant plutôt dû être conservés dans les archives de la cité. Dans la « grande liste » de Delphes, les apparentes incohérences dans l'ordre des étapes s'expliquent par le fait que les théores pouvaient se séparer pour constituer plusieurs équipes¹¹¹. La liste qui apparaît sur la pierre serait donc plutôt à comprendre comme une compilation de plusieurs parcours.

De quelle nature était précisément l'ἐκεχειρία, la « trêve » proclamée dans les différentes cités par les théores¹¹² ? Faute de définition claire dans les sources antiques, cette question a fait difficulté. Il semble qu'il ne faut pas y voir une trêve commune à l'ensemble de la Grèce ; il s'agit plutôt d'une sorte d'immunité qui protège contre les agressions le sanctuaire où se tiennent les célébrations, les concurrents qui se réunissaient sur place plusieurs semaines avant le début des concours, ainsi que les spectateurs en route pour s'y rendre¹¹³ : ainsi, dans le cas où une cité était en guerre, ses citoyens pouvaient, en principe, traverser en sûreté le territoire ennemi. L'ἐκεχειρία n'entrait pas en vigueur à une date donnée pour l'ensemble des cités, mais débutait dans chaque cité au moment où les théores l'annonçaient¹¹⁴. Sa durée a dû augmenter au fil du temps, les participants venant de plus en plus loin¹¹⁵. On a vu que G. Rougemont estime à un an la durée totale de l'ἐκεχειρία liée aux Pythia, considérant que les théores partaient six mois avant le début de la fête et qu'il fallait une durée équivalente pour permettre à tous les participants de rentrer chez eux¹¹⁶.

109 PLASSART 1921, p. 46 -47; ROBERT 1946, p. 506-507.

110 DAUX 1949, p. 3-4 ; DAUX 1967, p. 295-296.

111 DAUX 1967, p. 296 ; JACQUEMIN *et al.* 2013, p. 230-231.

112 DILLON 1997, p. 1-8.

113 LÄMMER 1982.

114 ROUGEMONT 1973, p. 94.

115 LÄMMER 1982, p. 51.

116 ROUGEMONT 1973, p. 100.

Malheureusement, nous ne disposons pas d'informations concrètes sur la façon dont cette immunité des voyageurs était mise en œuvre. Ils devaient probablement se munir d'un signe distinctif, peut-être une couronne¹¹⁷.

Les rassemblements régionaux ou panhelléniques occasionnés par certains concours suscitaient donc des déplacements nombreux et codifiés. Le nombre des participants qui convergeaient vers les sanctuaires organisateurs et l'immunité dont ils jouissaient font la particularité de ces moments d'intense circulation.

CONCLUSION

Les rapports entre voies de circulation et sanctuaires apparaissent donc très riches. Ces rapports déterminent souvent la localisation des sanctuaires et certaines de leurs fonctions. Ainsi, le lien routier entre centres urbains et sanctuaires ruraux a été mis en évidence par la recherche et notamment compris sur un plan symbolique comme une façon de servir un discours d'appropriation territoriale par une communauté civique. C'est aussi la raison pour laquelle la localisation de sanctuaires extra-urbains sur des frontières politiques ou des démarcations entre des unités géographiques distinctes est récurrente. D'un point de vue plus concret, ces sanctuaires peuvent attirer des foules importantes, du moins ponctuellement, ce qui engage parfois la mise en place d'infrastructures, qui à leur tour servent au rayonnement des sanctuaires qu'elles desservent. Enfin, les sanctuaires de confins peuvent représenter des carrefours dans les réseaux routiers. À ce titre, ils s'inscrivent dans des réseaux de circulations supra-civiques.

Les sanctuaires qui font l'objet d'une fréquentation à l'échelle régionale ou panhellénique se placent au cœur de réseaux routiers encore plus complexes. Le développement de ces sites est souvent mis sur le compte d'une position favorable sur des voies naturelles. Mais le caractère central des sanctuaires, en particulier des sanctuaires panhelléniques, et leur situation sur des carrefours routiers doivent être considérés non comme découlant d'une nécessité géographique, mais comme le résultat ou le corollaire des circulations induites par

117 SCHLESIER 2000, p. 135.

les sanctuaires eux-mêmes. Ces lieux de culte peuvent faire l'objet d'investissements routiers, tant réels que symboliques, de la part des institutions concernées. Cela va de pair avec la mise en place de mesures encadrant les circulations rayonnantes et convergentes entourant les célébrations, afin d'en garantir la sécurité.

5. SYNTHÈSE : STRUCTURES, ÉCHELLES ET CHRONOLOGIE DES RÉSEAUX ROUTIERS

Comme nous l'avons vu au cours de cette étude, les réseaux routiers des cités s'organisent en fonction d'enjeux multiples et représentent un moyen puissant, pour les communautés civiques, de maîtriser leur territoire et ses ressources. La structure des réseaux routiers, c'est-à-dire les grands traits de leur organisation, la façon dont ils sont hiérarchisés et les échelles auxquelles ils se déploient, est à mettre en relation avec les caractéristiques géographiques du relief et de la répartition du peuplement dans les territoires, ainsi qu'avec l'organisation sociale et politique des cités. Ainsi, les réseaux routiers grecs doivent avant tout être compris à l'échelle locale du territoire civique, ce que nous avons tenté de faire dans les études de cas. À ce point de l'étude, nous nous demanderons dans quelle mesure il est possible de proposer un modèle commun pour comprendre l'organisation des réseaux routiers des cités grecques. Pour autant, il est également apparu que l'échelle de la cité-État n'est pas la seule opérante. Les communications supra-civiques qui se déploient de part et d'autre des zones frontalières entre deux cités, reliant des territoires voisins, sont également décisives pour appréhender la hiérarchie des voies grecques. Enfin, nous nous demanderons dans quelle mesure il est pertinent d'envisager l'organisation des voies de communication à une échelle plus petite encore, régionale ou supra-régionale, alors que les réseaux routiers grecs sont caractérisés par la diversité de leur voirie. Cela implique notamment de déterminer quelle conscience géographique de l'organisation de leurs réseaux routiers et de leurs déplacements possédaient les Grecs. Nous aborderons enfin le difficile problème de la chronologie générale de la mise en place des réseaux routiers et de leurs évolutions. Celle-ci découle de la relation des réseaux routiers avec les évolutions de l'organisation des territoires civiques sur le temps long.

1. LA STRUCTURE DES RÉSEAUX ROUTIERS DES CITÉS

1.1. Schémas de peuplement et réseaux routiers : une approche théorique

Les réseaux routiers de la Grèce antique sont organisés au premier chef à l'échelle des territoires civiques et participent eux-mêmes à la structuration de ces territoires. La répartition et la hiérarchisation des sites d'habitat au sein d'un territoire civique entretient une relation complexe avec la structure du réseau routier. Les territoires des cités grecques sont, pour leur grande majorité, de petite taille ; M. H. Hansen affirme même qu'il s'agit là de l'une de leurs principales caractéristiques¹. D'après les données de l'*Inventory of Archaic and Classical Poleis*, 60 % des cités étaient constituées d'un territoire d'une superficie inférieure à 100 km², tandis que seules 10 % dominaient plus de 500 km². Ce que l'on appelle parfois la *Normalpolis* correspond à un espace ne dépassant guère 10 km d'une extrémité à l'autre² ; la plupart des territoires civiques se parcouraient donc aisément en quelques heures de marche. E. Kirsten a mis en évidence l'organisation sociale et géographique sous-jacente : la majorité des cités grecques fonctionnent de façon comparable à un village entouré de son finage, d'où la notion de *Dorfstaat*, « village-État »³.

Nombre de petites cités ne comportaient donc qu'une seule agglomération. Mais les prospections ont mis en évidence l'importance de l'habitat dispersé dans les campagnes grecques, en particulier entre l'époque classique et le début de l'époque hellénistique⁴. De façon schématique, on peut en distinguer deux échelles : les bourgs ou les villages, parfois désignés dans les sources comme *dèmes* ou comme *κῶμαι*, que l'on rencontre essentiellement dans des cités vastes ; des hameaux et des fermes isolées qui se retrouvent partout, avec des variations chronologiques dans l'importance de ces modes d'habitat dispersé. On peut donc mettre en évidence un schéma d'occupation hiérarchisé entre différentes catégories d'habitat. Pour J. Bintliff, il s'agit là du résultat d'un processus remontant aux époques géométrique et

1 HANSEN 2004, p. 71.

2 RUSCHENBUSCH 1985.

3 KIRSTEN 1956 ; BINTLIFF 1999 ; HANSEN 2004, p. 72.

4 HANSEN 2004, p. 74-77 ; ALCOCK 1993, p. 49-53.

archaïque, qu'il théorise en particulier à partir des résultats du *Boeotia Project*, vaste programme de prospection entamé en 1979. J. Bintliff postule que l'époque géométrique connaissait un maillage territorial composé de villages nucléés exploitant les terres alentours dans un rayon de 2 à 3 km, une forme qu'il nomme la *protopolis*⁵. À l'époque archaïque, certaines de ces *protopoleis* auraient absorbé, de gré ou de force, des villages voisins et leurs territoires. C'est ainsi que se serait constitué la forme de la *Normalpolis* telle qu'on la connaît à l'époque classique : un centre urbain principal, un territoire de 5 à 6 km de rayon, quelques hameaux ou *kômai* distribués sur le territoire. Ce processus peut se poursuivre avec l'absorption de *Normalpoleis* par des cités que E. Kirsten désigne comme *Großpoleis*. Dans ce cas, on distingue trois niveaux hiérarchisés : le centre urbain de la *Großpolis* est à la tête d'un territoire où se répartissent des *Normalpoleis* soumises et des *Protopoleis*, ou *kômai*, qui représentent le plus petit échelon des structures d'habitat et d'exploitation. Sparte, Athènes et Érétrie représentent des exemples évidents de *Großpoleis*. Les sites d'habitat secondaire peuvent constituer des *dèmes*, donc des subdivisions administratives de la cité dont les habitants sont citoyens, comme à Athènes ou à Érétrie ; ou bien il peut s'agir de communautés dépendantes, comme à Sparte ou à Élis⁶.

Ce modèle théorique trouve des échos dans les classifications opératoires adoptées par de nombreux projets de prospection, qui répartissent les sites selon trois catégories : la première comprend les centres urbains les plus développés, qui correspondent généralement à des centres politiques ; la deuxième correspond à des habitats nucléés secondaires, désignés comme bourgs ou villages ; enfin, la troisième comprend les formes d'habitat dispersé : hameaux ou fermes isolées⁷. M. H. Hansen a montré les difficultés que présentent les sources écrites dans l'identification de ce genre de sites. Le terme *κώμη* désigne, sans difficulté, un village ; pour autant, on possède relativement peu d'attestations de *κῶμαι* dans les sources, notamment par comparaison avec la fréquence de ce type de sites dans les données des prospections⁸. Quant au terme *δῆμος*, il dénote un village, comme le souligne M. H. Hansen, mais désigne en réalité une subdivision politique ; les subdivisions en *dèmes* sont connues dans un nombre de cités

5 BINTLIFF 1999 ; BINTLIFF 2002, p. 209.

6 HANSEN 2004, p. 72.

7 HANSEN 2004, p. 74.

8 HANSEN 2004, p. 75.

relativement restreint⁹. Enfin, la terminologie de la ferme est extrêmement floue et comprend un grand nombre de mots aux sens variés, comme χωρίον, οικία, ἀλή, ἀγρός¹⁰.

À partir des données des sources écrites et des apports des prospections, M. H. Hansen distingue deux ensembles¹¹. Dans certaines régions, un faible nombre de cités possèdent de vastes territoires sur lesquels se répartissent de nombreux sites d'habitat secondaire. Ce cas de figure se rencontre notamment dans l'est de la Grèce continentale : en Attique, en Eubée, en Béotie, en Argolide. Le cas le plus fréquent demeure cependant celui de cités de très petite taille, comprenant peu de sites d'habitat secondaire. Cette organisation concerne par exemple la Phocide, l'Arcadie ou l'Achaïe. Ainsi, si les fermes isolées et les hameaux se rencontrent sur tous types de territoires civiques, avec des variations de densité selon les périodes, les habitats nucléés de « seconde catégorie » sont caractéristiques de cités plus vastes et dénotent une structure territoriale plus complexe et hiérarchisée. La répartition de l'habitat à travers le territoire et les facteurs politiques et économiques présidant à cette répartition ne sont pas sans influence sur la structure du réseau routier.

La théorie des « lieux centraux », formalisée notamment par W. Christaller à partir d'une étude de la Bavière¹², fournit un modèle que l'on peut, dans une certaine mesure, appliquer aux cités grecques et à leurs réseaux de circulation, comme le fait J. Bintliff¹³. Ce modèle géographique identifie des centres hiérarchisés entre différents niveaux, espacés avec une certaine régularité, déterminée par les conditions matérielles de la circulation, et connectés entre eux. Chaque centre secondaire, dominant lui-même le territoire qui l'entoure, est connecté au centre principal, qui peut ainsi bénéficier d'un approvisionnement venant des différentes cellules du territoire. Le motif du fractale est parfois utilisé pour décrire la façon dont chaque centre de second, voire de troisième ordre s'articule au territoire alentour, constituant une cellule elle-même subordonnée à l'échelon supérieur¹⁴.

9 HANSEN 2004, p. 76.

10 BRUNET 1992, p. 35-36 ; HANSEN 2004, p. 76.

11 HANSEN 2004, p. 77-78.

12 CHRISTALLER 1933.

13 BINTLIFF 2002.

14 CAVANAGH 2009.

Ces modèles théoriques permettent de mettre en évidence des caractéristiques générales de l'organisation des territoires civiques en Grèce. Les interactions entre les différentes composantes d'une cité – ville et campagne, centre principal et centres secondaires – se structurent en fonction des contraintes de la distance, du relief et des moyens de transport en usage. La structure des réseaux routiers des cités grecques, telle que les études régionales permettent de la reconstituer dans différents territoires, repose, de façon schématique, sur la position centrale et directrice de l'*asty*. Dans la plupart des cités, les distances sont assez réduites pour que l'organisation du réseau routier à l'échelle du territoire ne connaisse qu'un centre unique, la ville, autour de laquelle sont organisés les axes qui parcourent le territoire dans différentes directions, desservant les terroirs de la *chôra* et communiquant avec les cités voisines.

Dans les territoires plus vastes, des centres secondaires peuvent représenter des carrefours dans les réseaux routiers, à la fois en raison de leurs dynamiques propres, mais aussi en tant que relais entre le centre principal et des zones plus éloignées. C'est notamment le cas dans les cités géantes, comme Sparte, Athènes et Érétrie : celles-ci possèdent une organisation territoriale où s'imbriquent différents sous-ensembles, comme les *dèmes* athéniens et érétriens ou les cités périèques de Laconie. Pour cette raison, leurs réseaux routiers ont été pris en charge et structurés par les institutions de façon peut-être plus approfondie que dans des cités plus modestes. Pour autant, dans l'ensemble des territoires civiques, la structure du réseau routier est influencée par l'organisation sociale, économique et politique.

1.2. Les centres urbains à la tête des réseaux civiques

Le centre urbain constitue donc le point central du réseau routier d'un territoire civique. D'ailleurs, on observe parfois une continuité entre les axes du territoire et les rues urbaines. Ce phénomène a été bien observé à Mégare par A. Muller¹⁵. Le territoire de Mégare est marqué par plusieurs axes structurants : l'un relie les ports de Pagai, sur le golfe de Corinthe, et de Nisaia, sur le golfe saronique ; un autre traverse l'Isthme de Mégare d'est en ouest, entre l'Attique et la

15 MULLER 1984, p. 250-256.

Corinthie en passant par Tripodiskos et les monts Géraniens¹⁶. La ville de Mégare se situe au croisement de ces deux routes. Ses axes principaux prolongent, dans la ville, ceux du territoire et se croisent sur l'agora¹⁷. Dans la cité idéale des *Lois*, Platon décrit également un territoire dont les grand-routes viennent se prolonger dans la ville¹⁸. Du reste, la continuité entre rues urbaines et routes rurales ne constitue pas un phénomène propre aux cités grecques. Dans les agglomérations modernes également, les rues se prolongent par des routes menant vers les villages (ou les anciens villages) dont, souvent, elles portent le nom : parmi de très nombreux exemples, on peut citer la rue de Montreuil ou le cours de Vincennes à Paris.

Depuis le centre urbain, les voies desservent donc l'ensemble du territoire, ses différents espaces et terroirs, les sanctuaires, les ports, les carrières etc. À Delphes, comme dans d'autres cités au territoire particulièrement montagneux, la centralité de la ville concerne également les différentes altitudes d'un territoire étagé. Le territoire rural s'étend à l'est et à l'ouest du centre urbain ; mais ce dernier se trouve également à une altitude intermédiaire entre la vallée du Pleistos et les plateaux du Parnasse (**fig. 41**). La ville de Delphes voit donc se croiser des axes d'orientation est-ouest et des axes d'orientation nord-sud, qui relient les différents étages du territoire¹⁹. Sa centralité joue donc à la fois sur les distances et sur les altitudes.

De façon comparable, dans le réseau routier du territoire de Sicyone, tel que Y. Lolos l'a reconstitué, on distingue deux ensembles d'axes²⁰. D'une part, deux grand-routes au moins suivent une orientation nord-ouest/sud-est, qui longe la côte, desservant les plaines littorales et reliant la cité à l'Achaïe, à l'ouest, et à la Corinthie, à l'est. Le plateau qu'occupe la ville de Sicyone se situe en contre-haut de la plaine côtière et s'adosse aux versants du mont Trikaranon. Plusieurs voies s'enfoncent vers l'intérieur des terres, selon une orientation nord-est/sud-ouest, notamment en suivant deux vallées, celles des fleuves Asopos et Néméa. D'après la carte établie par Y. Lolos, Sicyone se trouve donc au point de rencontre de ces deux ensembles de voies perpendiculaires l'un à l'autre.

16 MULLER 1984, p. 251.

17 MULLER 1984, p. 254-255.

18 Platon, *Les lois*, 6.763c.

19 Voir *supra*, chap. II.4.

20 LOLOS 2011, p. 93-179, en particulier p. 172-173.

1.3. Carrefours internes et articulation des échelles

Lorsque le territoire civique est vaste ou que la cité comprend des bourgs en dehors du centre urbain, le réseau routier peut comporter des centres secondaires. En effet, l'ensemble des sites d'habitat secondaires sont reliés, directement ou indirectement, au centre principal de la cité, éventuellement entre eux, et possèdent également des voies menant aux différentes zones exploitées aux alentours. Mais les carrefours du réseau routier que représentent certaines petites agglomérations participent également d'une architecture générale et peuvent servir de relais pour connecter l'ensemble du territoire et des sites secondaires au centre principal de la cité. Ainsi, à Épidaure, le territoire civique est relativement étendu et la ville, située sur la côte du golfe Saronique, y occupe une position excentrée (**carte 3**). Dans ces circonstances, le site de Tracheia représente un carrefour routier : les voies desservant la partie sud de l'Épidaurie y convergent, le carrefour distribue les circulations vers le sud et le sud-est du territoire. On peut le concevoir comme un point d'où la route provenant d'Épidaure se sépare en plusieurs branches, dans différentes directions. L'Asklépieion et le bourg antique qui se situait à Lygourio constituent également une zone du territoire où se rencontrent, dans une superficie assez resserrée, des voies partant dans plusieurs directions. Le sanctuaire occupe d'ailleurs une position médiane au sein du territoire épidaurien.

La présence de carrefours secondaires est particulièrement notable dans des cités aux dimensions exceptionnelles comme Sparte et Athènes, dont les territoires sont vastes et compartimentés et dont, par conséquent, le schéma de peuplement comme le réseau routier présentent une grande complexité. En Attique, le réseau routier s'organise à plusieurs échelles encadrées. On peut distinguer des axes structurants à l'échelle de l'ensemble de la péninsule, ainsi que des réseaux secondaires, locaux, organisés à l'échelle des sous-régions de l'Attique, voire des différents dèmes. Ainsi, le système des voies de la Mésogée, ou encore celui du nord de l'Attique, peuvent être envisagés de façon autonome²¹, même si, dans tous les cas, la connexion avec Athènes est un élément essentiel à prendre en compte. L'échelle du dème est également pertinente pour saisir l'organisation locale des réseaux routiers, comme le montrent

21 GOETTE 2009 ; KAKAVOGIANNI 2009 ; PLATONOS 2009.

les exemples d'Aténé ou de Myrrhinonte²². Ces différentes échelles correspondent également à des pratiques de circulation différenciées. M. McHugh a tenté de reconstituer, au moyen des SIG, certains aspects de l'expérience des déplacements internes à l'Attique, notamment de façon à mettre en évidence la distinction entre les circulations locales, potentiellement quotidiennes, et les déplacements à plus longue distance, réalisés en des occasions spécifiques, plus rares²³.

L'articulation de ces différentes échelles et l'accessibilité d'Athènes depuis l'ensemble de l'Attique reposent sur l'existence de carrefours internes. Par exemple, l'importance du carrefour de Pallène, qui voit confluer des routes venant de la plaine d'Athènes, de la plaine de Marathon et de la Mésogée, a été exposée plus haut²⁴. C'est également le cas d'Acharnes pour une partie des routes du nord de l'Attique.

En Laconie, on repère plusieurs carrefours, dans le réseau des voies carrossables, qui distribuent les circulations depuis Sparte dans différentes directions (**carte 2**). Le sanctuaire d'Amyclées en constitue un bon exemple. Une unique voie, semble-t-il, quitte Sparte en direction du sud. Au bout d'environ 6 km, on rencontre le sanctuaire d'Amyclées, d'où différents embranchements partent vers le sud. Mais le carrefour interne le plus dense est celui de Geronthrai, autour duquel les vestiges de treize routes rayonnantes ont été répertoriés²⁵. Geronthrai apparaît comme un point de passage obligé, sur les axes carrossables de la Laconie, entre Sparte et l'ensemble du sud-est laconien. Au nord-est, Sellasie et Karyai représentent d'autres carrefours secondaires, sans livrer la même densité de voies que Geronthrai.

Ainsi, les centres secondaires peuvent jouer un double rôle dans les réseaux routiers des territoires civiques. Tout d'abord, si l'*asty* représente le centre du réseau de l'ensemble de la cité, une agglomération secondaire peut jouer le même rôle à une échelle plus réduite, pour la partie du territoire qui l'entoure directement. Plus encore, certains carrefours permettent l'articulation, au sein du territoire civique, entre différents niveaux d'organisation des réseaux

22 LOHMANN 1993, p. 235-239 ; KAKAVOGIANNI *et al.* 2009.

23 MCHUGH 2019.

24 RAFTOPOULOU 2009 ; STEINHAEUER 2009, p. 49-50 ; POLIGNAC 2012, p. 310-312 ; voir *supra*, chap. II.1 ; chap. III.4.

25 PIKOULAS 2012, p. 439 ; p. 464 ; p. 186-283, n^{os} 30-47 ; carte p. 287 ; voir *supra*, chap. II.2.

rouliers : celui des subdivisions du territoire et le réseau général, centré sur l'*asty*, desservant l'ensemble de la *chôra*.

1.4. Une hiérarchie des voies ?

Les observations générales sur l'organisation des réseaux routiers dégagent certains critères permettant de déterminer les artères structurantes et la façon dont celles-ci se détachent sur des voies d'importance secondaire ou locale. La hiérarchie des voies recoupe approximativement celle des sites d'habitat : de façon schématique, les routes les plus importantes relient des sites de première catégories – les centres urbains des cités – tandis que, localement, des réseaux de voies secondaires desservent l'ensemble des territoires et des espaces exploités. Certains sites secondaires représentent des points d'articulation entre les axes de la première et de la seconde catégorie. La multitude des sentiers locaux, essentiels aux circulations quotidiennes et à la mise en valeur des territoires, passe quasiment inaperçue dans les sources et ne peut guère être reconstituée par la prospection.

Mais cette hiérarchisation possède un caractère très théorique et connaît, dans la réalité, de très nombreuses variantes qu'il n'est pas toujours aisé d'identifier : il est parfois délicat de distinguer une route principale de voies secondaires. Par exemple, dans une étude portant sur les voies entre Kléonai et Némée, J. Marchand a mis en évidence l'existence de multiples segments d'ornières, appartenant au moins à trois routes différentes, suivant toutes une orientation est-ouest : elles représentent des alternatives ou des variantes pour un même axe menant de Kléonai au plateau de Mantzoraïka, par-delà lequel on atteint la plaine de Némée²⁶. J. Marchand distingue, parmi ces routes parallèles, associées à différentes activités ou ressources du territoire, un axe qui lui semble correspondre à la voie principale, qui se poursuivait jusqu'à Némée et représentait un axe majeur pour les communications entre le Péloponnèse et l'Isthme²⁷. L'exposé de ses données montre bien que la seule présence d'ornières ne suffit pas à identifier une voie principale : sur le plateau de Mantzoraïka, qui sépare la plaine de Kléonai de celle de Némée, une intense activité d'extraction de calcaire a occasionné la mise

26 MARCHAND 2009b.

27 PIKOULAS 1995, p. 46-47 ; MARCHAND 2009b, p. 7.

en place d'un ensemble de voie carrossables particulièrement dense²⁸. D'une façon générale, le nombre des routes à ornières identifiées en Grèce montre bien que cet aménagement n'était pas réservé à un petit nombre de routes principales. Par ailleurs, l'usage du chariot est bien attesté dans les travaux agricoles, ce qui implique que de nombreux chemins d'usage local pouvaient être empruntés avec un véhicule²⁹. Même si certains axes, à n'en pas douter, étaient dotés d'une importance particulière dans les réseaux routiers, les variantes et les alternatives étaient vraisemblablement très nombreuses et les routes d'échelle supra-civiques ne ressortaient peut-être pas toujours sur le réseau des voies locales.

De plus, la distinction entre plusieurs échelles d'organisation des réseaux routiers, fondée sur la structure de l'habitat et les subdivisions du territoire, semble surtout opérante pour les territoires civiques de grandes dimensions. Dans des territoires de tailles modestes, comme ceux de la majorité des cités, la distinction entre un réseau principal et des réseaux secondaires est délicate. On remarque que les sites d'habitat secondaire se répartissent parfois à proximité d'axes de longue portée. M. McHugh montre une organisation de ce genre dans son étude de cas sur la péninsule de l'Akté³⁰. Dans le territoire de Sicyone, l'étude réalisée par Y. Lolos montre une concentration importante de sites secondaires à proximité directe des axes parcourant l'arrière-pays sicyonien vers le sud : les axes routiers comme les sites d'habitats suivent en effet les versants de la vallée de l'Asopos³¹. Par conséquent, les mêmes routes peuvent jouer un rôle à la fois local et supra-civique.

Si l'on a vu que les voies principales des réseaux routiers grecs ne se distinguaient pas nécessairement par des aménagements spécifiques et systématiques, ni par un lexique univoque³², on peut néanmoins envisager une hiérarchisation en fonction du rôle et de la portée des différentes routes au sein d'un territoire. On distingue ainsi des routes de longue portée, menant aux frontières pour se prolonger vers les cités voisines ; des routes secondaires, reliant des bourgs, à partir d'embranchements sur les voies principales ; enfin, des sentiers et

28 MARCHAND 2009b, p. 6.

29 Voir *supra*, chap. I.2.

30 MCHUGH 2017, p. 107 ; voir *supra*, chap. III.3.

31 LOLOS 2011, p. 311 ; fig. 5.28 ; carte 4.

32 Voir *supra*, chap. I.3 ; chap. III.1.

des chemins d'usage local. Mais la réalité n'était sans doute pas toujours aussi schématique et, dans de nombreux cas, les axes principaux étaient constitués d'un ensemble de variantes, parmi lesquelles on pouvait choisir en fonction du moyen de transport utilisé ou de la saison³³.

1.5. Les réseaux routiers, outil de souveraineté territoriale

Les institutions civiques menaient parfois des actions visant à faire ressortir certaines voies au sein du réseau, de façon à modeler la structure de ce dernier. En effet, les réseaux routiers constituent un élément essentiel de l'unité de la *chôra*. Ils font partie, comme nous l'avons vu, des moyens par lesquels les cités occupent, exploitent et revendiquent leurs territoires respectifs. On peut discerner des stratégies conscientes d'organisation des réseaux routiers par les institutions civiques, dans le but d'affermir l'emprise de la cité sur son territoire. Si les réseaux locaux, ou la multitude des chemins de campagne qui desservent les moindres recoins des territoires, se façonnent largement par les usages quotidiens, selon des rythmes et des besoins relativement indépendants des projets politiques, l'action des cités sur certains axes peut en revanche influencer fortement sur la structure générale du réseau. La construction routière est essentielle pour façonner les réseaux, pour autant il ne s'agit pas du seul moyen de les mettre en forme. Certains modes d'identification des voies, comme les bornages, jouent également un rôle considérable.

On peut distinguer des stratégies visant à accentuer le caractère central de l'*asty* au sein du territoire d'une cité, ainsi que l'unité du territoire. Le centre urbain occupe évidemment une place privilégiée dans l'organisation des réseaux routiers, en tant que principal lieu d'habitation, mais aussi comme lieu de concentration des activités politiques et commerciales : en revanche, la centralité de l'*asty* n'est pas une donnée géométrique ni naturelle. Elle est construite grâce à l'organisation du réseau routier, qui permet de faire confluer les circulations vers un même point. Les bornages contribuent à cette construction de la centralité. Le bornage mis en place par Hipparque entre Athènes et chacun des *dèmes* engage, comme on l'a vu, une conception du réseau de circulation attique rayonnant en étoile autour de la ville³⁴. À Thasos, à travers les

33 Par exemple, Pausanias 2.15.2 ; voir *supra*, chap. I.1.

34 Voir *supra*, chap. II.1.

itinéraires décrits par la stèle d'Aliki, on voit se dégager un projet similaire : alors que la ville est située sur la côte, les voies principales qui entourent l'île ou la traversent permettent de relier le centre urbain aux différentes parties du territoire³⁵. La stèle thasienne met également en évidence un ensemble de voies qui, composant un itinéraire circulaire autour de l'île, à travers différents ensembles géographiques (les plaines côtières du sud et de l'ouest, une zone plus montagneuse à l'est, des connexions possibles avec le centre de l'île, plus élevé en altitude), participe d'une appréhension unitaire du territoire.

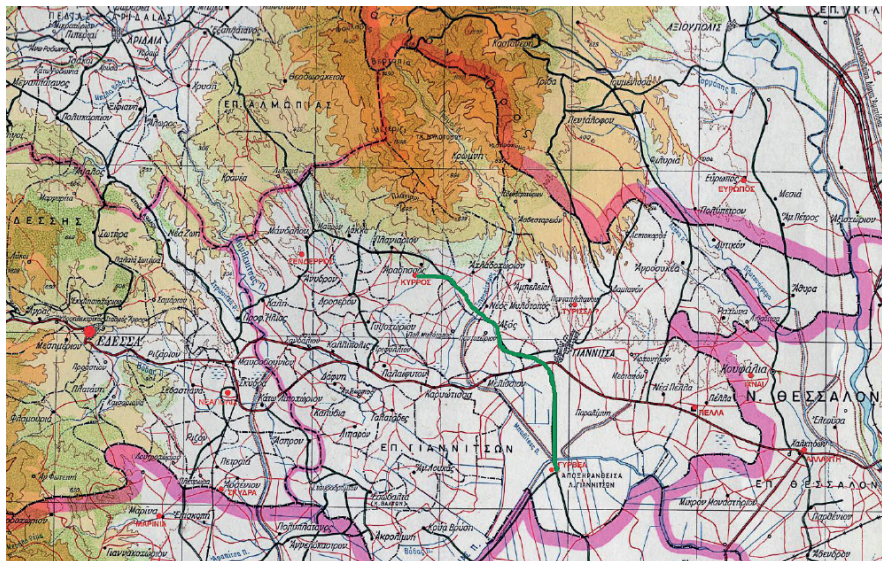
La construction et l'entretien des routes peuvent également servir l'unité territoriale. L'inscription urbanistique de Kyrrhos donne un exemple de la façon dont une communauté civique perçoit son réseau routier, faisant ressortir les axes les plus significatifs pour construire une hiérarchie viaire³⁶. Trois routes sont distinguées et sont supposées faire l'objet d'un élargissement : celle menant à la cité voisine de Gyrbéa, au sud-ouest de Kyrrhos ; celle menant à la *komè* de Genderros, à l'ouest de Kyrrhos, et à la cité de Néa Polis, au sud-ouest ; enfin, une autre route traversant le territoire de Genderros (**carte 11-12**). Genderros est désignée comme une *κώμη* dans l'inscription, tandis que Kyrrhos est qualifiée de *πόλις* ; pour autant, Genderros semble conserver une forme d'autonomie, dans la mesure où elle possède un territoire déterminé, la Genderraia. Cette situation résulte peut-être d'un synœcisme³⁷. On voit en tout cas que les trois routes mises en valeur par les mesures prises dans l'inscription quittent Kyrrhos et traversent le territoire pour mener aux cités voisines ou au bourg de Genderros. Les consignes relatives aux dimensions de ces trois routes manifestent une volonté d'uniformiser le réseau routier de la cité en faisant ressortir ses artères principales. Deux des routes concernées par des consignes de largeur mènent à Genderros ou traversent le territoire de cette *kômè* dépendante. L'un des objectifs des mesures routières était peut-être d'accentuer, par l'aménagement des routes, l'inclusion de la Genderraia, le territoire de Genderros, dans celui de Kyrrhos.

Les processions reliant les centres urbains des cités aux sanctuaires situés aux confins du territoire ont été interprétées, à juste titre, comme des rituels d'appropriation du territoire. Les

35 Voir *supra*, chap. III.1.

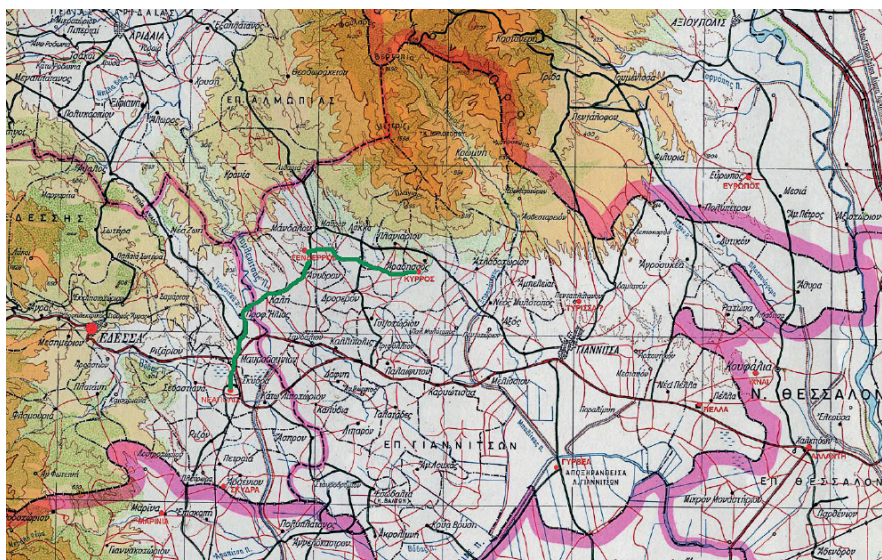
36 *EKM* II, 401 ; voir *supra*, chap. III.1.

37 HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013, p. 1389-1390.



Carte 11.

Route de Kyrros à Gyrbéa. Hatzopoulos & Gounaropoulou 2013, fig. 9, p. 1393



Carte 12.

Route de Kyrros à Néa Polis. Hatzopoulos & Gounaropoulou 2013, fig. 11, p. 1395

sanctuaires extra-urbains jouent un rôle particulier dans les réseaux routiers grecs, marquant fréquemment des carrefours et des limites territoriales. Le lien entre routes et sanctuaires, ainsi que le caractère sacré de certains itinéraires processionnels, ont pu être mis à profit par les cités dans une perspective de souveraineté territoriale, à plus forte raison lorsque le sanctuaire auquel mène la procession se trouve aux frontières de la cité. L'exemple de la procession d'Athènes à Éleusis est particulièrement clair. L'émergence de la procession prend peut-être place dans un contexte de fixation des frontières de l'Attique.

Les aménagements routiers apparaissent enfin comme un aspect essentiel de l'appropriation à long terme de territoires conquis ou d'espaces disputés. La qualité du réseau routier de la Laconie a pu être mise en relation avec la conquête puis la domination par Sparte d'un territoire immense et très compartimenté. Le réseau routier laconien se laisse répartir entre plusieurs ensembles que l'on peut faire correspondre aux principales étapes de la conquête de la Laconie et de la Messénie par les Spartiates. Ces routes ont garanti à Sparte l'accès à l'ensemble des zones de son territoire, notamment pour le transport de biens et le déplacement de troupes.

Dans le cas de microrégions frontalières disputées entre des cités voisines, les routes sont nécessaires à l'affirmation de l'autorité d'une cité sur un territoire. On peut le voir dans le cas des plaines de Mazi et de Skourta pour Athènes, de la Cynourie disputée entre Sparte et Argos, de la plaine d'Iria sur le territoire d'Épidaure³⁸. Dans ces cas de figures, les enjeux économiques et politiques sont étroitement imbriqués, voire indissociables. La construction de routes permet de rapprocher le territoire convoité du centre de la cité, favorisant les liens entre la ville et les habitats implantés sur place, ainsi que le transport des produits agricoles.

Les réseaux routiers en Grèce s'organisent donc en premier lieu à l'échelle des territoires civiques. Leur structure générale est tributaire des caractéristiques sociales et géographiques des cités : les centres urbains, en raison de leur poids dans la répartition du peuplement et dans la vie politique et économique des cités, constituent la tête des réseaux. Dans les territoires les plus vastes et ceux dont le réseau routier est le mieux identifié, on peut distinguer des centres secondaires et l'emboîtement de plusieurs échelles d'organisation : la complexité du réseau routier, son caractère hiérarchisé et la présence d'axes reliant tout particulièrement les zones les plus difficiles à contrôler – microrégions enclavées, frontalières, disputées – jouent un rôle décisif dans l'unification territoriale et le contrôle des ressources. Les réseaux routiers représentent donc un outil de souveraineté et d'unité territoriales pour les communautés civiques. La mise en place d'un réseau routier et son contrôle ne nécessitent pas une structure politique particulièrement élaborée, ni *a fortiori* un empire. On trouve en effet des indices

38 Voir *supra*, chap. II.2 ; chap. II.3 ; chap. III.2.

d'une action politique sur les réseaux routiers dans différents contextes, y compris dans des cités de petite taille³⁹. Même si les cités les plus vastes faisaient face à la nécessité de structurer des territoires complexes, tout en disposant de moyens étendus, on peut affirmer que l'ensemble des cités grecques ont adapté leurs voies aux modalités d'exploitation de leur territoire, aux caractéristiques de leur organisation politique, ainsi qu'aux relations qu'elles entretenaient avec les cités voisines. Elles ont employé pour cela tant des moyens techniques permettant de hiérarchiser les voies que des moyens symboliques d'affirmation de leur maîtrise du territoire.

2. LES RÉSEAUX ROUTIERS AU-DELÀ DES TERRITOIRES CIVIQUES

Mais, si les cités-États apparaissent comme l'unité fondamentale pour analyser l'organisation des réseaux routiers, il faut également rendre compte de la façon dont les réseaux des cités s'insèrent dans des équilibres plus vastes. En effet, ils s'articulent aussi au-delà de l'échelle de la cité : les axes reliant des cités voisines sont clairement perçus de façon unitaire. Certains carrefours voient se croiser des axes de longue portée. On distinguera donc d'abord une échelle supra-civique, rendant compte de la continuité des voies et des circulations entre deux cités voisines, ainsi que des équilibres spécifiques de certaines régions frontalières. Ensuite, l'échelle régionale et supra-régionale concerne des ensembles de cités-États rendus cohérents par une forme d'unité géographique, culturelle et éventuellement politique. Nous nous interrogerons en outre sur la pertinence de distinguer une échelle « panhellénique » dans l'organisation des réseaux routiers de la Grèce continentale.

2.1. L'échelle supra-civique

La structure des réseaux routiers déborde en partie les frontières des territoires civiques, pour se construire souvent entre deux ou plusieurs territoires. Les axes reliant deux centres urbains ressortent particulièrement dans la structure des réseaux routiers. Dans les zones frontalières, on peut repérer des carrefours et des points de contact entre les réseaux de chaque cité.

39 MARCHAND 2009b, p. 43.

a. Les axes entre cités

Dans les sources, la dénomination fréquente des routes par leur point de départ et leur point d'arrivée montre que les axes reliant deux cités étaient bien perçus comme des routes continues : par exemple, dans une inscription de Delphes concernant la délimitation de la terre sacrée, il est fait mention de la route « de Delphes à Amphissa »⁴⁰. L'expression ξενική ὁδός ou ξενὶς ὁδός envisage une route en tant qu'elle traverse les frontières de la cité pour se poursuivre dans la cité voisine⁴¹. L'usage des termes λεωφόρος et εὐθεία chez Pausanias concerne, dans la grande majorité des cas, des routes reliant deux cités – plus précisément les centres urbains de deux cités. Par exemple, la route d'Argos à Tégée est qualifiée par deux fois de λεωφόρος⁴². La route d'Argos à Épidaure est désignée comme λεωφόρος ou comme εὐθεία⁴³. La façon de désigner certains axes, ainsi que la réalité des circulations supra-civiques, manifestent donc clairement une forme de continuité des voies de part et d'autre des frontières des cités. Pour autant, l'existence d'un tracé continu n'implique pas nécessairement des aménagements matériels uniformes sur toute la longueur de l'itinéraire, ni une gestion coordonnée des routes par les institutions de plusieurs cités. La signification d'une route au sein d'un territoire civique repose donc non seulement dans le trajet que parcourt cette voie à l'intérieur des frontières de la cité, mais doit aussi se comprendre dans le cadre des continuités qu'elle offre à une échelle supra-civique.

Le travail de J. Marchand sur le territoire de Kléonai place le réseau routier de cette cité dans la continuité des axes qui la relie à ses deux voisins, Corinthe au nord et Argos au sud⁴⁴. Kléonai se situe sur un axe empruntant la vallée du Longopotamos, puis, après avoir traversé la plaine de Kléonai, la passe du Trétos, qui débouche dans le territoire d'Argos. J. Marchand montre que ce couloir de circulation était bien équipé de routes construites dans l'Antiquité et soutient qu'il représentait le principal axe reliant Corinthe et Argos. Cette reconstitution repose sur le témoignage des sources anciennes, des récits de voyageurs modernes ainsi

40 ROUSSET 2002a, n° 6, col. D, l. 1-2.

41 Voir *supra*, chap. I.3.

42 Pausanias 2.24.5 ; Pausanias 8.54.5.

43 Pausanias 2.25.9-10.

44 MARCHAND 2009a.

que sur des vestiges de routes ou des sites antiques placés le long de cet axe. J. Marchand montre que la situation de Kléonai sur cet itinéraire Corinthe-Argos est déterminante pour comprendre l'insertion de la cité dans les rapports de forces complexes de l'époque classique : la véritable « ligne de front » entre les cités rivales de Corinthe et Argos se situait dans la vallée du Longopotamos, à l'endroit où la route de Corinthe à Kléonai franchissait la frontière⁴⁵. Dans ce cadre, on voit que le réseau routier interne à la cité de Kléonai acquiert une signification stratégique marquée, dans la mesure où il s'inscrit dans la continuité d'axes de circulation menant aux deux cités voisines.

Les voies rayonnant autour des centres urbains et qui se prolongent vers les cités voisines doivent donc être appréhendées à la fois dans le contexte du territoire de chacune des cités traversées, dans la mesure où elles en représentent souvent des artères structurantes, et comme les lignes directrices d'un réseau supra-civique doté d'une cohérence, malgré la césure que peuvent représenter les frontières politiques.

b. Les zones frontalières

Outre les points de passage d'un territoire civique à l'autre, des carrefours plus complexes, desservant plusieurs cités voisines, peuvent se situer dans les zones frontalières. Les exemples sont nombreux. On peut citer le carrefour des Hermai entre la Laconie, l'Arcadie et la Thyrratie. Sur les frontières de Sicyone, aux confins des territoires de Stymphale et de Phlionte, le lieu-dit Stavrodromi voit se croiser des voies multiples⁴⁶. Aux frontières de l'Épidaurie, une tour située quelques kilomètres à l'est de la forteresse de Kastraki marque un embranchement entre les routes d'Argos, de Nauplie et d'Arachnaio.

Nous avons souligné la place des sanctuaires dans les points de passage et les carrefours frontaliers⁴⁷. La relation de cause à effet n'est pas univoque : on ne peut déterminer si la présence d'un sanctuaire fréquenté entraîne la construction de route, ou bien si des lieux de cultes se sont développés en lien avec des nœuds de circulation préexistants et motivés par d'autres activités. Il s'agit sans doute d'un processus progressif dans lequel les deux éléments

45 MARCHAND 2009a, p. 132-136.

46 LOLOS 2011, p. 167.

47 Voir *supra*, chap. III.4.

s'influencent mutuellement, avec des variations et des dynamiques propres à chaque région et aux différents sanctuaires. Ces sanctuaires peuvent être interprétés, dans la structure des réseaux routiers, comme des points de transition entre le réseau de la cité et les axes supra-civiques. Ils contribuent à rendre visible une hiérarchie routière.

Les régions frontalières de la Grèce antique peuvent être marquées par des formes spécifiques d'activité et de circulation. Les activités pastorales et l'exploitation des ressources propres aux régions montagneuses se développent souvent dans des zones partagées entre plusieurs communautés civiques. Deux traités entre des cités crétoises, l'un entre Olonte et Lyttos, l'autre entre Olonte et Latô, visent notamment au maintien de l'ordre dans les régions montagneuses fréquentées par les pasteurs des deux cités, entre lesquels le vol de bétail ou autres violences étaient manifestement fréquents. Les deux textes font référence aux *ὄδοι ξενικαί*, les « voies de l'étranger », dont il est convenu qu'elles seront inviolables (*θίμαι*), afin d'y empêcher les agressions et les conflits⁴⁸. Ces textes mettent en évidence le caractère spécifique des routes traversant les espaces frontaliers et empruntées par les membres de différentes communautés civiques.

À certains égards, les microrégions frontalières peuvent présenter un réseau routier aux équilibres propres, à cheval sur deux territoires civiques. Ainsi, en Phocide, le massif du Parnasse représente une zone de contacts entre les cités limitrophes. À partir du témoignage de Pausanias, on peut envisager la présence, sur les plateaux surplombant Delphes, d'un point de croisement entre les axes nord-sud et est-ouest du massif, ceux qui relient Delphes, Lilaia, Tithoréa, Daulis et desservent les zones de pâturage et de cultures du massif⁴⁹. Les plaines de Mazi et de Skourta constituent de bons exemples de microrégions frontalières disputées, traversées par des frontières mouvantes et des axes routiers reliant des ensembles politiques concurrents⁵⁰. Ces régions ont pu, selon les périodes, être mieux intégrées au système routier de l'une ou de l'autre puissance qui les revendiquaient, tout en connaissant des dynamiques internes.

48 *IC I*, xviii, 9, face B, l. 6-7 ; *IC I*, xvi, 5, l. 37 ; CHANIOTIS 1999, p. 201 ; CHANIOTIS 2008, p. 114-115 ; voir *supra*, chap. I.3.

49 Voir *supra*, chap. II.4.

50 Voir *supra*, chap. III.2.

2.2. L'échelle régionale et supra-régionale

Au-delà même de l'échelle supra-civique, on peut envisager les réseaux routiers à l'échelle régionale ou supra-régionale, au sein d'ensembles géographiques comprenant plusieurs cités, éventuellement liées par une identité ethnique ou une structure politique communes. Cette échelle assez petite (au sens cartographique) ne permet pas d'étudier en détail les équilibres locaux que révèlent les routes, mais permet de mettre en évidence des axes de longue portée, éclairant la position d'une cité ou d'un autre site dans une perspective globale. Cette approche considère nécessairement des axes théoriques, composés en réalité de routes multiples, matériellement hétérogènes. La mise en évidence d'axes traversant des régions entières correspond à une démarche historiographique qui vise à mettre en évidence de grands flux, mais ne se retrouve pas véritablement dans la perception de l'espace dont témoignent les sources antiques. Dans les sources, les routes sont généralement envisagées à l'échelle d'un territoire civique, ou bien comme itinéraire reliant deux villes ; en revanche, les axes régionaux de longue distance parfois décrits dans la recherche (par exemple, les axes de circulation nord-sud et est-ouest approximativement tracés autour du sanctuaire de Delphes⁵¹) ne semblent pas perçus comme unitaires par les Grecs.

Pour autant, certains sites peuvent être identifiés comme des carrefours dans des circulations de longue portée. C'est le cas de la *σχιστή ὁδός* en Phocide, carrefour situé en contrebas du col de Zemenon que l'on emprunte pour se rendre vers Delphes et la Locride, sur une route venant de Chéronée et de la Béotie, au point où cet axe rencontre des routes menant vers le nord et le sud, le long de la basse vallée du Céphise⁵². Le bâtiment fédéral phocidien nommé le Phokikon, où se rassemblaient les représentants du *koinon*, est localisé à quelques kilomètres de ce carrefour, dans la vallée du Platanias⁵³. J. McInerney souligne qu'il s'agit d'une zone intermédiaire entre la partie nord de la Phocide, constituée des cités de la haute vallée du Céphise, entre les massifs du Parnasse et du Kallidromon, et le sud de la Phocide, soit la basse vallée du Pleistos, entre le massif du Kirphis et les contreforts occidentaux du

51 Voir *supra*, chap. II.4.

52 Pausanias 10.5.3 ; 10.35.8 ; voir *supra*, chap. II.4 ; chap. III.4.

53 McINERNEY 1997b, p. 193 ; McINERNEY 1999, p. 62.

Cithéron⁵⁴. Pour lui, cette situation géographique « suggère symboliquement l'unité du *koinon* phocidien »⁵⁵. Mais plutôt qu'une lecture symbolique, on peut aussi interpréter l'emplacement du Phokikon en relation avec les réseaux routiers des cités phocidiennes. Cet édifice, ainsi que la *σχιστή ὁδός* proche, constituent des repères et des points de convergence dans les circulations à l'échelle régionale, à mi-chemin entre deux ensembles géographiques, et donc des lieux de rassemblement tout indiqués. Il s'agit là d'une tendance générale identifiable sur des critères topographiques régionaux : on ne peut pas distinguer une route unique opérant la liaison entre nord et sud de la Phocide, mais on postule que le faisceau varié des routes locales et supra-civiques suivait une orientation générale dans laquelle la localisation du Phokikon correspondait à un point de contact entre deux parties de la Phocide.

Parmi les circulations à longue distance, les itinéraires menant aux sanctuaires panhelléniques ressortent particulièrement dans les sources. Nous avons commenté les mythes et les processions associées au sanctuaire de Delphes⁵⁶. Un passage d'Hérodote indique la mesure de la route menant de l'autel des Douze dieux, sur l'agora d'Athènes, jusqu'au sanctuaire d'Olympie⁵⁷. La route de Sparte à Olympie a été bornée, vraisemblablement sur toute sa longueur, par un athlète du IV^e siècle⁵⁸. Ces éléments constituent des indices de la volonté de cités ou d'individus de faire ressortir le trajet séparant leur cité de tel ou tel sanctuaire panhellénique comme une route cohérente, constituant un lien géographique tangible entre des espaces éloignés et politiquement discontinus. Pour autant, rien n'indique que les voies y menant aient présenté une unité matérielle à une échelle supra-régionale. Les bornes de Deinosthénès, si elles étaient bien établies tout au long de la route de Sparte à Olympie, représentent peut-être la tentative la plus poussée pour donner une cohérence concrète à une route si longue. Du reste, les sanctuaires les plus largement fréquentés suscitent des flux de circulations réguliers à travers la Grèce : les trajets des théores quittant le sanctuaire, des athlètes, des envoyés officiels

54 McINERNEY 1997b, p. 195.

55 McINERNEY 1997b, p. 195 : « The Phokikon sat at the point of contact between these two districts, symbolically suggesting the unity of the Phokian *koinon* ».

56 Voir *supra*, chap. II.4.

57 Hérodote 2.7.

58 Pausanias 6.16.8 ; *IvO* 171 ; voir *supra*, chap. III.1.

et du public qui s'y rendaient. Les sanctuaires panhelléniques apparaissent donc comme des points de repère géographiques à l'échelle de l'ensemble du monde grec.

Les points de passage obligé, où les difficultés du relief restreignent les possibilités d'accès entre deux régions, sont souvent mis en évidence pour leur valeur stratégique. Cela apparaît par exemple dans les descriptions des Thermopyles⁵⁹. Ce défilé coincé entre les massifs de l'Oeta et du Kallidromon et le golfe Maliaque était l'un des seuls points de passage entre la Thessalie et la Phocide ; il a joué un rôle important dans les conflits entre Thessaliens et Phocidiens, ainsi que lors d'un célèbre épisode de la seconde guerre médique. Hérodote en donne une description dans ce contexte⁶⁰ :

175 Ἡ νικῶσα δὲ γνώμη ἐγένετο τὴν ἐν Θερμοπύλῃσι ἐσβολὴν φυλάξαι· στεινοτέρη γὰρ ἐφαίνετο εὐοῦσα τῆς ἐς Θεσσαλίην καὶ ἅμα ἀγχοτέρη τῆς ἐωυτῶν· τὴν δὲ ἀτραπὸν, δι' ἣλυσαν οἱ ἀλόντες Ἑλλήνων ἐν Θερμοπύλῃσι, οὐδὲ ἤδεσαν εὐοῦσαν πρότερον ἢ περ ἀπικόμενοι ἐς Θερμοπύλας ἐπύθοντο Τρηχινίων. [...] 176 Ἡ δὲ αὖ διὰ Τρηχίνου ἔσοδος ἐς τὴν Ἑλλάδα ἐστὶ τῆς στεινοτάτης ἡμίπλευρον. Οὐ μέντοι κατὰ τοῦτό γε ἐστὶ τὸ στεινότατον τῆς χώρας τῆς ἄλλης, ἀλλ' ἔμπροσθε τε Θερμοπυλέων καὶ ὀπισθε, κατὰ τε Ἀλπηνοῦς ὀπισθε ἐόντας εὐοῦσα ἀμαξιτὸς μούνη, καὶ ἔμπροσθε κατὰ Φοίνικα ποταμὸν ἀγχοῦ Ἀνθήλης πόλιος ἄλλη ἀμαξιτὸς μούνη. Τῶν δὲ Θερμοπυλέων τὸ μὲν πρὸς ἐσπέρης ὄρος ἄβατόν τε καὶ ἀπόκρημνον, ὑψηλόν, ἀνατεῖνον ἐς τὴν Οἴτην· τὸ δὲ πρὸς τὴν ἠῶ τῆς ὁδοῦ θάλασσα ὑποδέκεται καὶ τενάγεια.

175 L'avis qui prévalut fut de garder le passage des Thermopyles, auquel ils [les Grecs] reconnurent l'avantage d'être à la fois plus étroit que celui qui menait en Thessalie et unique, et d'être plus voisin de leur pays ; du sentier qui permit de cerner les Grecs qui furent cernés, ils ne savaient même pas l'existence avant de l'apprendre des Trachiniens, quand ils furent arrivés aux Thermopyles. [...] 176 L'entrée en Grèce par le pays de Trachis mesure, là où elle est le plus resserrée, un demi plèthre de large ; mais ce n'est pas à ce point-là que se trouve le passage le plus étroit de tout ce pays ; c'est en avant et en arrière des Thermopyles : en arrière, près d'Alpène, qui est au débouché, où il y a place seulement pour une voiture ; en avant, dans le voisinage du fleuve Phoinix, près de la ville d'Anthélé, où il en est de même. Au couchant des Thermopyles se dresse une montagne inaccessible, abrupte, haute, se prolongeant jusqu'à l'Oeta ; au levant, la route est bordée par la mer et des marécages.

L'enjeu stratégique des Thermopyles tient précisément au fait qu'il s'agit d'une voie étroite, difficile, aisée à bloquer. D'après Hérodote, Les Phocidiens, à l'époque de leurs conflits avec les Thessaliens, se seraient d'ailleurs efforcés de la rendre encore plus impraticable en y édifiant un mur et en l'inondant en partie⁶¹. Mais l'importance régionale d'un tel passage dépend

59 Hérodote 7.175-176 ; 7.213-217 ; Strabon 9.4.15.

60 Hérodote 7.175-176.

61 Hérodote 7.176.

des circonstances géopolitiques. Un passage de Strabon exprime clairement cette relativité chronologique⁶² :

Τότε μὲν οὖν ἦν ἐνδοξότατα τὰ χωρία ταῦτα, ἡνίκα τῶν κλείθρων ἐκυρίευε τῶν περὶ τὰ στενά, καὶ τοῖς ἔξω τῶν στενῶν πρὸς τοὺς ἐντὸς ἦσαν ἀγῶνες πρωτείων· καθάπερ καὶ πέδας ἐκάλει Φίλιππος τῆς Ἑλλάδος τὴν Χαλκίδα καὶ τὴν Κόρινθον, πρὸς τὰς ἐκ τῆς Μακεδονίας ἀφορμὰς βλέπων· ἐπιδέσμους δ' οἱ ὕστερον προσηγόρευον ταύτας τε καὶ ἔτι τὴν Δημητριάδα· καὶ γὰρ αὕτη παρόδων ἦν κυρία τῶν περὶ τὰ Τέμπη, τό τε Πήλιον ἔχουσα καὶ τὴν Ὀσσα. Ὑστερον δὲ πάντων ὑπὸ μίαν ἐξουσίαν ὑπηγμένων, ἅπαντ' ἀτελεύεται πᾶσι καὶ ἀνέωγε.

Les places dont nous parlons [Nikaia, Tikhious, Trachis, Rhodountia] connurent une extrême célébrité à l'époque où dépendaient d'elles l'ouverture ou la fermeture des « Défilés », et où des querelles pour l'hégémonie opposèrent ceux qui étaient au-delà des Défilés et ceux qui étaient en-deçà. De même, Philippe appelait « entraves de la Grèce » Chalkis et Corinthe, dans l'optique d'attaques parties de Macédoine. Et, plus tard, on appela « chaînes de la Grèce » ces mêmes villes, auxquelles on ajoutait Démétrias, car celle-ci, tenant le Pélion et l'Ossa, avait la maîtrise du défilé de Tempé. Ce n'est que plus tard, quand le monde entier fut soumis à une puissance unique, que, finalement, toutes ces barrières furent pour tous levées.

Les routes n'apparaissent pas explicitement dans ce raisonnement stratégique, mais elles en constituent l'arrière-plan, dans la mesure où ces « entraves » permettent de surveiller et éventuellement bloquer les circulations dans des points de passage obligé⁶³. Les défilés entre la Phocide et la Thessalie perdent cependant leur importance avec la fin des rivalités militaires dans la région. Plus tard, d'après Strabon, l'imposition d'une « puissance unique » (celle des Romains) a facilité la circulation à l'échelle supra-régionale.

Les conditions matérielles de circulation doivent nous faire envisager que, pour un trajet à travers plusieurs territoires civiques, sur une longue distance, un ensemble de voies plus ou moins parallèles, de variantes et de raccourcis s'offraient aux voyageurs, sans qu'on puisse distinguer le tracé continu et net d'un axe unique⁶⁴. Ainsi, les tracés routiers se présentent comme des structures continues à l'échelle locale, éventuellement à l'échelle supra-civique pour certaines voies reliant deux cités, mais d'un point de vue matériel on ne distingue pas à proprement parler de routes régionales. Pour autant, les carrefours régionaux et les passages obligés qui conditionnent les circulations à l'échelle de la Grèce sont assez identifiables dans

62 Strabon 9.4.15.

63 Polybe 18.11.5-7.

64 ROBERT 2009a, p. 57.

les sources. Ils représentent en effet les principaux points de repère et les invariants au sein de parcours caractérisés à l'échelle locale par une grande diversité d'itinéraires concurrents.

L'organisation géographique des réseaux routiers se structure donc non seulement à l'échelle de la cité-État, mais également à l'échelle supra-civique. Ce n'est que dans une acception très limitée que l'on peut percevoir des réseaux régionaux, voire panhelléniques. Les routes ne s'arrêtent pas aux frontières des cités : les voies reliant deux centres urbains sont souvent mises en évidence, dans les descriptions grecques d'itinéraires ou dans la façon de désigner les voies, comme des axes structurants au sein des réseaux routiers. On a donc pu identifier un fonctionnement supra-civique des réseaux routiers, et ce même si nombre de routes entre cités ne présentaient pas une grande unité matérielle et que les trajets pouvaient offrir de nombreuses variantes. À l'échelle régionale ou supra-régionale, sauf exceptions, les sources ne font pas état de voies continues ni identifiées comme des routes de longue portée. En revanche, elles montrent que les Grecs ont été sensibles à la localisation des carrefours et passages obligés, en particulier pour les armées ou pour les circulations induites par les cultes panhelléniques. En ce sens spécifique, nous pouvons identifier une forme de conscience géographique de l'organisation de l'espace et des itinéraires à l'échelle supra-régionale.

3. CHRONOLOGIE DES RÉSEAUX ROUTIERS

On pose ici la difficile question de la date d'émergence des réseaux routiers de la Grèce antique et de leurs évolutions chronologiques. Proposer une chronologie des réseaux routiers soulève tout d'abord un problème de méthode. Que s'agit-il de dater exactement : la forme du réseau et le tracé des voies, ou bien les vestiges routiers eux-mêmes ? La datation des vestiges d'une route et celle du réseau auquel elle appartient sont à distinguer.

Les apports de l'archéologie sur les aménagements routiers antiques sont décisifs, mais la datation des vestiges présente de très grands obstacles⁶⁵. Dans la plupart des cas, les routes anciennes répertoriées sont impossibles à dater avec précision sur critères internes : elles sont

65 Voir *supra*, chap. I.1.

généralement identifiées par des prospections de surface, donc sans contexte stratigraphique. Des aménagements comme les murs de soutènement ou l'aplanissement du substrat rocheux ne peuvent pas être datés par eux-mêmes. Les ornières artificielles apparaissent comme un aménagement typique de l'Antiquité grecque, antérieurement à la conquête romaine⁶⁶, mais on ne peut guère en préciser davantage la datation, car cette technique semble avoir été utilisée dans la longue durée. Plus rarement, des segments de route ont été révélés en fouille⁶⁷. De plus, comme les routes sont des infrastructures bénéficiant d'une longévité considérable, il est fréquent que les voies modernes perpétuent des tracés bien plus anciens. Certaines voies ont pu demeurer en usage tout au long de l'Antiquité et connaître différentes phases d'aménagements. Ainsi, s'il est parfois possible de proposer une datation pour des aménagements spécifiques, cela ne signifie pas nécessairement que la route n'existait pas auparavant et ne suffit pas à dater le moment où émerge un réseau constitué.

Les réseaux routiers s'élaborent en relation avec la répartition de l'habitat et les flux parcourant un territoire ; ils peuvent également découler de choix et de planifications politiques. Certaines voies mycéniennes étaient toujours utilisées dans l'Antiquité, sans que l'organisation générale des réseaux ne demeure identique, notamment en raison du déplacement et des mutations des centres politiques et économiques⁶⁸. Les principaux traits des réseaux routiers des cités grecques remontent sans doute au tournant des époques géométrique et archaïque, lorsque se fixent la forme de la cité-État, les grandes caractéristiques de la répartition de l'habitat et les frontières des territoires.

À l'époque archaïque, on peut repérer dans certaines cités une action institutionnelle sur les réseaux routiers. À Athènes, les Pisistratides mènent une politique routière qui accentue l'unité de l'Attique autour de la ville d'Athènes, qui constitue le centre d'un réseau rayonnant. Dans ce cas, ce ne sont pas tant les traces d'aménagements matériels sur les voies que les attestations de mesures de bornages et de mesurages qui permettent d'établir le lien entre les Pisistratides et les routes. La mise en forme du réseau routier accompagne l'élaboration

66 MARCHAND 2009b, p. 15.

67 KORRES 2009.

68 TAUSEND 2006, p. 202-203.

de cadres territoriaux et politiques appelés à se perpétuer sur le temps long. En Laconie, la construction de routes accompagne probablement les progrès de la conquête spartiate. Les routes, là encore, accentuent la position centrale de Sparte.

Mais les évolutions des réseaux routiers ne tiennent pas forcément aux événements historiques que des sources écrites sont susceptibles d'évoquer. L'importance historique des routes est souvent appréhendée par le prisme des circulations militaires connues dans le cadre de différentes guerres⁶⁹. Mais ce raisonnement donne un trop grande place à l'histoire politique et militaire dans l'appréhension d'objets intégrés étroitement à une grande diversité d'activités, notamment d'ordre économique. Leur histoire se développe surtout en relation avec des évolutions lentes dans l'organisation des territoires ou bien selon des conjonctures locales.

Au cours des époques classique et hellénistique, on peut identifier localement des moments de développement des réseaux routiers. Ainsi, les voies desservant le sanctuaire d'Épidaure connaissent vraisemblablement de nouveaux aménagements lorsque la fréquentation de l'Asklépieion s'intensifie, aux IV^e et III^e siècles. Les modifications importantes de l'organisation politique de certains territoires civiques, telles que la fondation de Messène ou celle de Mégalopolis au IV^e siècle, engagent un profond remodelage des réseaux de circulation. À Kyrrhos, l'adoption d'un règlement urbanistique comprenant plusieurs clauses sur les voies traversant le territoire a peut-être à voir avec des évolutions dans les relations de Kyrrhos et de la communauté voisine de Genderros⁷⁰. Les évolutions chronologiques des réseaux routiers doivent donc être déterminées par le recoupement des données de terrain, d'éventuels documents concernant les routes et de l'histoire de chaque cité.

Les transformations apportées au réseau routier par la domination romaine dépassent les bornes chronologiques de cette thèse. Mais précisons d'emblée que la Grèce continentale, excentrée par rapport aux régions critiques pour l'extension de la conquête romaine et les communications de Rome avec les parties les plus éloignées de l'empire, n'a pas été un haut lieu de la construction de voies romaines, même si les autorités ont pu intervenir

69 Voir OBER 1985 ; TAUSEND 2006.

70 EKM II, 401 ; HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013.

ponctuellement sur certaines voies⁷¹. La Via Egnatia ne communique pas avec la province d'Achaïe. Le nombre de milliaires découverts en Grèce paraît relativement faible⁷². Mais les transformations des relations entre cités jouent sans doute un rôle dans les conditions de déplacement à travers la Grèce. Pour J. Marchand, la domination romaine fait diminuer les contraintes politiques pesant sur la circulation entre cités-États. Elle en conclut que les voyages de longue durée pouvaient plus facilement se concentrer sur un petit nombre d'axes supra-civiques. Par contraste, les circonstances géopolitiques changeante qui caractérisent la Grèce classique et hellénistique signifiaient probablement que les voies empruntées devaient être adaptées selon les circonstances⁷³. Par ailleurs, entre la fin de l'époque hellénistique et le début de la domination romaine, les prospections ont mis en évidence une baisse généralisée du nombre de sites ruraux⁷⁴. La diminution du nombre de site n'implique pas nécessairement un déclin démographique. En revanche, elle ne peut que s'accompagner d'une modification des circulations et on peut envisager qu'elle ait induit une transformation des réseaux routiers au niveau local. Mais ce type d'évolution demeure extrêmement délicat à saisir.

Établir une chronologie des réseaux routiers grecs apparaît donc comme un exercice complexe, aux résultats incertains et circonscrits à une échelle locale, notamment parce que l'évolution des routes, les raisons présidant à leur construction, leur réorganisation ou encore leur abandon appartiennent en grande partie aux dynamiques locales propres à chaque cité. Au terme de cette étude, il n'apparaît donc pas pertinent de proposer un cadre chronologique général.

CONCLUSION

Les réseaux routiers sont donc essentiellement structurés à l'échelle du territoire des cités-États. Leur forme résulte de la structure de l'habitat, de la structure politique et des modalités de l'exploitation des territoires. Les modèles théoriques sur l'organisation des territoires et des flux de circulation, issus de la géographie et de l'archéologie, sont utiles pour en saisir certains

71 Pausanias 1.44.6 ; PIKOULAS 1999d, p. 310.

72 PIKOULAS 1998a.

73 MARCHAND 2009b, p. 45.

74 ALCOCK 1993, p. 48.

aspects généraux. Les centres urbains sont à la tête des réseaux routiers. Ils sont desservis par des voies qui les relient aux différentes parties du territoire, soit directement soit grâce à des carrefours internes au territoire et servant de relais. Les réseaux des cités opèrent à différentes échelles au sein même des territoires civiques, si bien que l'on peut y distinguer, dans une certaine mesure, une hiérarchie des voies. Cela n'empêche pas l'existence de multiples variantes ou raccourcis pour un même trajet. Dans le détail, la distinction entre voies supra-civiques et voies locales n'est pas toujours manifeste. En fonction de la configuration et de l'histoire propres des territoires civiques, on observe des variations dans la complexité des réseaux. Les réseaux routiers peuvent également être mis en forme par des mesures politiques dédiées, qui y trouvent un outil de maîtrise du territoire. La position directrice des villes au sein des réseaux est cultivée, voire construite, grâce à des mesures de construction ou d'aménagement des routes, de bornages, ou encore par des trajets processionnels.

Mais il peut être nécessaire de quitter l'échelle du territoire civique pour appréhender certains aspects de l'organisation des réseaux. Les axes structurants d'un territoire mènent jusqu'à ses frontières, pour se poursuivre dans la cité voisine et jusqu'à son propre centre urbain. Les zones frontalières occupent d'ailleurs une place spécifique dans l'organisation des réseaux routiers. Dans cette mesure, l'échelle supra-civique est également pertinente pour comprendre l'organisation des réseaux et des circulations. L'unité de ces voies par-delà les frontières civiques n'est pas organisée administrativement ni juridiquement. Les voies supra-civiques ne présentent pas non plus d'aménagements distinctifs. Pour autant, on constate dans les sources une perception de ces routes comme un ensemble continu, d'une ville à l'autre. En revanche, pour des distances plus longues, au-delà de trajets entre deux villes voisines, on ne peut plus parler de routes continues. On ne repère pas de conception unitaire des axes par lesquels on traverse une ou plusieurs régions, ni dans la description des itinéraires par les sources, ni dans les aménagements routiers. Aussi les échelles régionales et supra-régionales ne sont-elles pas les mieux adaptées à la description des réseaux routiers grecs, qu'il faut ici distinguer des réflexions portant sur de grands flux de circulation. Cependant, l'échelle régionale permet de rendre compte de la signification

de certains points de passage ou de carrefours spécifiques, canalisant des itinéraires de longue portée.

Pour établir des éléments chronologiques sur les réseaux routiers de la Grèce antique, il convient de prendre en considération le processus ayant conduit à la mise en place de la structure de la cité-État, dans la mesure où cette structure constitue le cadre géographique, politique et social qui détermine la forme des réseaux routiers. Ainsi, on peut poser l'hypothèse que la structure générale des réseaux routiers se met en place à partir de la fin de l'époque géométrique et au cours de l'époque archaïque. Par ailleurs, les circonstances conduisant à des entreprises de construction routière plus ou moins ambitieuses, ou d'aménagement et de restructuration du réseau, doivent être mises en relation avec l'histoire de chaque cité. Outre les périodes de conquête et de guerre, qui se taillent la part du lion dans l'historiographie, des conjonctures économiques, démographiques ou politiques propres à chaque communauté ont également pu jouer un rôle déterminant dans l'histoire des routes, mais elles sont difficiles à percevoir. L'histoire des réseaux routiers est donc intimement liée à la trajectoire des différentes communautés civiques et aux évolutions de leur rapport à leur territoire.

CONCLUSION

Au cours des années pendant lesquelles j'ai travaillé sur cette thèse, j'ai pu observer un infléchissement notable dans la prise en compte des réseaux routiers dans les publications : l'étude des routes est incluse de plus en plus systématiquement dans le traitement de différentes problématiques relatives à l'organisation des territoires des cités grecques. Les routes étaient déjà devenues un sujet de recherche à part entière, mais on assiste désormais à une généralisation de leur prise en compte dans les équilibres des territoires. La présente étude s'insère donc dans un contexte général de développement de l'archéologie routière. Si celui-ci doit beaucoup aux SIG et aux analyses de Least Cost Paths, l'approche adoptée ici visait à éclairer les données de l'archéologie grâce à une réévaluation des sources écrites disponibles. Il s'agissait donc de renouveler l'appréhension des sources écrites relatives aux routes grecques. À la lumière du postulat (permis par l'archéologie) que les réseaux routiers grecs n'étaient ni sous-développés ni insignifiants, on parvient à repérer dans la documentation écrite, malgré des lacunes et des silences, la place que les routes occupaient dans la vie quotidienne et dans différentes sphères de la vie publique. On peut ainsi tirer les conséquences des nouveaux apports de l'archéologie pour l'histoire des cités grecques. La compréhension des réseaux routiers permet d'éclairer, de façon transversale, de nombreux aspects de l'organisation des territoires.

Les questionnements qui ont guidé ce travail étaient les suivants : comment s'organisaient les réseaux routiers et à quelles échelles ? Dans quelle mesure et de quelles façons les cités sont-elles intervenues sur l'organisation des réseaux routiers ? Pour les cités, quels étaient les enjeux de la construction et de l'entretien des routes ?

Dans un premier temps, nous avons synthétisé les caractéristiques techniques des routes et les conditions matérielles de la circulation. Nous avons ensuite présenté le lexique relatif aux voies de circulation en grec ancien, avant d'évaluer la façon dont l'organisation des routes et les circulations terrestres nourrissent la perception de l'espace. Les travaux archéologiques

sur les routes grecques, ainsi qu'une analyse à nouveaux frais des sources écrites, permettent de réévaluer les conditions de la circulation terrestre en Grèce antique. Les aménagements antiques témoignent d'une certaine ingéniosité. Le nombre et la densité d'ornières artificielles mises au jour dans différentes régions de Grèce attestent que les réseaux routiers étaient largement carrossables. Pour autant, la marche demeure le moyen de transport le plus largement utilisé, tant pour des déplacements locaux que pour des circulations à plus longue distance, comme on le voit à travers les sources écrites et iconographiques. Elle représente une réalité quotidienne à tous les niveaux de la société. Les conditions de la circulation pédestre imprègnent profondément la perception de l'espace des Grecs, qui visualisent les routes en termes d'itinéraires, comme des successions d'étapes marquées par des points de repères et des embranchements.

Il s'agissait ensuite d'identifier les enjeux multiples des routes dans la vie des cités-États : enjeux agricoles, commerciaux, religieux, défensifs, sont souvent combinés sur les mêmes itinéraires. Les enjeux stratégiques et militaires des routes ont été largement mis en avant par l'historiographie. Mais on a montré les biais qu'implique cette survalorisation de la chose militaire pour l'appréhension des réseaux routiers. Il n'y a pas lieu de nier la valeur stratégique des voies permettant notamment aux armées de traverser les frontières et de pénétrer dans le territoire d'une cité adverse. Pour autant, la survalorisation des circulations militaires a pu conduire à une compréhension appauvrie des enjeux que représentent les routes dans les régions frontalières et dans leur relation avec les édifices défensifs. Les routes peuvent jouer un rôle dans l'affirmation de l'autorité d'une cité sur ses frontières, voire sur des zones disputées, comme l'ont montré les études de cas portant sur l'Attique et sur Épidaure. Les considérations stratégiques ne sont donc pas l'unique clé de compréhension des réseaux routiers dans les régions frontalières. Elles interagissent toujours avec les enjeux de sécurité civile et avec ceux de l'exploitation économique des territoires. Dans certains cas, la présence d'un sanctuaire y ajoute une dimension religieuse.

Les enjeux économiques des réseaux routiers sont essentiels pour les cités et jouent à plusieurs échelles. Tout d'abord, l'organisation des espaces et des activités agricoles régit des circulations quotidiennes intenses au sein des différents terroirs qui composent la *chôra* des

cités, ainsi qu'entre le centre urbain et les différentes parties du territoire. Les voies de circulation interviennent à toutes les échelles de la vie paysanne, au niveau le plus local comme limite de parcelles, chemins d'exploitation, voies permettant l'accès aux fonds depuis des habitats ruraux ou depuis le centre urbain. Les routes permettent enfin la circulation des produits de la *chôra* vers les villes et les marchés. En outre, les axes menant aux cités voisines et les routes connectant les villes aux ports permettent d'inscrire les cités dans des échanges commerciaux à l'échelle supra-civique ou à l'échelle régionale. La desserte des lieux de production spécialisés, comme les carrières et les mines, fait souvent l'objet d'aménagements spécifiques, souvent d'une grande qualité technique. Selon la localisation de ces points, les routes qui y mènent et permettent d'en acheminer les produits peuvent être plus ou moins intégrées à l'ensemble du réseau.

Enfin, des enjeux religieux sont attachés aux routes menant aux sanctuaires extra-urbains. Dans le cadre des processions, ces routes apparaissent comme un lien entre cité et sanctuaire, mais aussi entre la cité et l'ensemble de son territoire. L'aménagement soigné de certaines de ces voies, ainsi que l'usage de l'expression « voie sacrée » attestée dans le contexte de processions, font ressortir ces routes sur la trame des réseaux. Mais là encore, ces enjeux religieux sont rarement décorrélés d'autres considérations. Les sanctuaires marquent fréquemment des points d'articulation dans les réseaux routiers, entre territoire civique et territoire étranger, sur des césures entre différents ensembles géographiques ou politiques. Lorsqu'un sanctuaire possède un rayonnement qui dépasse les limites d'une communauté civique, les routes et les processions participent à l'affirmation d'un lien privilégié entre une ou plusieurs communautés et le sanctuaire. À Delphes et à Épidaure, l'organisation du réseau routier reflète la place considérable de leurs sanctuaires respectifs dans la vie et le rayonnement des deux cités ; elle entretient un lien évident avec l'afflux de visiteurs qui caractérise les sanctuaires d'influence régionale ou panhellénique.

L'analyse des réseaux routiers montre donc leur implication dans les problématiques d'exploitation, d'occupation et de défense, mais aussi, plus largement, leur rôle dans l'organisation des territoires. Certains aspects de la structure politique des cités-États se reflète dans l'agencement de leurs réseaux routiers. Les routes favorisent l'unité de la *chôra*, dont les différentes parties sont

reliées à l'*asty*. Les centres urbains occupent une place majeure dans l'organisation des réseaux routiers à l'échelle des territoires civiques. La centralité de l'*asty* est parfois élaborée grâce à des carrefours secondaires, servant de relais avec les parties du territoire les plus éloignées de la ville, ou encore grâce à des bornages qui mettent en exergue les itinéraires y menant. En Attique et en Laconie, le réseau routier joue un rôle considérable dans l'unification de territoires civiques immenses. On peut y observer une distinction entre des voies principales et secondaires, c'est-à-dire entre un réseau général, centré sur l'*asty*, et des réseaux locaux au sein des différents sous-ensembles géographiques des deux régions. Dans des territoires plus modestes, cette distinction était sans doute moins perceptible et l'on constate plutôt la conjonction d'intérêts locaux et supra-locaux sur les mêmes axes. La hiérarchie des routes ne se manifeste pas de façon uniforme. Les routes les plus importantes dans les réseaux des cités se caractérisent souvent par le fait qu'elles cumulent des enjeux divers, jouant un rôle dans le fonctionnement de différentes activités centrales dans la vie de la cité. Les régions frontalières semblent occuper une place spécifique dans l'organisation des réseaux routiers. On peut y trouver des nœuds entre plusieurs axes de communications, particulièrement marqués à l'emplacement de certains sanctuaires. Il s'agit également de points d'articulation entre les réseaux locaux des cités et les itinéraires à plus longue distance, reliant notamment les centres urbains entre eux. Les questions d'échelle sont donc particulièrement sensibles dans les confins des cités.

Si les territoires civiques représentent le principal échelon d'organisation des réseaux routiers, on peut également distinguer des réseaux supra-civiques, reliant les centres urbains et traversant les régions frontalières. Toutefois, aux échelles régionale et supra-régionale, les itinéraires de longue portée sont constitués de l'enchaînement de multiples voies, sans qu'on puisse distinguer d'unité ni dans la prise en charge matérielle des axes, ni même dans la perception de ces itinéraires. L'organisation des réseaux routiers de la Grèce antique est donc étroitement liée au fonctionnement des cités-États et à la structure de leurs territoires.

La qualité de certains tracés, ainsi que la façon dont les réseaux routiers soulignent les structures territoriales, laissent supposer une implication directe des institutions des cités dans l'équipement des routes. Pour autant, les sources écrites relatives à la prise en charge

administrative des voies par les cités sont assez maigres. Pour leur construction comme pour leur entretien, la plupart des témoignages qui nous sont parvenus donnent à voir des mesures ponctuelles, répondant à un besoin particulier. À l'exception d'une magistrature athénienne, au demeurant assez mal connue, celle des *óδοποιοί*, on ne connaît pas de personnels chargés spécifiquement des routes. Une part considérable des voies devait être entretenue directement par leurs usagers ; les patrouilles circulant dans le territoire et sur les frontières ont également pu jouer un rôle dans le contrôle de l'état des routes.

Toutefois, malgré le caractère lacunaire des sources écrites, on peut affirmer que de nombreuses cités ont su agir sur leur réseau routier et le façonner au service de leurs intérêts. Pour Athènes, un ensemble de documents permet de repérer les indices d'une politique routière relativement cohérente menée au VI^e siècle par les Pisistratides. En Attique et en Laconie, mais aussi dans des cités plus modestes comme Kléonai, la densité des voies et la qualité de certains aménagements constituent une indication majeure de l'intérêt qu'ont pris les pouvoirs publics à l'organisation des réseaux routiers. Outre la construction routière elle-même, l'implantation de bornages apparaît comme un moyen peu coûteux et efficace de faire ressortir les voies les plus importantes d'un territoire, et donc la structure du réseau.

Chronologiquement, il paraît probable que la forme générale des réseaux routiers s'est constituée au cours de l'époque archaïque, au fur et à mesure que se construisaient les centres urbains et les territoires des cités-État. L'action des cités a sans doute accompagné ce mouvement en portant une attention particulière aux voies les plus sensibles pour la maîtrise du territoire : les routes menant aux frontières et aux sanctuaires extra-urbains, celles permettant l'accès à différentes ressources de la *chôra*, celles reliant l'*asty* à des centres d'habitat progressivement intégrés ou soumis à la communauté civique. Tout au long de l'Antiquité, on retrouve des indices d'action sur les réseaux routiers, dispersés, de différentes natures, mais qui démontrent que les cités-États, chacune selon leur conjoncture propre, ont su mettre à profit le rôle des routes dans l'organisation et la maîtrise de l'espace.

ANNEXE : CHOIX D'INSCRIPTIONS

1. IG I³, 79 : construction d'un pont sur le Rheitos

Athènes, 422/1 av. n. è.

Traduction : M.-C. Hellmann (HELLMANN 1999 n°5)

Π]ρέπις Εὐφέρο ἐγραμμάτευε.
δοχσεν τῆι βολῆι καὶ τῶι δέμοι·
ἰγείς ἐπρυτάνευε, Πρέπις ἐγρα-
4 [μ]μάτευε, Πατροκλῆς ἐπεστάτε, Θε-
ῖος εἶπε· τὸν Ῥετὸν τὸμ παρὰ τὸ ἄ-
στεος γεφυρῶσαι λίθοις χρομέ[ν]-
8 ος Ἐλευσινόθεν τὸγ καθειρεμέν-
ον ἐκ τῶ νεὸ τῶ ἀρχαίῳ, ἠὲς ἔλιπον
ἐς τὸ τεῖχος ἀναλίσκοντες, ἠὲς ἄ-
ν τὰ ἱερά φέροσιν ἡαὶ ἱέρεαὶ ἀ-
σφαλέστατα. Πλάτος δὲ ποιόντων
12 [π]εντέποδα, ἥινα μὲ ἡάμαχσαι διε-
λαύνονται ἀλλὰ τοῖς ἰδοσιν εἰ βα-
δίζεν ἐπὶ τὰ ἱερά. λίθοις δὲ κατ-
16 [ακ]αλύφσαι τὰς διαρροὰς τῶ Ρρε[τ]-
ὸ καθότι ἂν χσυγγρ<ά>φσει Δεμομέλ-
[εσ ὁ ἀρχιτέκτον]. ἐὰν [δ]ὲ μὲ ὄσιν ε[.]

Prépis, fils d'Euphéros, était secrétaire. Il a plu au conseil et au Peuple. (La tribu) Aigeis avait la prytanie, Prépis était secrétaire, Patroklès épistate. Théaios a proposé : de faire un pont sur le Rheitos qui (coule) le long de la ville, en utilisant des pierres d'Éléusis enlevées au vieux temple, et qu'on a laissées de côté lors de leur emploi pour la muraille, afin que les prêtresses transportent en toute sécurité les objets sacrés ; qu'on le fasse avec une largeur de cinq pieds, pour que les chariots ne le traversent pas mais que les piétons puissent se rendre aux cérémonies sacrées ; de recouvrir les canalisations transversales du Rheitos avec des pierres, selon le contrat passé avec l'architecte Démomélès. S'ils ne sont pas [...]

2. CID IV, 1, l. 40-43 : Delphes, clause sur l'entretien des routes

Delphes, 380/79 av. n. è.

Traduction : Fr. Lefèvre.

40 ὁδῶν· ΤΑΝ[-----τ]-
ἀς γεφύρας ἐφακέσθαι Ἀμφικτίονας κατὰ τὰν αὐτὸ ἕκαστον Κ[-----]
μὴ σίνηται καὶ τοῦ δρόμ[ου] τοὺς ἱερομνάμονας τοὺς Ἀμφικτι[ονικοὺς ἐπιμελείσθαι ὅτινός κα δ]-
ἐῆται καὶ ζαμιούντων τοὶ ἱερομνάμονες κῆπῃ τοῖς ποταμοῖς [...]

Routes. [...] Les Amphictions feront réparer les ponts, chacun sur son territoire [...] qu'on ne [les ?] endommage pas (qu'il n'y ait pas de rapine?) et que pour l'hippodrome (le stade?) les hiéromnémons amphictioniques [prennent les mesures ?] nécessaires ; et les hiéromnémons frapperont d'une amende les [contrevenants]. Et sur les fleuves [...]

3. CID II, 31, l. 83-87 : Delphes, financement d'une voie de transport de pierre

Delphes, 344 av. n.è.

Traduction : J. Bousquet.

84 Ἄλλο ἔδωκε ἅ πόλις τῶν Δελφῶν, δευτέραν δόσιν, νεοποιέοντος Σιμυλίωνος Δελφοῦ, βουλευόντων Ἰππάρχου, Νικομάχου, ἐπὶ Ἄρχωνος ἄρχοντος, τὰς ἡρινᾶς πυλαίας, τοῖς ναοποιοῖς, προστατευόντων Φρυωνῶνδα Γυρτωνίου, Ἀμύντορος Φεραίου, Λαβῶτα Κορινθίου, τάλαντα τρία, μνᾶς ἑκατὶ πέντε, στατήρας ἑκατὶ πέντε· τούτων τὰ μὲν τρία τάλαντα τοῖς Τεγεάταις ἔχρησαν ποτὶ τὰν κατασκευὰν τὰς λιθαγωγίας τὰς εἰς Δελφούς·

Item, la Ville de Delphes a donné : 2^e versement, étant naope de Delphes Simyliôn, bouleutes Gorgippos et collègues, prostates Phrynôndas de Gyrtôn, Amyntôr de Phères, Labôtas de Corinthe : T 3 M 25 S 25 (= dr. 14 400). Sur ces sommes ils ont avancé 3 talents (= dr. 12600) aux Tégéates pour l'établissement de la chaussée (λιθαγωγή) destinée au transport des pierres jusqu'à Delphes.

4. IG II², 1191 : construction d'un pont sur le Céphise

Athènes, 321/0 av. n.è.

Traduction : A. Vorsanger.

[Δημαρχ]οῦντος Ὀνήτορος
[ἄρχ]οντος δὲ Ἀρχίππ[ου]. *vacat*
[ἔδ]οξεν Ἐλευσ[ινί]ων [τῶι δήμωι]
4 [κα]ὶ Ἀθηναίο[ι]ς [τοῖς ἐν τῇ φυλ]-
[α]κῆ[ι]· τύχη[ι ἀγα]θ[ῆ]ι ...]ρ[οκλή]ς
[Ε]ὐθ[υ]δήμ[ου] Ἐλευ[σί]ν[ιος εἶπεν]·
8 [ἔπει]δὴ ὁ [νό]μ[ος κ]ελεύε[ι] πρ[οσγ]-
[ρ]άφειν ἐν [τῶι ψ]ηφίσ[ματι τὸν λ]-
[α]μ[β]άνοντα δ[ω]ρεὰν ὅ[τι] ε[ὔ]εργέ-
[τ]ηκεν τὴν πό[λι]ν, Ξενοκλή[ς δὲ π]-
ερ[ί] τε τὸ ἱερόν τοῖν θεοῖν [καὶ]
12 μυστηρ[ί]ων ἐπιμελητῆς χειρ[ο]-
τονηθε[ῖς εὖσ]εβῶς κατ[ή]κουσε?
καὶ φιλοτίμ[ω]ς τὰ ἐν τ[αῖς ἀρχα]-
16 ῖς ἔπραξεν· [κα]ὶ ὁ[π]ω[ς τ]ὰ ἱερά ἀσ-
φαλῶς καὶ καλῶ[ς π]ορε[ύ]ηται[ι] κα-
ὶ ἡ πανήγυρις τῶν] εἰσα[φι]κ[νο]υ-
μένων [Ε]λλήν[ων] Ἐλευ[σί]ν[ια]δε κα-
ὶ εἰς τὸ ἱερόν, [καὶ] οἱ τὸ προάστ-
20 ἰον οἰκοῦν[τ]ε[ς καὶ] οἱ γεω[ρ]γοὶ
σώζονται, γέ[φυρα]ν [λ]ιθ[ί]νην κ-
ατασκευάζει [παρ' ἑαυ]το[ῦ] χρήμ-
ατα [προ]αναλί[σκων], καὶ δ[η]μόσι-
24 α διαχειρίσας χρ[ή]ματα πρότε-

ρόν τε καὶ νῦν ἐπ[ί] δικαιοσύνε-
 ι στεφανούται [κα]ῖ ἐπὶ ταῖς λε-
 ιτουργίαις ἐξ[....]Ι[..... δ]-
 28 [ἦ]μος — — — — —

Démarque : Onetôr, archonte : Archippos. Il a plu au peuple des Éleusiniens et aux Athéniens de la garnison ; à la bonne fortune ; ...roklès fils d'Eythydèmos, d'Éleusis, a proposé : attendu que la loi prescrit d'inscrire dans un décret quiconque accepte de rendre service à la cité à titre gratuit ; que Xénoclès, élu épimélète des mystères, s'est occupé pieusement du sanctuaire des deux déesses et a accompli avec zèle ce qui incombait à sa charge ; et que, pour que les objets sacrés soient transportés sûrement et dans de bonnes conditions, et que la panégyrie des Grecs venant à Éleusis et au sanctuaire ainsi que les habitants du faubourg et les paysans soient saufs, il a fait construire un pont de pierre, assurant la dépense sur ses propres fonds ; et qu'il a géré l'argent public auparavant et jusqu'à aujourd'hui : de le couronner pour son équité et pour les liturgies [...]

5. EKM II, 401 : inscription urbanistique de Kyrrhos

Kyrrhos, Macédoine, 1^{ère} moitié du III^e siècle av. n.è.

Traduction : A. Vorsanger, d'après M. Hatzopoulos et L. Gounaropoulou (HATZOPOULOUS & GOUNAROPOULOU 2013)

[.]Σ οὔσας ΚΑΙΝΜΟΚΛΟΝΟ[.]Ο[-----]
 [.]Ρ[.]ΕΙΓ[.]Ο[.]ΚΑΕΛΟ[. . .]εμένους [.]Λ[-----]
 ΕΚΧΩΡΕΙ[. . .]ΡΡΙΑΝΜ[.]ΟΥΤΟ[-----]
 4 [.]Χ ΟΡ[. . .]ΠΟΣ[.]Ω[.]ΟΝ[-----]
 ὀμνύτωσαν δ[ε] . . . 7 . . .]Π(ου Μ)Ω[.]Η[----- c. 24 -----]ΕΠΙΩ [--- κατά τούς (?)]
 ἐπάνω χρόνου(ς) Λ[.]Ν[.]Ο[.] διαγρά[ψαι (?)] τῶν ΟΝ[.]ΝΕΠΙΑΤ[.]ΕΥ[-----]
 8 τούτων εἶναι τῆς χώρας τὴν Κυρραίων [-----c. 17 -----] Ωμείναι[.]Ι [ὄμ]-
 νύτωσαν δὲ ἐν τῷ [ε]ρῶι (?) Ἀ[θη]νῶς (?) [.]Η[.]Ο[.]ΟΤΟ τὴν ΓΣΥ[.]Χ[-----κ]-
 ατὰ μὲν Γένδερον [.]ΜΗ[.]Λ κατά [δὲ Κύ]ΡΡ[ον (?)]]ΣΛΧΟ[----- ἄ]-
 κυρος διὰ παντός· τοὺς δὲ ὄνο[ύ]ντας τῆ ὁδῶι καὶ [-----] ἐπιβε]βηκότας συγ[χωρεῖ]-
 12 ν ἕκαστον κατά τὸ αὐτοῦ καὶ ὁδοποιῆσαι — ΚΑΘ[.]ΗΝ τῆς ὁδοῦ ταῖς κατά τὴν Ε[--τ]-
 [ῆ]ν ἐν Γενδέρροι ὀρισμέν[η]ν 16]ΚΑΘΗ[.] κατά τὰ καθ' ἕκαστα— [τὴν (?)]
 ἐκ Κύρρου ἐπὶ Γυρβέαν ὁδὸν ἄγουσαν εἶναι τριά[κ]αινον διὰ παντός τὸ εὖρος, τοὺς δὲ
 ὄνοῦντας τῆ ὁδῶι ταύτη καὶ ἐπιβεβηκότας συγχωρεῖν ἕκασ[τ]ον κατά τὸ αὐτ[οῦ] καὶ
 16 ἀποδιδόναι τῆ ὁδῶι κατά τὰ μέτρα τὰ γεγραμμένα καὶ τοὺς μὲν (?) καθ' ἕκαστο[ν] κ]-
 ατὰ τὸ αὐτοῦ τῆ ὁδῶι — καὶ τὴν ἐκ Κύρρου ἄγουσαν ὁδὸν διὰ Γενδέρρου καὶ δι-
 ἄ Γενδεραίας εἰς Νέαμ Πόλιν εἶναι τριάκαινον τὸ εὖρος διὰ παντός, τοὺς δὲ [.]Μ[-- ?]
 ὄνοῦντας τῆ ὁδῶι ταύτη συγχωρεῖν ἕκαστον κατά τὸ αὐτοῦ καὶ ὁδοπ[ο]ήσαντας [μῆ] ἐ]-
 20 χθεῖναι κατά τὸ αὐτοῦ τῆ ὁδῶι — [...] τὰς ἄλλας vac ὁδοὺς ΑΡΧΕΓΙ [...] εἴσωΙ καὶ τ-
 ἄς ἐν τῆ Γενδεραία εἶναι διακαίνους κατά τὴν κόμη[ν] καὶ διὰ τῶν γεωργουμ[έν]-
 ων καὶ τὰς συγκεκλειμένας ἀνοιχθῆναι ΟΚ[.]ΑΙ[.] τὰς ὁδοὺς καὶ τὰς ἐτέρας ΚΑΙΧΟ
 καὶ τὰς συγκεκλειμένας ἀνοιχθῆναι τὰς ὁδοὺς. — Υ[.]ΣΑΡΑΣ— Μενέλαον
 24 Αὐγεάτα, Τίταλον Δωροθέου — Ἄ[λκ]ιμον Μενεκράτ[ους], Ἀλέ[ξ]ανδρον ΟΥ[--]
 Ἄτταλον Ἀγέλαου — τέκτονας — ΩΝΑΡΟΥΛΓ[. . . 11] ΟΥ[.]ΤΕΣ[.]ΤΑΣ[.]ΚΑΡΙ[.]
 ἀναγράψαι τὰ ὀρισθέντα τοῖς ὀρισταῖς — τὴν ὁδὸν τῆς πόλε[ως] . . 7 . . .]ἀνέργου — τ-
 [ο]ῦ καὶ διὰ τῆς Γενδεραίας εἶναι τετράκαινον [.] 13] τὸν ἐπιβεβηκότα —
 28 (τ)ῆ(ς ὁδ)οῦ τῷ προσκηνίωι Ἀρχέπολιν ἀνελεῖν τὸ πρό[δ]ομον, τοῦ δὲ πρῶι[κοδο]-
 μημένου τῆς οἰκίας συμμένειν [.]Ω[.]ΤΟΥΣΑ [.]]Ι Ο[.] .]ώικοδόμη[σε (?)]-
 ν κατά κεφαλὴν πόδ[ας] ἑννέα μῆκος Μ[.] . 5 . .]Ε[.] 16]ΤΡΑ [--]
 να τὸ πρόδομον τοῦ καπηλείου ἀνελεῖν δ [.] . . 10 . . .]Η[.] .]ΟΕΚΠΕΣΑΙΑ
 ΟΥΣ λαοῦς — Λυσανίαν, Πώμφιλον, Βροτάχαν[. c. 15.] ἐπεβεβήκ[εσαν]

- 32 τῆς ὁδοῦ κατὰ κεφαλὴν πόδας τρεῖς μῆκος[ς . . . 7 . . .]ΑΡΩ[. . .]ΕΙΛΟΚΟ[. . .]
 Ἀμύνταν συναγαγεῖν τὴν ἑρκάνην Ο[. . . 6 . . .] τῆς ὁδοῦ Τ[. . . .]προσεπεβ[εβήκει πόδ]-
 ας δύο – καὶ Ἀχαιοὶ συναγαγεῖν τὴν ἑρκάνην· – ΟΡΙ[.]ΝΩ[. . .]Ε[. . .]ΕΙΝ – Με[νέ]-
 δημον ἀνελεῖν τὸ προσκίηνον τοῦ καπηλείου ΗΔ[. . .]ΤΡ[. . .]— Παρμέ-
 36 νοντα ἀνελεῖν τὸ πρόδομον ὡς [.]ΧΟ[. . . 8 . . .]ΤΟΥ[. . . 6 . . .]τὴν] σκάπετον
 τοὺς Φιλίππου συγχῶσαι — Φιλώταν συναγαγεῖν τὴν ἑρκάνην καὶ τὰς (?) θύρας
 ὀρθὸν τῆι ἑτέραι ἐρμαὶ καὶ [.]ΜΟ[.] — ANE[.]Α[. . . . 12]ΑΚΙ[.] τὸ προσκίην-
 ον ὃ ἐπεβεβήκει τῆς ἀγορᾶς — [.]6 . . .]ν τὸ προσκίηνον ἀνελεῖν ὃ ἐπεβεβήκει
 40 τῆς ἀγορᾶς — Εὐηθίδην ἀνελεῖν τὸ προσκίηνον ὃ ἐπεβεβήκει τῆς ἀγο-
 ρᾶς — Φίλιππον Ἀερόπου [.]8]ἀνε]λεῖν [κ]αὶ [.]6 . . .]α ὃ ἐπεβεβή-
 κει τῆς ἀγορᾶς παρὰ πάντας — Συμμίαν τὸ προσκίηνον ἀνελεῖν ὃ ἐπεβεβήκει τ-
 ῆς ἀγορᾶς — Πολέμωνα ἀνελεῖν τὸ προσκίηνον [.]ΤΟΗΚΟΣ ἐπὶ τῆς ἀγο-
 44 ραίας θύρας — Λεονῶτον (?) ἀνελεῖν τὸ προσκίηνον κατὰ τὰ καπη-
 λεῖα, ὃ ἐπεβεβήκει τῆς ἀγορᾶς — Κριτόβουλον ἀνελεῖν τὸ προσκίηνον το-
 ῦ καπηλείου ὃ ἐπεβεβ[εβ]ήκει τῆς ἀγορᾶς — Καλλιφῶντα συναγαγεῖν τὴν ἑρ-
 κάνην ἢ διακαίνου εἴσω ἐπεβεβήκει τῆς ὁδοῦ — Ποσειδίππον[.]ΑΡ[.]ΟΔΟ
 48 [ἀ]νελεῖν τὰ προσκίηνια τῶν καπηλείων ὃ ἐπεβεβήκει τῆς ἀγορᾶς — Ἀγάθων-
 [α] ἀνελεῖν τὸ καπρεῖον ὡς ἔχει τὸ προσοικοδομη[θὲ]ν — τὸ καπη[λειον]----
 [.] \AN ἀνελεῖν τὸμ φραγμὸν εἰς ὀρθὸν κατὰ τ[ῆς] οἰκ[ί]ας ἢ ἐπεβεβήκει τῆς ὁδοῦ [το (?)]-
 [ῦ θ]εάτρον — Εὐνόμον τὴν ἑρκάνην ἀνελεῖν εἰς ὀρθὸν τῆς ἀγ[ορᾶς(?) . . .] — ἑρκάνη[v]
 52 [.] κοινόν — τὴν σκάπετον συγχῶσαι κατὰ τῶν ΝΑ[.]ΣΟ[.]Μ[.] — ΚΑΤΑΤΟ
 [.]ΑΒΛΑΨΕΙΑΝ τὴν σκάπετον [.]Λ[-----c. 24-----]ΝΟ — Ο[.]ΑΓΡΟΣ[.]
 [.]ΟΣ τὴν ἑρκάνην ἀν[ε]λεῖν (?) -----]ΣΕΙΑΝ[.]
 [-----]

(...) ont juré en outre (...) aux périodes antérieures (...) délimiter (...) appartiendra au territoire de Kyrrhos (...) ils ont juré dans le sanctuaire d'Athéna (...) à Genderros (...) et à Kyrrhos (...) sera nulle à jamais. Les commerçants qui vendent leurs marchandises le long de la route et (...) qui ont empiété dessus, chacun d'entre eux devra se retirer dans les limites imparties et remettre la route en état (...) — conformément à la convention conclue à Genderros (?) (...) selon les dispositions propres aux différents sujets. — La route menant de Kyrrhos à Gyrbéa sera large de trois akainai sur toute sa longueur. Les commerçants qui vendent leurs marchandises le long de cette route et qui ont empiété dessus, chacun d'entre eux devra se retirer dans les limites imparties, rendre à la route ce qui lui revient selon les mesures inscrites dans la convention et eux (?) (s'en tenir) chacun à la limite impartie sur la route (?). — La route menant de Kyrrhos, via Genderros et son territoire, jusqu'à Néa Polis sera large de trois akainai sur toute sa longueur et (...) les commerçants qui vendent leurs marchandises le long de cette route en empiétant dessus, chacun d'entre eux devra se retirer dans les limites imparties et, après l'avoir remise en état, ne plus débâler le long de cette route. (...) — Les autres routes (...) et celles du territoire de Genderros seront larges de deux akainai dans le bourg et et à travers champs et on rouvrira les routes obstruées et les autres (...) et on rouvrira les routes obstruées (...). — Ménéalos fils d'Augéatas, Titalos fils de Dorotheos, Alkimos fils de Ménékratès, Alexandros fils d'Untel, Attalos fils d'Agélaos, maçons (...) inscriront les directives données à ceux qui sont chargés du tracé des délimitations. — La route de la ville (...) à travers les terrains en friche et à travers le territoire de Genderros aura quatre akainai de largeur (...). Archépolis, qui a empiété sur la route par un auvent, devra supprimer la partie en saillie, mais la partie déjà construite du bâtiment demeurera en place. (...) construit le long du faite sur une longueur de neuf pieds (...) devra supprimer l'auvent de la boutique (...) personnel dépendant — Lysanias, Pamphylos, Brotachas avaient empiété sur la voie le long du faite (?) sur un front long de trois pieds (...) Amyntas devra retirer la clôture qui avait empiété sur la voie de deux pieds. — Achaios devra également retirer la clôture. — Ménédemos devra retirer l'auvent de sa boutique. — Parménon devra supprimer la saillie de (...) combler la tranchée de Philippos. — Philotas devra retirer la clôture et les (?) portes en angle droit (?) par rapport à l'autre pilier hermaïque. — Untel devra supprimer l'auvent

qui avait empiété sur l'agora. — Untel devra supprimer l'auvent qui avait empiété sur l'agora. — Euhétidès devra supprimer l'auvent qui avait empiété sur l'agora. — Philippos fils d'Aéropos devra supprimer [---] et les auvents (?) qui avaient empiété sur l'agora plus que tous les autres (?). — Symmias devra supprimer l'auvent qui avait empiété sur l'agora. — Polémon devra supprimer l'auvent (...) sur la porte de l'agora. — Léonnatos (?) devra supprimer l'auvent de la boutique qui avait empiété sur l'agora. — Kritoboulos devra supprimer l'auvent de l'échoppe qui avait empiété sur l'agora. — Kalliphon devra retirer la clôture qui avait empiété sur la voie sur une profondeur (?) de deux akainai. — Poseidippos (...) devra supprimer les auvents des boutiques qui avaient empiété sur l'agora. — Agathon devra supprimer la porcherie telle qu'elle avait été ajoutée (?) à la boutique (?). — Untel devra supprimer la barrière située à l'angle droit de la maison qui avait empiété sur la voie du théâtre. — Eunomos devra supprimer la clôture située à l'angle droit de l'agora (...)

5. OGIS 483, l. 23-90 : inscription urbanistique de Pergame

Pergame, II^e s. av. n. è. Traduction : M.-C. Hellmann (HELLMANN 1999, n° 2)

col. I

ἔστῳσαν

24 δὲ τῶν κατὰ τὴν χώραν ὁδῶν αἱ μὲν
λεωφόροι μὴ ἐλάσσους τὸ πλάτος πη-
χῶν εἴκοσιν, αἱ δὲ ἄλλαι μὴ ἐλάσσους
πηχῶν ὀκτώ, εἰ μὴ τινες κατὰ τὰς >
28 γειτνιάσεις ἔνεκεν τῆς πρὸς ἀλλήλους
διόδου ἀτραποῖς χρῶνται. Παρεχέσθῳσαν
δὲ καθαρὰς καὶ πορευσίμους τὰς ὁδοὺς
[οἱ τ]ὰ κτήματα κεκτημένοι παρὰ τὰς ὁ-
32 [δοὺς καὶ] τὴν γειτνίασιν ἕως σταδίων
[... συνει]σφέροντες καὶ συνεπισκευ-
[άζοντες. καὶ] εἰ μὴ ἀπε[ιθῶσιν, ἐν]εχυραζέτ[ω]-
[σαν αὐτοὺς οἱ - - - - -]
36 [- - - - -]

col. II

[12 lignes dont seules les dernières lettres sont lisibles]

48 [- - - - - τοὺς δ' ἐ]κβεβλη-
[κότας ---c.6---- οἱ ἀμφοδάρχα]ι ἀναγκα-
[ζέτωσαν ἀνακαθαίρειν τὸν τ]όπον, καθ' ἃ
[ὁ νόμος προστάσσει· εἰ δὲ μ]ή, προσαγγελ-
52 [λέτωσαν τοῖς ἀστυνόμοις].
[...]

72 ννν χοός ννν εἰ μὴ τινες ἐν ταῖς
ὁδοῖς χοῦν ὀρύσσῳσιν ἢ λίθους ἢ πηλὸν ποι-
ῶσιν ἢ πλίνθους ἔλκῳσιν ἢ μετεώρους
ὀχετοὺς ποιῶσιν, κωλυέτωσαν αὐτοὺς
76 οἱ ἀμφοδάρχα. εἰ μὴ πείθονται, ἐ[σ]-
παν(γ)ελλέτωσαν τοῖς ἀστυνόμοις. οὗτοι
δὲ ζημιούτωσαν τὸν ἀπειθῶντα καθ' ἑ-
80 καστον ἀτάκτημα δραχμαῖς πέντε καὶ
ἀναγκαζέτωσαν τὰ τε ἄλλα ἀποκαθιστά-
ναι εἰς τὰ ἐξ ἀρχῆς καὶ τοὺς ὀχετοὺς κρυ-
πτοὺς ποιεῖν. Ἐὰν δὲ μηδ' οὕτω πειθαρχῶ-
84 σιν οἱ ἰδιῶται, ἔκδοσιν ποιείσθῳσαν ἐν ἡ-
μέραις δέκα καὶ τὸ γενόμενον ἀνάλωμα
πραξάτωσαν παρὰ τῶν ἀπειθῶντων ἡμιό-

88 λιον. ὁμοίως δὲ καὶ τοὺς προϋπάρχοντας ὄχε-
 τοὺς ἐπανακαζέτωσαν κρυπτοὺς ποι-
 εῖν. ἐὰν δέ τι τούτων μὴ ποιήσωσιν οἱ ἀ-
 στυνόμοι, αὐτοὶ ἔνοχοι ἔστωσαν ταῖς ἴσαις
 ζημίαις.

Col. I. Pour ce qui est des routes menant à la campagne, la largeur des grandes voies sera au moins de vingt coudées, les autres n'auront pas moins de huit coudées, à moins que certaines soient utilisées comme chemins par le voisinage pour passer d'un fonds à l'autre. Les propriétaires fonciers laisseront les routes propres et praticables le long de leurs maisons et du voisinage sur une longueur de dix (?) stades, en y contribuant ensemble et en s'acquittant ensemble des réparations. S'ils y manquent, (les astynomes) mettront une hypothèque sur leurs biens (...)

Col. II. (...) Quant à ceux qui auront déchargé des ordures, les amphodarques les obligeront à nettoyer l'emplacement, suivant les prescriptions de la loi ; s'ils n'y arrivent pas, ils les dénonceront aux astynomes. [...]

Déblais. Si certains, en creusant dans les routes, amoncellent des déblais ou des pierres, s'ils font du mortier, moulent des briques ou font des canalisations à l'air libre, les amphodarques les en empêcheront. S'ils n'obéissent pas, ils en référeront aux astynomes. Ceux-ci infligeront au délinquant une amende de cinq drachmes pour chaque infraction, ils l'obligeront à rétablir l'état initial et à faire des canalisations couvertes. Si même ainsi les particuliers n'obéissent pas, ils mettront l'affaire en adjudication dans les dix jours et feront payer la dépense engagée aux délinquants, avec la moitié en sus. De même pour les canalisations déjà existantes, ils les contraindront à les couvrir. Si les astynomes n'appliquent pas une de ces prescriptions, ils s'exposeront aux mêmes amendes.

BIBLIOGRAPHIE

- ADAMS & ROY 2007 C. E. P. ADAMS, J. ROY, *Travel, Geography and Culture in Ancient Greece, Egypt and the Near East*, 2007
- ALCOCK 1994 S. E. ALCOCK, compte-rendu de KASE *et al.* 1991, *AJA* 98 (1994), p. 575-576
- ALCOCK & OSBORNE 1994 S. E. ALCOCK, R. OSBORNE, *Placing the Gods: Sanctuaries and Sacred Space in Ancient Greece*, 1994
- ALFIERI TONINI 2003 T. ALFIERI TONINI, « Inscriptions funéraires grecques : l'apostrophe au passant », *Acme* 56/1 (2003), p.62-71
- ALONI 2000 A. ALONI, « Anacréon à Athènes. Datation et signification de certaines inscriptions tyranniques », *ZPE* 130 (2000), p. 82-83
- ALVAR NUÑO 2011 A. ALVAR NUÑO, *El viaje y sus riesgos: los peligros de viajar en el mundo greco-romano*, 2011
- AMANDRY 1980 P. AMANDRY, « Sur les concours argiens », dans *Études argiennes*, *BCH Suppl.* 6 (1980), p. 211-253
- AMANDRY 1981a P. AMANDRY, *L'Antre Corycien I*, *BCH Suppl.* 7, 1981
- AMANDRY 1981b P. AMANDRY, « Chronique delphique », *BCH* 105 (1981), p. 673-769
- AMANDRY 1984 P. AMANDRY, *L'Antre Corycien II*, *BCH Suppl.* 9, 1984
- AMANDRY 1990 P. AMANDRY, « La fête des Pythias » [discours de réception à l'Académie d'Athènes], *Πρακτικά τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν* 65 (1990), p. 275-317
- AMANDRY 1992 P. AMANDRY, « Où était l'omphalos ? » dans BOMMELAER 1992, p. 177-205
- AMANDRY & HANSEN 2010 P. AMANDRY, E. HANSEN, *Fouilles de Delphes. II, topographie et architecture. 14, le temple d'Apollon du IV^e siècle*, 2010
- AMOURETTI 1986 M.-Cl. AMOURETTI, *Le pain et l'huile dans la Grèce antique*, 1986
- AMOURETTI 1991 M.-Cl. AMOURETTI, « Les rythmes agraires dans la Grèce antique », dans M.-Cl. CAUVIN (dir.), *Rites et rythmes agraires. Séminaire de recherche sous la direction de Marie-Claire Cauvin*, 1991, p. 119-126

- AMOURETTI 1992 M.-Cl. AMOURETTI, « Oléiculture et viticulture dans la Grèce antique », dans WELLS 1992, p. 77-86
- ANDERSON 1961 J. K. ANDERSON, *Ancient Greek Horsemanship*, 1961
- ANDRÉ & BASLEZ 1993 J. -M. ANDRÉ & M.-F. BASLEZ, *Voyager dans l'Antiquité*, 1993
- ANEZIRI 2009 S. ANEZIRI, « World Travellers. The associations o Artists of Dionysus » dans R. HUNTER, I. RUTHERFORD (dir.), *Wandering Poets in Ancient Greek Culture*, 2009
- ANGELUCCI 2014 M. ANGELUCCI, « Reiseliteratur im Altertum: Die *Periegesis* in hellenistischer Zeit », dans OLSHAUSEN & SAUER 2014, p. 11-23
- ARBELLOT 1973 G. ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales* 28 (1973), p 756-691
- ARMSTRONG *et al.* 1992 P. ARMSTRONG, W. G. CAVANAGH, GR. SHIPLEY, « Crossing the River: Observations on Routes and Bridges in Laconia from the Archaic to the Byzantine Period », *ABSA* 87 (1992) p. 293-310.
- ARELAD 1991 ARELAD (dir.), *La route : mythes et réalités antiques. Actes du colloque 12-13 mars 1991*, 1991
- ARENZ 2006 A. ARENZ, *Herakleides Kritikos »Über die Städte in Hellas«. Eine Periegesis Griechenlands am Vorabend des Chremonideischen Krieges*, 2006
- AURIGNY 2011 H. AURIGNY, « Le sanctuaire de Delphes et ses relations extérieures au VII^e siècle av. J.-C. : le témoignage des offrandes », dans LUCE 2011, p. 151-168
- BABA 1991 K. BABA, « The “schistê hodos”: The Legend of Oedipus and the Traffic in Central Greece », *Kodai* 2 (1991), p. 50-56
- BAEDEKER 1905 K. BAEDEKER, *Greece. Handbook for Travellers*, 1905³
- BALANDIER & GUINTRAND 2019 Cl. BALANDIER, M. GUINTRAND, « L'apport de la teichologie à l'étude historique d'une région : le cas des fortifications de Thyréatide, zone conflictuelle entre Sparte et Argos, aux périodes classique et hellénistique », *BCH* 143 (2019), p. 425-446
- BARAN 2010 A. BARAN, « The Sacred Way to Labraunda and Ancient Spring Houses », dans F. Kuzucu *et al.*, *Mylasa-Labraunda. Archaeology and Rural Architecture in Southern Aegean Region*, 2010, p. 121-137
- BAURAIN 1997 Cl. BAURAIN, *Les Grecs et la Méditerranée orientale, des siècles obscurs à la fin de l'époque archaïque*, 1997

- BEKKER-NIELSEN 2009 T. BEKKER-NIELSEN, « Straßen, Heiligtümer und heilige Straßen », dans OLSHAUSEN & SAUER 2009, p. 9-15
- BELOCH 1911 K. J. BELOCH, « Zur Karte von Griechenland », *Klio* 11 (1911), p. 436-439
- BESCHI 1968 L. BESCHI, « La fortezza ellenica di Gyphtokastro », dans *Les fortifications depuis l'Antiquité jusqu'au Moyen-Âge dans le monde méditerranéen. Acts of the VIIIth Scientific Congress of the International Castle Institute*, 1968, p. 1-19
- BIELMAN 1994 A. BIELMAN, *Retour à la liberté : libération et sauvetage des prisonniers en Grèce ancienne. Recueil d'inscriptions honorant des sauveurs et analyse critique*, 1994
- BILLOT 1997 M.-Fr. BILLOT, « Recherches archéologiques récentes à l'Héraion d'Argos », dans J. DE LA GENIÈRE (dir.), *Héra. Images, espaces, cultes. Actes du colloque international du centre de recherches archéologiques de l'Université de Lille III et de l'association P.R.A.C., Lille, 29-30 novembre 1993*, 1997, p. 11-81
- BINTLIFF 2002 J. BINTLIFF, « Going to Market in Antiquity », dans OLSHAUSEN & SONNABEND 2002, p. 209-250
- BINTLIFF 2006 J. BINTLIFF, « City-Country Relationships in the 'Normal Polis' », dans R. Rosen & I. Sluiter (dir.), *City, Countryside, and the Spatial Organization of Value in Classical Antiquity*, 2006
- BIZOS 1947 M. BIZOS, *Syntaxe grecque*, 1947
- BLAINEAU 2015 A. BLAINEAU, *Le cheval de guerre en Grèce ancienne*, 2015
- BLOMLEY 2022 A. BLOMLEY, *A Landscape of Conflict ? Rural fortifications in the Argolid (400-146 BC)*, 2022
- BOËTHIUS 1918 A. BOËTHIUS, *Die Pythais. Studien zur Geschichte der Verbindungen zwischen Athen und Delphi*, 1918
- BOMMELAER 1992 J.-Fr. BOMMELAER (dir.), *Delphes : centenaire de la « Grande fouille » réalisée par l'École française d'Athènes (1892-1903) : actes du colloque Paul Perdrizet, Strasbourg, 6-9 novembre 1991*, 1992
- BOMMELAER 1999 J.-F. BOMMELAER, « Sur le paysage antique de Delphes », *Ktèma* 24 (1999), p. 213-224
- BOMMELAER 2015 J.-Fr. BOMMELAER, *Guide de Delphes. Le site²*, 2015
- BONIAS *et al.* 1990 Z. BONIAS, M. BRUNET, G. SINTÈS, « Organisation des espaces et cheminements antiques à Thasos », *Archéologie et espaces : actes*

- des rencontres, 19-20-21 oct. 1989, X^{es} rencontres internationales d'archéologies et d'histoire d'Antibes, 1990, p. 71-86.*
- BONNAFÉ 2000 A. BONNAFÉ, « Le lieu scénique, "carte" du "territoire" de la pièce : le mode d'emploi athénien dans les tragédies », dans *L'espace et ses représentations, Travaux de la Maison de l'Orient méditerranéen Jean Pouilloux* 32 (2000), p. 73-81
- BOUSQUET 1964 J. BOUSQUET, « Delphes et les Aglaurides d'Athènes », *BCH* 88 (1964), p. 655-675
- BOUSQUET 1989 J. BOUSQUET, *Corpus des inscriptions de Delphes*, vol. 2, *Les comptes du quatrième et du troisième siècle*, 1989
- BOUSQUET 1992 J. BOUSQUET, « Deux épigrammes grecques (Delphes, Ambracie) », *BCH* 116 (1992) 596-605
- BRESSON 2008 A. BRESSON, *L'économie de la Grèce des cités, fin VI^e-I^{er} siècle a.C. 2. Les espaces de l'échange*, 2008
- BRIEGLIEB 2002 J. BRIEGLIEB, « Brücken im Strassenverkehr der antiken Welt », dans *OLSHAUSEN & SONNABEND* 2002, p. 105-108
- BRODER 2006 Ph.-A. BRODER, « Un discours rituel d'appropriation du territoire », *Hypothèses* 9 (2006), p. 47-58
- BRODER 2008 Ph.-A. BRODER, *La cité en marche : histoire des processions civiques en Grèce ancienne du VI^e au I^{er} siècle av. J.-C.*, thèse inédite de l'université Paris I, sous la dir. de P. SCHMITT-PANTEL, 2008
- BRUNET 1992 M. BRUNET, « Campagnes de la Grèce antique : les dangers du prisme athénien », *Topoi* 2 (1992), p. 165-165
- BRUNET 1999 M. BRUNET (dir.), *Territoires des cités grecques : actes de la table ronde internationale, 31 octobre-3 novembre 1991, BCH Suppl. 34*, 1999
- BRUNET 2007 M. BRUNET, « Économie et société en Grèce aux époques classique et hellénistique : le monde rural », *Pallas* 74 (2007), p. 31-41
- BRUNET *et al.* 1998 M. BRUNET, G. ROUGEMONT & D. ROUSSET, « Les contrats agraires dans la Grèce antique. Bilan historiographique illustré par quatre exemples », *Histoire et sociétés rurales* 9 (1998), p. 211-245
- BRUNET *et al.* 1993 R. BRUNET, R. FERRAS & H. THÉRY, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*³, 1993
- BURFORD 1966 A. BURFORD, « Notes on the Epidaurian Building Inscriptions », *ABSA* 61 (1966), p. 254-323

- CABANES 1991 P. CABANES, « Recherches épigraphiques en Albanie : *peripolarques* et *peripoloi* en Grèce du Nord-Ouest et en Illyrie à la période hellénistique », *CRAI* 1991, p. 197-221.
- CAILLEMER 1879 M. CAILLEMER, « Les voies à rainures chez les anciens », *Congrès archéologique de France* 46 (1879), p. 277-289
- CALAME 1990 Cl. CALAME, *Thésée et l'imaginaire athénien : légende et culte en Grèce antique*, 1990
- CALLIERI & BERNARD 1995 P. CALLIERI & P. BERNARD, « Une borne routière grecque de la région de Persépolis », *CRAI*, 1995, p. 65-95
- CAMP 1991 J. M. CAMP, « Notes on the Towers and Borders of Classical Boeotia », *AJA* 95, p. 193-202
- CAPDETREY & ZURBACH 2012 L. CAPDETREY & J. ZURBACH (dir.), *Mobilités grecques : mouvements, réseaux, contacts en Méditerranée de l'époque archaïque à l'époque hellénistique*, 2012
- CASSON 1974 L. CASSON, *Travel in the Ancient World*, 1974
- CAVANAGH 2009 W. CAVANAGH, « Settlement Structure in Laconia and Attica at the End of the Archaic Period : The Fractal Dimension », *AJA* 113 (2009), p. 405-421
- CAVANAGH *et al.* 2002 W. CAVANAGH, J. CROUWEL, R. W. V. CATLING, Gr. SHIPLEY, *Continuity and Change in a Greek Rural Landscape: The Laconia Survey*, *BSA Suppl.* 26 (2002)
- CAVANAGH *et al.* 2009 W. G. CAVANAGH, C. GALLOU, M. GEORGIADIS (dir.), *Sparta and Laconia from Prehistory to Pre-modern, International Conference, Sparta 17-20.3.2005*, *BSA Studies* 16 (2009)
- CHANDEZON 2000 Chr. CHANDEZON, « Foires et panégyries dans le monde grec classique et hellénistique », *REG* 113 (2000), p. 70-100
- CHANDEZON 2003 Chr. CHANDEZON, *L'élevage en Grèce, fin v^e-fin I^{er} s. a.C. : l'apport des sources épigraphiques*, 2003
- CHANDEZON 2005 Chr. CHANDEZON, « "Il est le fils de l'âne..." Remarques sur les mules dans le monde grec », dans A. GARDEISEN (dir.), *Les équidés dans le monde méditerranéen antique. Actes du colloque organisé par l'école française d'Athènes, le CCJ et l'UMR 5140, Athènes, 26-28 novembre 2003*, 2005, p. 207-217
- CHANDLER 1926 L. CHANDLER, « The North-West Frontier of Attica », *JHS* 46 (1926), p. 1-21

- CHANDLER 1774 R. CHANDLER, *Inscriptiones Antiquae*, 1774
- CHANIOTIS 1988 A. CHANIOTIS, « Habgierige Götter, habgierige Städte. Heiligtumbesitz und Gebietsanspruch in den kretischen Staatsverträgen », *Ktèma* 13 (1988), p. 21-39
- CHANIOTIS 1992 A. CHANIOTIS, « Von Hirten, Kräutersammlern, Epheben und Pilgern : Leben auf den Bergen im antiken Kreta », dans SIEBERT 1996, p. 91-107
- CHANIOTIS 1996 A. CHANIOTIS, *Die Verträge zwischen kretischen Poleis in der hellenistischen Zeit*, 1996
- CHANIOTIS 1999 A. CHANIOTIS, « Milking the Mountains: Economic Activities on the Cretan Uplands in the Classical and Hellenistic Periods », dans A. CHANIOTIS (dir.), *From Minoan Farmers to Roman Traders. Sidelight on the Economy of Ancient Crete*, 1999, p. 181-220
- CHANIOTIS 2000 A. CHANIOTIS, « Das Jenseits: Eine Gegenwelt ? », dans HÖLSCHER 2000, p. 159-181
- CHANIOTIS 2002 A. CHANIOTIS, « Letzte Reise (Abstract) », dans OLSHAUSEN & SONNABEND 2002, p. 407-409
- CHANIOTIS 2004 A. CHANIOTIS, « Mobility of persons during the Hellenistic Wars: State Control and Personal Relations », dans MOATTI 2004, p. 481-500
- CHANIOTIS 2008 A. CHANIOTIS, « Policing the Hellenistic countryside: realities and ideologies », dans *Sécurité collective et ordre public dans les sociétés anciennes, Entretiens de la fondation Hardt*, 2008, p. 103-45
- CHANKOWSKI 2010 A. CHANKOWSKI, *L'éphébie hellénistique. Étude d'une institution civique dans les cités grecques des îles de la mer Égée et de l'Asie Mineure*, 2010
- CHEVALLIER 1972 R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, 1972
- CHRISTENSEN *et al.* 2009 D. L. CHRISTENSEN, Th. H. NIELSEN, A. SCHWARTZ, « Herodotos and Hemerodromoi: Pheidippides' Run from Athens to Sparta in 490 B.C. from Historical and Physiological Perspectives », *Hermes* 137/2 (2009), p. 148-69
- CHRISTIEN 1987 J. CHRISTIEN, « Les forteresses de la côte orientale de la Laconie et la guerre de Chrémonidès », *Ktèma* 12 (1987), p. 111-124
- CHRISTIEN 1988 J. CHRISTIEN, « L'invasion de la Laconie (370/69 a.C.) et les routes du nord de l'État spartiate », *Πράκτικα του γ' συνεδρίου πελοποννησιακών σπουδών (Καλαμάτα, 8-15 Σεπτεμβρίου 1985)*, 1988, p. 325-336

- CHRISTIEEN 1989a J. CHRISTIEEN, « Les liaisons entre Sparte et son territoire malgré l'encadrement montagneux », dans J. Fr. BERGIER (dir.), *Montagnes, fleuves, forêts dans l'histoire*, 1989, p. 18-44
- CHRISTIEEN 1989b J. CHRISTIEEN, « Promenades en Laconie », *DHA* 15 (1989), p. 75-105
- CHRISTIEEN 1992 J. CHRISTIEEN, « De Sparte à la côte orientale du Péloponnèse », dans M. ΠΙÉRART (dir.), *Polydipsion Argos. Argos de la fin des palais mycéniens à la constitution de l'État classique*, *BCH Suppl.* 22 (1992), p. 157-172
- CHRISTIEEN 1998 J. CHRISTIEEN, « Sparte et le Péloponnèse après 369 B.C. », *Πράκτικα του ζ' διεθνους συνεδριου πελοποννησιακών σπουδών (Άργος-Ναύπλιον 6-10 Σεπτεμβρίου 1995)*, t. II, p. 28-30, cartes p. 466-467
- CHRISTIEEN 2006 J. CHRISTIEEN, « The Lacedemonian State : Fortifications, Frontiers and Historical Problems », dans St. Hodkinson & A. Powel (dir.), *Sparta and War*, 2006, p. 163-183
- CHRISTIEEN 2014 J. CHRISTIEEN, « Les carrières de Laconie : essai de synthèse », *DHA Suppl.* 11 (2014), p. 171-191
- CHRISTIEEN 2018 J. CHRISTIEEN, « Roads and Quarries in Laconia », dans A. POWELL (dir.), *A Companion to Sparta*, 2018, p. 615-641
- CHRISTIEEN & DELLA SANTA 2002 J. CHRISTIEEN & M. DELLA SANTA, « Pausanias et Strabon : la route du Taygète et les carrières de marbre laconien », *Πράκτικα του ζ' διεθνους συνεδριου πελοποννησιακών σπουδών (Τρίπολη 24-29 Σεπτεμβρίου 2000)*, *Πελοποννησιακά παραρτήματα* 24/2 (2001-2002), p. 203-216
- CHRISTIEEN & SPYROPOULOS 1985 J. CHRISTIEEN & Th. SPYROPOULOS, « Eua et la Thyréatide. Topographie et histoire », *BCH* 109 (1985), p. 455-466
- COLIN 1905 G. COLIN, *Le culte d'Apollon Pythien à Athènes*, 1905
- COLLART 1933 P. COLLART, « Inscriptions de Philippos », *BCH* 57 (1933), p. 313-379
- COOPER 1986 F. A. Cooper, « Epaminondas and Greek Fortifications », *AJA* 90 (1986), p. 195
- COOPER 2000 F. A. Cooper, « The Fortifications of Epaminondas and the Rise of the Monumental Greek City », dans J. D. Tracy (dir.), *City Walls. The Urban Enceinte in Global Perspective*, 2000, p. 155-191

- CORNET 2000 G. CORNET, « Les aventures de Thésée lors de son voyage de Trézène à Athènes : transfiguration d'un jeune aventurier en héros national », *BAGB* (2000), p. 28-43
- COUVENHES 2011 J.-Chr. COUVENHES, « *Péripoloi, kryptoi et hypaithroi* de la cité athénienne », dans J.-Chr. COUVENHES, S. CROUZET, S. PÉRÉ-NOGUÈS (dir.), *Pratiques et identités culturelles des armées hellénistiques du monde méditerranéen. Hellenistic Warfare* 3, 2011, p. 295-306
- CRISCUOLO 2015 L. CRISCUOLO, « Osservazioni sulle iscrizioni viarie ellenistiche », *Simblos* 6 (2015), p. 85-95
- CROME 1935 J. Fr. CROME, « *ἰππάρχαιοι ἔρμαϊ* », *AM* 60 (1935), p. 300-313
- CROSBY 1949 M. CROSBY, « The Altar of the Twelve Gods », *Hesperia Suppl.* 8 (1949), p. 81-103
- CROWTHER 2004 N. B. CROWTHER, « Visiting the Olympic Games. Travel Conditions », dans *Athletika*, 2004
- CURTIUS 1855 E. CURTIUS, *Zur Geschichte des Wegebau bei den Griechen. Ein Beitrag zur Alterthumswissenschaft*, 1855
- CURTIUS 1881 E. CURTIUS, « Inschriften aus Olympia. Zu Nr. 389 », *Archäologische Zeitung* 39 (1881), p. 94-93
- DAKORONIA & KOUNOUKLAS 2019 F. DAKORONIA & P. KOUNOUKLAS, « Locrian and Phocian Watch-Towers », *BCH* 143 (2019), p. 267-288
- DAKOURA-VOYATZOGLOU 2009 O. DAKOURA-VOYATZOGLOU, « Η “διά Κοίλης” οδός », dans *KORRES* 2009, p. 220-235
- DAUX 1936 G. DAUX, *Delphes au II^e et au I^{er} siècle depuis l'abaissement de l'Étolie jusqu'à la paix romaine, 191-31 av. J.-C.*, 1936
- DAUX 1949 G. DAUX, « Listes delphiques des théarodoques », *REG* 62 (1949), p. 1-30
- DAUX 1967 G. DAUX, « Théores et théarodoques », *REG* 80 (1967), p. 292-297
- DAVERIO ROCCHI 1987 G. DAVERIO ROCCHI, « La *ἰερα ὁργάς* e la frontiera attico-megarese », dans *Studi di antichità in memoria di Clementina Gatti*, 1987, p. 97-109
- DAVERIO ROCCHI 1988 G. DAVERIO ROCCHI, *Frontiera e confini nella Grecia antica*, 1988

- DAVERIO ROCCHI 2002 G. DAVERIO ROCCHI, « Topografia dello spazio internazionale. La *hierahodos* da Atene a Delfi », dans OLSHAUSEN & SONNABEND 2002, p. 148-159
- DESCAT 1995 R. DESCAT, « L'économie », dans P. BRIANT *et al.*, *Le monde grec aux temps classiques. T. 1 : le v^e siècle*, 1995, p. 295-352
- DESPOTOPOULOS 1940 T. DESPOTOPOULOS, « Η οδοποιία ἐν Ελλάδι », *Technika Chronika* 17 (1940)
- DETIENNE 1997 M. DETIENNE, « "J'ai l'intention de bâtir ici un temple magnifique". À propos de l'*Hymne homérique à Apollon* », *RHR* 214 (1997), p. 23-55
- DETIENNE 1998 M. DETIENNE, *Apollon le couteau à la main*, 1998
- DEWAMBEZ 1968 P. DEWAMBEZ, « Piliers hermaïques et stèles », *RA* 1968/1, p. 139-154
- DILLON 1997 M. DILLON, *Pilgrims and Pilgrimage in Ancient Greece*, 1997
- DOBIAS 1991 C. DOBIAS, « Promenade lexicale sur la route grecque » dans ARELAD 1991, p. 15-32
- DODWELL 1819 E. DODWELL, *A Classical and Topographical Tour through Greece*, 1819
- DRAKOTOU 2009 I. DRAKOTOU, « Ιερά οδός, ανατολικό τμήμα » dans KORRES 2009 p. 112-123
- DUBOIS 1987 L. DUBOIS, « Zeus Tritodios », *REG* 100 (1987) p. 458-461
- DUBOIS 1989 L. DUBOIS, *Inscriptions grecques dialectales de Sicile. Contribution à l'étude du vocabulaire grec colonial*, 1989
- DU BOUCHET 2004 J. DU BOUCHET, *Recherches sur les noms de la rue en grec ancien*, thèse inédite de l'université Paris X, sous la dir. de M. CASEVITZ, 2004
- DU BOUCHET 2006 J. DU BOUCHET, « Remarques sur λαοφόρος et ἀμαξιτός dans *L'Iliade* », *RPh*, 80 (2006), p. 273-279
- DU BOUCHET 2012 J. DU BOUCHET, « Expériences et représentations de l'espace en grec ancien. Aperçu lexical », dans Ph. GUIARD & Chr. LAIZÉ (dir.), *Expériences et représentations de l'espace*, 2012, p. 3-15
- DUCHÊNE 1991 H. DUCHÊNE, « Routes et voirie thasiennes à l'époque archaïque » dans ARELAD 1991, p. 105-117
- DUCHÊNE 1992 H. DUCHÊNE, *La stèle du port. Recherches sur une nouvelle inscription thasienne*, *Études thasiennes XIV*, 1992

- EDSON 1951 Ch. EDSON, « The Location of Cellae and the Route of the Via Egnatia in Western Macedonia », *CPh* 46 (1951), p. 1-16
- EHRARDT & WEISS 2011 N. EHRARDT & P. WEISS « Eine monumentale Dankesgabe. Trajans Neubau der Heiligen Straße von Milet nach Didyma », *Chiron* 43 (2011), p. 217-262
- EHRENBERG 1937 V. EHRENBERG, s.v. « pedianomoi », *RE* XIX, col. 31, 1937
- EITREM 1913 S. EITREM, s.v. « Hermai », *RE* VIII, col. 696-708, 1913
- EJSTRUD 2005 B. EJSTRUD, « Cost Surface Analysis and Ancient Roads : A Comparison », dans J.-F. BERGER *et al.* (dir.), *Temps et espaces de l'homme en société, analyses et modèles spatiaux en archéologie. XXV^e rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes*, 2005, p. 135-139
- ÉTIENNE & ROESCH 1978 R. ÉTIENNE, P. ROESCH, « Convention militaire entre les cavaliers d'Orchomène et ceux de Chéronée », *BCH* 102 (1978), p. 359-374
- FACHARD 2012 S. FACHARD, *La défense du territoire : étude de la chôra érétrienne et de ses fortifications*, *Eretria* 21, 2012
- FACHARD 2013 S. FACHARD, « Eleutherai as the Gates to Boeotia », dans C. BRÉLAZ, S. FACHARD (dir.), *Pratiques militaires et art de la guerre dans le monde grec antique. Études offertes à Pierre Ducrey à l'occasion de son 75^{ème} anniversaire*, 2013, p. 81-106
- FACHARD 2016 S. FACHARD, « Studying Rural Fortifications: A Landscape Approach », dans MÜTH *et al.* 2016, p. 207-230
- FACHARD 2017 S. FACHARD, « The Resources of the Borderlands: Control, Inequality and Exchange on the Attic-Boeotian Borders », dans *Économie et inégalité. Ressources, échanges et pouvoir dans l'Antiquité classique. Entretiens sur l'Antiquité classique* 63, 2017, p. 19-73
- FACHARD 2018 S. FACHARD, « Political Borders in Pausanias' Greece », dans A. R. KNOPELL & Th. P. LEPPARD (dir.), *Regional Approaches to Society and Complexity*, 2018, p. 132-157
- FACHARD 2020 S. FACHARD, « La plaine de Mazi et les frontières attico-béotiennes », *RA* 69 (2020), p. 171-178
- FACHARD & PIRISINO 2015 S. FACHARD, D. PIRISINO, « Routes out of Attica », dans *MILES* 2015, p. 139-153
- FACHARD *et al.* 2015 S. FACHARD, A. R. KNOPELL, E. BANOU, « The 2014 Mazi Archaeological Project (Attica) », *Antike Kunst* 58 (2015), p. 178-186

- FACHARD *et al.* 2020 S. FACHARD, S. C. MURRAY, A. R. KNODELL, K. PAPANGELI, « The Fortress of Eleutherai: New Insights from Survey, Architecture, and Epigraphy », *Hesperia* 89 (2020), p. 475-549
- FERGUSON 1948 W. S. FERGUSON, «Demetrius Poliorcetes and the Hellenic League », *Hesperia* 17 (1948), p. 112-136
- FONTRIER 1884 A. FONTRIER, « Inscriptions d'Érythrées », *BCH* 8 (1884), p. 346-351
- FORBES 1934 R. J. FORBES, *Notes on the History of Ancient Roads and their construction*, 1934
- FORBES 1955 R. J. FORBES, *Studies in Ancient Greek Technology*, vol. II, 1955
- FORBES 1964 R. J. FORBES, *Studies in Ancient Greek Technology*², vol. II, 1964
- FORSÉN & FORSÉN 2003 J. FORSÉN & Bj. FORSÉN (dir.), *The Asea Valley Survey. An Arcadian Mountain Valley from the Paleolithic Period until Modern Times*, 2003
- FOSSEY 1986 J. M. FOSSEY, *The Ancient Topography of Eastern Phokis*, 1986
- FOXHALL 2004 L. FOXHALL, « Small, rural farmstead sites in Ancient Greece : A material culture analysis », dans KOLB 2004, p. 249-270
- FRAZER 1898 J. G. FRAZER. *Pausanias's Description of Greece*, 1898
- FRENCH 1997 D. H. FRENCH, « Pre- and Early Roman Roads of Asia Minor. An Hellenistic Stadion-Stone from Ephesus », *Arkeoloji Dergisi* 5 (1997), p. 189-196
- FUNKE & HAAKE 2013 P. FUNKE, M. HAAKE, *Greek Federal States and their Sanctuaries : Identity and Integration. Proceedings of an International Conference of the Cluster of Excellence "Religion and Politics" held in Münster, 17.06.-19.06.2010*, 2013
- GARCIA *et al.* 2019 D. GARCIA, R. ORGEOLET, M. POMADÈRE, J. ZURBACH, *Country in the City : Agricultural Functions of Protohistoric Urban Settlements (Aegean and Western Mediterranean)*, 2019
- GARLAN 1974 Y. GARLAN, *Recherches sur la poliorcétique grecque*, 1974
- GEHRKE 1986 H. J. GEHRKE, *Jenseits von Athen und Sparta*, 1986
- GELL 1810 W. GELL, *The Itinerary of Greece with a Commentary of Pausanias and Strabo*, 1810
- GEORGOUDI 2001 St. GEORGOUDI, « La procession chantante des Molpes de Milet », dans P. BRULÉ (dir.), *Chanter les dieux. Musique et religion dans l'Antiquité grecque et romaine*, 2001, p. 153-171

- GIANNISI 2006 Ph. GIANNISI, *Récits des voies : chant et cheminement en Grèce archaïque*, 2006
- GOETTE 2002a H. R. GOETTE (dir.), *Ancient Roads in Greece: Proceedings of a Symposium, November 23, 1998*, 2002
- GOETTE 2002b H. R. GOETTE, « Quarry Roads on Mt. Pentelikon and Mt. Hymettus », dans GOETTE 2002a, p. 93-102
- GOETTE 2009 H. R. GOETTE, « Ορεινές Πεντελικές οδοί », dans KORRES 2009, p. 164-171
- GOMEZ-ESPELOSIN 2010 F. J. GOMEZ-ESPELOSIN, « La ruta ausente : viajeros y expediciones perdidas » dans NUÑO 2010, p. 91-112
- GOMME 1956 A. W. GOMME, *A Historical Commentary on Thucydides 2-3*, 1956
- GRAF 1995 Fr. GRAF, « Umzüge und Prozessionen » in Fr. GRAF, E. HORNING (dir.), *Wanderungen*, 1995, p. 85-112
- GRAF 1996 Fr. GRAF, « Pompai in Greece », dans R. HÄGG, *The Role of Religion in Early Greek Polis*, 1996, p. 55-65
- GRANDJEAN & SALVIAT Y. GRANDJEAN & Fr. SALVIAT (dir.), *Guide de Thasos*, 2000
- GRASSL 2002 H. GRASSL, « Irrwege. Orientierungsprobleme im antiken Raum » dans OLSHAUSEN & SONNABEND 2002, p. 83-92
- GRIFFITH 2006a M. GRIFFITH, « Horsepower and Donkeywork: Equids and the Ancient Greek Imagination. Part One », *CPh* 101/3 (2006), p. 185-246
- GRIFFITH 2006b M. GRIFFITH, « Horsepower and Donkeywork: Equids and the Ancient Greek Imagination. Part Two », *CPh* 101/4 (2006), p. 307-358
- GUARDUCCI 1969 M. GUARDUCCI, *Epigrafia Greca. T. II, Epigrafi di carattere pubblico*, 1969
- GUINTRAND 2017 M. GUINTRAND, *Sparte et la défense du Péloponnèse méridional du milieu du VI^e siècle au milieu du I^{er} siècle av. J.C.*, thèse inédite de l'université d'Avignon, sous la dir. de Cl. BALANDIER, 2017
- HABICHT 1985 Chr. HABICHT, *Pausanias und seine « Beischreibung Griechenlands »*, 1985
- HALLIWELL 1986 St. HALLIWELL, « Where Three Roads Meet: A Neglected Detail in the Oedipus Tyrannus », *JHS* 106 (1986), p. 187-190
- HAMMOND 1954 N. G. L. HAMMOND, *Venture into Greece: With the Guerilas, 1943-1944*, 1983

- HAMMOND 1983 N. G. L. HAMMOND, « The Main Road from Boeotia to the Peloponnese through the Northern Megarid », *ABSA* 49 (1954), p. 104-22
- HANSEN *et al.* 2017 E. HANSEN, Gr. ALGREEN USSING, R. FREDERIKSEN, « A Short-Cut to Delphi. Indications of a Vehicle Track from a Stone Quarry to the Sanctuary of Apollo at Delphi », *PoDIA* 8 (2017), p. 209-263
- HANSEN 2004 M. H. HANSEN, « Introduction », dans HANSEN & NIELSEN 2004, p. 1-153
- HANSEN & NIELSEN 2004 M. H. HANSEN & Th. H. NIELSEN, *An Inventory of Archaic and Classical Poleis*, 2004
- HARRISON 1965 E. HARRISON, *The Athenian Agora XI : Archaic and Archaistic Sculpture*, 1965
- HATZOPOULOS 1987 M. B. HATZOPOULOS, « Bulletin épigraphique. Macédoine », *REG* 100 (1987), p. 421-440
- HATZOPOULOS 1996 M. B. HATZOPOULOS, *Macedonian Institutions under the Kings. II: Epigraphic Appendix*, 1996
- HATZOPOULOS & GOUNAROPOULOU 2013 M. B. HATZOPOULOS & L. GOUNAROPOULOU, « Un règlement urbanistique de Kyrrhos (Macédoine) », *CRAI* 157/3 (2013), p. 1369-1396
- HAUSSOULLIER 1921 B. HAUSSOULLIER, « La voie sacrée de Milet à Didymes », dans *Cinquantenaire de l'École Pratique des Hautes Études. Mélanges publiés par les directeurs d'études de la section des sciences historiques et philologiques*, 1921, p. 85-101
- HELLMANN 1999 M.-Chr. HELLMANN, *Choix d'inscriptions architecturales grecques, traduites et commentées*, 1999
- HELLMANN 2000 M.-Chr. HELLMANN, « Les déplacements des artisans de la construction en Grèce d'après les *testimonia* épigraphiques » dans Fr. BLONDÉ, A. MULLER, *L'artisanat en Grèce antique : les diffusions, les productions*, 2000
- HELLY 1973 B. HELLY, *Gonnoi I-II*, 1973
- HEMPEL 2018 N. C. HEMPEL, « Least-Cost-Path-Analyse zur Rekonstruktion des Weges der Pythais Prozession », dans KÜHN 2018, p. 414-476
- HENNIG 2000 D. HENNIG, « Strassen und Stadtviertel in der griechischen Polis », *Chiron* 30 (2000), p. 595-615

- HERDA 2006 A. HERDA, *Der Apollon-Delphinios-Kult in Milet und die Neujahrsprozession nach Didyma: ein neuer Kommentar der sog. Molpoi-Satzung*, 2006
- HERZOG 1931 R. HERZOG, *Die Wunderheilungen von Epidauros. Ein Beitrag zur Geschichte der Medizin und der Religion*, *Philologus Suppl.* 22.3, 1931
- HEUZEY & DAUMET 1876 L. HEUZEY & H. DAUMET, *Mission archéologique de Macédoine*, 1876
- HÖLSCHER 2000 T. HÖLSCHER (dir.), *Gegenwelten zu den Kulturen Griechenlands und Roms in der Antike*, 2000
- HOMOLLE 1893 Th. HOMOLLE, « Nouvelles et correspondances », *BCH* 17 (1893), p. 624-641
- HOPE SIMPSON 1966 R. HOPE SIMPSON, « The Seven Cities offered by Agamemnon to Achilles (Ilias ix.149ff., 291ff.) », *ABSA* 61 (1966), p. 113-131
- HORDEN & PURCELL 2000 P. HORDEN, N. PURCELL, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, 2000
- HOWE 2003 T. HOWE, « Pastoralism, the Delphic Amphiktyony and the First Sacred War: the Creation of Apollo's Sacred Pastures », *Historia* 52 (2003), p. 129-146
- HOWELL 1970 R. HOWELL, « A Survey of Eastern Arcadia in Prehistory », *ABSA* 65 (1970), p. 7-127
- HUTTON 2005 W. HUTTON, *Describing Greece: Landscape and Literature in the « Periegesis » of Pausanias*, 2005
- JACQUEMIN 1999 A. JACQUEMIN, *Offrandes monumentales à Delphes*, 1999
- JACQUEMIN *et al.* 2013 A. JACQUEMIN, D. MULLIEZ, G. ROUGEMONT, *Choix d'inscriptions de Delphes*, 2013
- JAMESON *et al.* 1994 M. H. JAMESON, C. N. RUNNELS, T. H. VAN ANDEL, *A Greek Countryside. The Southern Argolid from Prehistory to Present Day*, 1994
- JANNI 1984 P. JANNI, *La mappa e il periplo: cartografia antica e spazio odologico*, 1984
- JEFFERY 1966 L. H. JEFFERY 1966, « Two Inscriptions from Iria », *AD* 1966, p. 18-25, pl. 12-13
- JOCKEY 2009 Ph. JOCKEY, « D'une cité l'autre. Brèves réflexions sur la mobilité des artisans de la pierre dans l'Antiquité classique » dans MOATTI, KAISER & PÉBARTHE 2009, p. 139-159

- JOST 1973 M. JOST, « Pausanias en Mégalopolitide », *REA* 75/3 (1973), p. 241-67
- JOST 1985 M. JOST, *Sanctuaires et cultes d'Arcadie*, 1985
- JOST 1992 M. JOST, « Sanctuaires ruraux et sanctuaires urbains en Arcadie » dans A. SCHACHTER, J. BINGEN, *Le sanctuaire grec : huit exposés suivis de discussion, Entretiens sur l'Antiquité classique* 37, 1992
- JOST 1994 M. JOST, « The Distribution of Sanctuaries in Civic Space in Arcadia », dans ALCOCK & OSBORNE 1994, p. 217-230
- JOST 1996 M. JOST, « Le vocabulaire de la description des paysages dans les Arkadika de Pausanias », *CRAI* (1996/2), p. 719-38
- KAHN 1979 L. KAHN, « Hermès, la frontière et l'identité ambiguë », *Ktèma* 4 (1979), p. 201-211
- KAHRSTEDT 1932 U. KAHRSTEDT, « Die Landgrenzen Athens », *AM* 57 (1932), p. 8-22
- KAKAVOGIANNI 2009 O. KAKAVOGIANNI, « Αρχαίες οδοί στα νότια και δυτικά Μεσόγεια και τη Λαυρεωτική » dans KORRES 2009 p. 182-197
- KAKAVOGIANNI & ANETAKIS 2012 O. KAKAVOGIANNI, M. ANETAKIS, « Les agoras commerciales des demeures attiques de la Mésogée de la région du Laurion » dans V. CHANKOWSKI, P. KARVONIS, *Tout vendre, tout acheter. Structures et équipements des marchés antiques*, 2012
- KAKAVOGIANNI, ARGYROPOULOS *et al.* 2009 O. KAKAVOGIANNI, V. ARGYROPOULOS, M. ANETAKIS, M. KONTOPANAGOU, M. SKLAVOS, « Δημόσια κτίρια, μικρά ιερά και οδοί περίξ του αρχαίου ναού στη Μερέντα » dans VASSILOPOULOU & KATSAROU 2009, p. 103-125
- KAKAVOGIANNI, TSELIOS *et al.* 2009 O. KAKAVOGIANNI, Ch. TSELIOS, A. TSARIKI, I. SYRIANOU, Chr. KONTOTHANASIS, K. DOUPI, A. KOUTROUBI, « Γλυκά Νερά· ευρήματα των ιστορικών χρόνων » dans VASSILOPOULOU & KATSAROU 2009, p. 422-432
- KARILA-COHEN 2005 K. KARILA-COHEN, « Apollon, Athènes et la Pythaïde : mise en scène "mythique" de la cité au II^e s. av. J.-C. » *Kernos*, 18 (2005), p. 219-239
- KASE *et al.* 1991 E. W. KASE, G. J. SZEMLER, N. C. WILKIE, P. W. WALLACE, *The Great Isthmus Corridor Route : Explorations of the Phokis-Doris Expedition*, 1991

- KAZA-PAPAGEORGIU *et al.* 2009
K. KAZA-PAPAGEORGIU, O. KAKAVOGIANNI, E. ANDRIKOU, A. DOVA, « Η αστική οδός (οδός Αθηνών-Σουνίου) » dans KORRES 2009 p. 198-211
- KIRCHNER 1948
J. KIRCHNER, *Imagines Inscriptionum Atticarum*, 1948
- KIRCHNER & DOW 1935
J. KIRCHNER & S. DOW, « Inschriften vom attischen Lande », *AM* 62 (1937), p. 1-3
- KISSAS 2011
N. KISSAS, « Neue Forschungen in der antiken Stadt Pheneos/Peloponnes », *JÖAI* 80 (2011), p. 155-166
- KLAFFENBACH 1954
G. KLAFFENBACH, *Die Astynomeninschrift von Pergamon, Abhandlungen der deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Jahrgang 1953, n° 6*, 1954
- KNODELL *et al.* 2016
A. R. KNODELL, S. FACHARD, K. PAPANGELI, « The 2015 Mazi Archaeological Project: Regional Survey in Northwest Attica (Greece) », *Antike Kunst* 59 (2016), p. 132-152
- KNODELL *et al.* 2017
A. R. KNODELL, S. FACHARD, K. PAPANGELI, « The Mazi Archaeological Project 2016: Survey and Settlement Investigations in Northwest Attica (Greece) », *Antike Kunst* 60 (2017), p. 146-163
- KNOEPFLER 1988
D. KNOEPFLER, « Sur les traces de l'Artémision d'Amarynthos près d'Érétrie », *CRAI* 1988, p. 382-421
- KNOEPFLER 1993
D. KNOEPFLER, « Les *kryptoi* du stratège Epicharès à Rhamnonte et le début de la guerre de Chrémonidès », *BCH* 117 (1993), p. 327-341
- KOKKOROU-ALEVRAS *et al.* 2009
G. KOKKOROU-ALEVRAS, A. CHATZICONSTANTINOU, A. EFSTATHOPOULOS, E. ZAVVOU, N. THEMOS, K. KOPANIAS, E. POUPAKI, « Ancient Quarries in Laconia », dans CAVANAGH *et al.* 2009, p. 169-179
- KOLB 2004
Fr. KOLB (dir.), *Chora und Polis*, 2004
- KOLDE 2003
A. KOLDE, *Politique et religion chez Isyllos d'Épidaure*, 2003
- KOPANIAS [à paraître]
K. KOPANIAS, « Das Strassennetz der Ostphokis und die Frage nach der Lokalisierung von Abai », dans W. D. NIEMEIER (dir.), *Kalapodi Vorberichte. Beihefte zu den MDAI, athenische Abteilung* [à paraître]
- KORRES 1992
M. KORRES, *Vom Penteli zum Parthenon*, 1992
- KORRES 2009
M. KORRES (dir.), *Αττικής οδοί. Αρχαίοι δρόμοι της Αττικής*, 2009

ΚΟΥΚΟΥΛΙ-ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΙ 1992

Ch. ΚΟΥΚΟΥΛΙ-ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΙ, « Αρχαίος οικισμός Δράμας. Νέα επιγραφή από το ιερό του Διονύσου », dans V. ΑΤΣΑΛΟΣ (dir.), *Ἡ Δράμα καὶ ἡ περιοχή της. Ἱστορία καὶ Πολιτισμός. Ἐπιστιμονικὴ Συνάντηση, Δράμα 24-25 Νοεμβρίου 1989, 1992*, p. 57-74

ΚΟΥΚΟΥΛΙ-ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΙ 2001

Ch. ΚΟΥΚΟΥΛΙ-ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΙ, « À propos des voies de communication du royaume de Macédoine », dans R. FREI-STOLBA, Kr. GEX (dir.), *Recherches récentes sur le monde hellénistique : actes du colloque international organisé à l'occasion du 60e anniversaire de Pierre Ducrey (Lausanne, 20-21 novembre 1998)*, 2001, p. 53-64

ΚΟΥΡΙΝΟΥ & ΠΙΚΟΥΛΑΣ 2009

E. ΚΟΥΡΙΝΟΥ & Y. ΠΙΚΟΥΛΑΣ, « Αρχαία γέφυρα στα περίχωρα της Σπάρτης », dans CAVANAGH *et al.* 2009, p. 181-186

ΚΟΥΡΙΝΟΥ & ΠΙΚΟΥΛΑΣ 2012

E. ΚΟΥΡΙΝΟΥ & Y. ΠΙΚΟΥΛΑΣ, « The Access to Amyklaion », dans *Amykles Research Project : Works 2005-2010. Μουσείο Μβενάκι 11'12 (2012) [2015]*, p. 163-167

ΚΟΥΡΟΥΝΙΟΤΙΣ 1909

K. ΚΟΥΡΟΥΝΙΟΤΙΣ, « Ανασκαφή Λυκαίου », *ΠΑΕ* (1909), p. 185-200

ΚΟΥΡΣΟΥΜΙΣ 2014

S. ΚΟΥΡΣΟΥΜΙΣ, « Revisiting Mount Taygetos: The Sanctuary of Artemis Limnatis », *ABSA* 109 (2014), p. 191-222

ΚΟΥΡΣΟΥΜΙΣ & ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ 2013

S. ΚΟΥΡΣΟΥΜΙΣ & D. ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ, « Ager Denthaliatis. Παλαία και νέα ορόσημα στην κορυφογραμμή του Ταϋγέτου », *ΑΕ* 152 (2013), p. 55-76

ΚΡΑΒΑΡΙΤΟΥ 2018

S. ΚΡΑΒΑΡΙΤΟΥ, « Cults and Rites of Passage in Ancient Thessaly », dans M. Kalaitzi *et al.* (dir.), *Βορειοελλαδικά. Tales from the lands of the ethne. Essays in Honour of Miltiades B. Hatzopoulos / Histoires du monde des ethné. Études en l'honneur de Miltiade B. Hatzopoulos, Meletimata* 78, 2018, p. 377-395

KÜHN 2018

St. KÜHN, *Neue Untersuchungen zur Pythais-Prozession von Athen nach Delphi*, 2018

ΚΥΡΙΑΚΙΔΙΣ 2011

N. ΚΥΡΙΑΚΙΔΙΣ, « De l'importance de ne pas être phocidien ». Enjeux politiques et identitaires des récits des origines delphiques », dans LUCE 2011, p. 77-93

- KYRIAKIDIS *et al.* 2015 N. KYRIAKIDIS, Pl. PETRIDIS & St. ZUGMEYER, « Current research on the fortifications attributed to Philomelos in Delphi », *AEΘΣΕ* 5 (2015 [2020]), p. 965-972
- KYRIAKIDIS & ZUGMEYER 2019 N. KYRIAKIDIS & St. ZUGMEYER, « Les fortifications de Delphes dans l'Antiquité : état de la question et premiers résultats de l'étude architecturale », *BCH* 143 (2019), p. 249-266
- LALONDE 1991 G. V. LALONDE, « Horoi of Roads », dans *The Athenian Agora. Results of Excavations conducted by the American School of Classical Studies at Athens, vol. XIX*, 1991, p. 13-14
- LAMBRINOUDAKIS 1980 V. LAMBRINOUDAKIS, « Staatskult und Geschichte der Stadt Epidauros », *Αρχαιογνωσία* 1 (1980), p. 39-63
- LAMBRINOUDAKIS 1990 V. LAMBRINOUDAKIS, « Un réfugié argien à Épidaure au v^e siècle avant J.-C. », *CRAI* 1990, p. 174-185
- LÄMMER 1982 M. LÄMMER, « Der sogenannte olympische Friede in der griechischen Antike », *Stadion*, 8/9 (1982), p. 47-83
- LATTIMORE 1962 R. LATTIMORE, *Themes in Greek and Latin Epitaphs*², 1962
- LAVELLE 1985 B. M. LAVELLE, « Hipparchos' Herms », *EMC* 29 (1985), p. 411-420
- LEAKE 1841 W. M. LEAKE, *The Topography of Athens*, 1841
- LEFÈVRE 1998 Fr. LEFÈVRE, *L'Amphictionie pyléo-delphique : histoire et institutions*, 1998
- LEFÈVRE 2002 Fr. LEFÈVRE, *CID IV : Documents amphictioniques*, 2002
- LEGRAND 1893 Ph.-E. LEGRAND, « Inscriptions de Trézène », *BCH* 17 (1893), p. 84-121
- LETACONNOUX 1941 J. LETACONNOUX, « La construction des grands chemins et le personnel des Ponts et Chaussées de Bretagne au xviii^e siècle », *Annales de Bretagne* 48 (1941), p. 63-113
- LIDONNICI 1995 L. R. LIDONNICI, *The Epidaurian Miracle Inscriptions. Text, Translation and Commentary*, 1995
- LITSA 2019 M. LITSA, « Αναζητώντας τον ιππόδρομο των Δελφών : μαρτυρίες σε περιηγητικά κείμενα (15^{ος}-19^{ος} αι.) », dans Moretti & Valavanis 2019, p. 167-177
- LOHMANN 1987 H. LOHMANN, compte-rendu de J. OBER, *Fortress Attica: Defense of the Athenian Land Frontier 404-33 B.C.* (Leiden 1985), *Gymnasium* 94 (1987), p. 270-274

- LOHMANN 1992 H. LOHMANN, « Agriculture and Country Life in Classical Athens », dans WELLS 1992, p. 29-58
- LOHMANN 1993 H. LOHMANN, *Atene-Ἀθήνη: Forschungen zu Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des klassischen Attika*, 1993
- LOHMANN 2002a H. LOHMANN, « Ancient Roads in Attica and the Megaris », dans GOETTE 2002 p. 73-91
- LOHMANN 2002b H. LOHMANN, « Antike Strassen und Saumpfade in Attika und der Megaris », dans OLSHAUSEN, SONNABEND 2002, p. 109-147
- LOHMANN 2015 H. LOHMANN, « Wachturm oder Turmgehöft ? Privater oder staatlicher Wehrbau ? Der Turm von Mati und die ‚Pyramiden‘ in der Argolis », dans B. BECK-BRANDT, S. LADSTÄTTER, B. YENER-MARKSTEINER (dir.), *Turm und Tor. Siedlungsstrukturen in Lykien und benachbarten Kulturlandschaften. Akten des Gedenkkolloquiums für Thomas Marksteiner in Wien, November 2012*, 2015, p. 249-278
- LOLOS 2003 Y. LOLOS, « Greek Roads. A Commentary on the Ancient Terms », *Glotta* 79 (2003), p. 137-74
- LOLOS 2011 Y. LOLOS, *Land of Sikyon: Archaeology and History of a Greek City-State*, *Hesperia Supplement* 39, 2011
- LOOMIS 1998 W. T. LOOMIS, *Wages, Welfare Costs and Inflation in Classical Athens*, 1998, p. 203-219
- LORIMER 1903 H. L. LORIMER, « The Country Cart of Ancient Greece », *JHS* 23 (1903), p. 132-151
- LORING 1895 W. LORING, « Some Ancient Routes in the Peloponnese », *JHS* 15 (1895), p. 25-89
- LUCAS 2018 Th. LUCAS, « La remonte de la cavalerie dans le monde grec : l'apport des comptes de l'hipparque Pompidas (*IG VII, 2426*) », *BCH* 142 (2018), p. 209-232
- LUCAS 2019 Th. LUCAS, *L'organisation militaire de la confédération béotienne (447-171 av. J.-C.)*, thèse inédite de l'université Paris 1 Panthéon Sorbonne, sous la direction de Chr. MÜLLER et Fr. PROST, 2019
- LUCE 1991 J.-M. LUCE, « L'aire du char des Rhodiens », *BCH* 115 (1991), p. 691-699
- LUCE 1999 J.-M. LUCE, « Le paysage delphique du XII^e à la fin du V^e siècle av. J.-C. », *CRAI* 143/3 (1999), p. 975-995

- LUCE 2004 J.-M. LUCE, « Le finage de Delphes », dans Chr. CHANDEZON & Chr. HAMDOUME, *Les hommes et la terre dans la Méditerranée gréco-romaine, colloque international de Montpellier et Loupian (21-23 mars 2002)*, *Pallas* 64 (2004), p. 197-210
- LUCE 2008 J.-M. LUCE, *L'aire du pilier des Rhodiens (fouille 1990-1992) à la frontière du profane et du sacré* 2008
- LUCE 2011 J.-M. LUCE (dir.), *Delphes, sa cité, sa région, ses relations internationales*, *Pallas* 87 (2011)
- MALKIN 2011 I. MALKIN, *A Small Greek World. Networks in the Ancient Mediterranean*, 2011
- MARCHAND 2002 J. MARCHAND, *Well-Built Kleonai. A History of the Peloponesian City Based on a Survey of the Visible Remains and a Study of the Literary and Epigraphical Sources*, thèse inédite de l'University of California, Berkeley, 2002
- MARCHAND 2009a J. MARCHAND, « Kleonai, the Corinth-Argos Road and the "Axis of History" », *Hesperia* 78 (2009), p. 107-163
- MARCHAND 2009b J. MARCHAND, « All Roads Lead to Nemea: Physical Evidence for Ancient Roads in the Territory of Kleonai in the North-Eastern Peloponnesos », *AA* 2009/2, p. 1-49
- MARTIN 1951 R. MARTIN, *Recherches sur l'agora grecque. Études d'histoire et d'architecture urbaine*, 1951
- MARTIN 1956 R. MARTIN, *L'urbanisme dans la Grèce antique*, 1956
- MATHÉ 2010 V. MATHÉ, *Le prix de la construction en Grèce aux IV^e et III^e siècles avant J.-C. : étude sur les chantiers financés par les sanctuaires de Delphes, d'Épidaure et de Délos*, thèse inédite de l'université Lyon 2, sous la dir. de J.-Ch. MORETTI, 2010
- MATTHAIOU 2009 A. P. MATTHAIOU, « Οι οδοί της Αττικής. Οι αρχαίες γραπτές μαρτυρίες » dans KORRES 2009, p. 22-33
- MAUDET 2016 S. MAUDET, « Une Méditerranée connectée ? Réseaux, connectivité et histoire économique archaïque (VIII^e-VI^e siècles avant J.-C.) », *Hypothèses* 19 (2016), p. 225-236
- McHUGH 2017 M. McHUGH, *The Ancient Greek Farmstead*, 2017
- McHUGH 2019 M. McHUGH, « Going the Extra Mile: Travel, Time and Distance in Classical Athens », *ABSA* 114 (2019), p. 207-240
- McINERNEY 1997a J. McINERNEY, « Parnassos, Delphi and the Thyades », *GRBS* 38 (1997), p. 263-283

- MCĪNERNEY 1997b J. MCĪNERNEY, « The Phokikon and the Hero Archegetes », *Hesperia* 66/2 (1997) 193-207
- MCĪNERNEY 1999 J. MCĪNERNEY, *The Folds of Parnassos. Land and Ethnicity in Ancient Phokis*, 1999
- MCĪNERNEY 2011 J. MCĪNERNEY, « Delphi and Phokis: A Network Theory Approach » dans LUCE 2011, p. 95-106
- MCĪNERNEY 2015 J. MCĪNERNEY, « Phokis », dans H. BECK & P. FUNKE (dir.), *Federalism in Greek Antiquity*, p. 199-221
- MEE *et al.* 1997 Chr. MEE, H. FORBES, M. P. ATHERTON (dir.), *A rough and rocky place : the landscape and settlement history of the Methana Peninsula, Greece : results of the Methana Survey Project, sponsored by the British School at Athens and the University of Liverpool*, 1997
- MIGEOTTE 2004 L. MIGEOTTE, « La mobilité des étrangers en temps de paix en Grèce ancienne » dans MOATTI 2004, p. 615-648
- MILCHHOEFER 1895 A. MILCHHOEFER, « Erläuternder Text », dans E. CURTIUS, J. A. KAUPERT, *Karten von Attika*, Bd. 7-8, 1895
- MILES 2015 M. M. MILES (dir.), *Autopsy in Athens*, 2015
- MOATTI 2004 Cl. MOATTI (dir.), *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne : procédures de contrôle et documents d'identification*, EFR 341, 2004
- MOATTI 2012 Cl. MOATTI, « Mobilités et circulations : approche historiographique et conceptuelle » dans CAPDETREY & ZURBACH 2012, p. 39-52
- MOATTI & CHEVREAU 2021 Cl. MOATTI & E. CHEVREAU (dir.), *L'expérience de la mobilité de l'Antiquité à nos jours, entre précarité et confiance*, 2021
- MOATTI & KAISER 2007 Cl. MOATTI & W. KAISER (dir.), *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne : procédures de contrôle et d'identification*, 2007
- MOATTI *et al.* 2009 Cl. MOATTI, W. KAISER, CHR. PÉBARTHE (dir.), *Le monde de l'itinérance en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne : procédures de contrôle et d'identification : tables rondes, Madrid 2004-Istanbul 2005*, 2009
- MORETTI 1953 L. MORETTI, *Iscrizioni agonistiche greche*, 1953
- MORETTI 1967 L. MORETTI, *Iscrizioni storiche ellenistiche*, 1967

- MORETTI 1992 J.-Ch. MORETTI, « Les entrées en scène dans le théâtre grec : l'apport de l'archéologie », *Dramaturgie et actualité du théâtre antique : actes du colloque international de Toulouse, 17-19 octobre 1991*, *Pallas* 38 (1992), p. 79-107
- MORETTI & VALAVANIS 2019 J.-C. MORETTI & P. VALAVANIS, *Les hippodromes et les concours hippiques dans la Grèce antique*, *BCH Suppl.* 62, 2019
- MORGAN 1994 C. MORGAN, « The Evolution of a Sacral 'Landscape' : Isthmia, Perachora, and the Early Corinthian State », dans Alcock & Osborne 1994, p. 105-142
- MORRIS & PAPADOPOULOS 2005 S. MORRIS, J. K. PAPADOPOULOS, « Greek Towers and Slaves: An Archaeology of Exploitation », *AJA* 109 (2005), p. 155-222
- MOTTAS & DECOURT 1997 Fr. MOTTAS, J.-Cl. DECOURT. « Voies et milliaires romains de Thessalie », *BCH* 121 (1997), p. 311-54
- MUIR 2011 St. MUIR, « Religion on the Road in Ancient Greece and Rome », dans P. A. HARLAND (dir.), *Travel and Religion in Antiquity*, 2011, p. 29-47
- MULLER 1982 A. MULLER, « Megarika VIII-IX », *BCH* 106 (1982), p. 379-407
- MULLER 1983 A. MULLER, « Mégarika X-XI », *BCH* 107 (1983), p. 157-179
- MULLER 1984 A. MULLER, « Megarika XII-XIV », *BCH* 108 (1984), p. 249-266
- MULLIEZ 1982 D. MULLIEZ, « Notes sur le transport du bois », *BCH* 106 (1982), p. 107-118
- MUNN 1986 M. H. MUNN, compte-rendu de J. OBER, *Fortress Attica: Defense of the Athenian Land Frontier 404-33 B.C.* (Leiden 1985), *AJA* 90 (1986), p. 363-365
- MUNN 1989 M. H. MUNN, « New Light on Panakton and the Attic-Boeotian Frontier » dans H. BEISTER (dir.), *Boiotika. Vorträge vom 5. Internationalen Bötien-Kolloquium zu Ehren von Professor Dr. Siegrfried Lauffer, Institut für Alte Geschichte, Ludwig-Maximilian-Universität, München, 13.-17. Juni 1986*, 1989, p. 231-244
- MUNN 1993 M. H. MUNN, *The Defense of Attica: The Dema Wall and the Boiotian War of the 378-375 BC*, 1993
- MUNN 2010 M. H. MUNN, « Panakton and Drymos: A Disputed Frontier » dans H. LOHMANN, T. MATTERN (dir.), *Attika. Archäologie einer „zentralen“ Kulturlandschaft. Akten der internationalen Tagung vom 18.-20. Mai in Marburg*, 2010, p. 191-192

- MUNN 2021 M. H. MUNN, « Inscriptions from Panakton », *Hesperia* 90/2 (2021), p. 281-337
- MUNN & ZIMMERMANN-MUNN 1990 M. H. MUNN, M.-L. ZIMMERMANN-MUNN, « On the Frontiers of Attica and Boiotia: The Results of the Stanford Skourta Plain Project », dans A. SCHACHTER (dir.), *Essays in the Topography, History and Culture of Boiotia, Teiresias Suppl.* 3 (1990), p. 33-40
- MURE 1842 W. MURE, *Journal of a Tour in Greece and the Ionian Islands*, 1842
- MÜTH *et al.* 2016 S. MÜTH, P. I. SCHNEIDER, M. SCHNELLE, P. D. DE STAEBLER (dir.), *Ancient Fortifications: A Compendium on Theory and Practice*, vol. 1, 2016
- NEUBURGER 1919 A. NEUBURGER, *Die Technik des Altertums*, 1919, p. 457-459
- NIELSEN 2013 Th. H. NIELSEN, « Can 'Federal Sanctuaries' be identified in Triphylia and Arkadia ? », dans FUNKE & HAAKE 2013, p. 227-244
- OBER 1985 J. OBER, *Fortress Attica: Defense of the Athenian Land Frontier, 404-322 B.C. Mnemosyne* 84, 1985
- OBER 1987 J. OBER, « Early Artillery Towers. Messenia, Boiotia, Attica, Megarid », *AJA* 91 (1987), p. 569-604
- ÖHLER 1913 J. ÖHLER, s.v. « ὄδοποιόι », *RE* VIII, col. 2134, 1913
- OLIVER 1951 J. H. OLIVER, compte-rendu de D. MAGIE, *Roman Rule in Asia Minor to the End of the 3rd Century a. C.*, *AJPh* 72 (1951), p. 198-201
- OLIVER 1955 J. H. OLIVER, « The Date of the Pergamon Astynomic Law », *Hesperia* 24 (1955), p. 88-92
- OLSHAUSEN & SONNABEND 1994 E. OLSHAUSEN & H. SONNABEND (dir.), *Grenze und Grenzland. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums* 4, 1990, 1994
- OLSHAUSEN & SONNABEND 2002 E. OLSHAUSEN & H. SONNABEND (dir.), *Zu Wasser und zu Land: Verkehrswege in der antiken Welt. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums* 7, 1999, 2002
- OLSHAUSEN & SAUER 2009 E. OLSHAUSEN & V. SAUER (dir.), *Die Landschaft und die Religion. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums* 9, 2005, 2009

- OLSHAUSEN & SAUER 2014 E. OLSHAUSEN & V. SAUER (dir.), *Mobilität in den Kulturen der antiken Mittelmeerwelt. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums 11, 2011, 2014*
- OSBORNE 1985 R. OSBORNE, « Buildings and Residence on the Land in Classical and Hellenistic Greece : the Contribution of Epigraphy », *ABSA* 80 (1985), p. 119-128
- OSBORNE 1986 R. OSBORNE, « Island Towers : the Case of Thasos », *ABSA* 81 (1986), p. 166-178
- OSBORNE 1987 R. OSBORNE, *Classical Landscape with Figures. The Ancient Greek City and its Countryside*, 1987
- OSBORNE 1992 R. OSBORNE, « The Road from Lamia to Amphissa », *CR* 42 (1992), p. 145-146
- OULHEN 2004 J. OULHEN, « Phokis », dans HANSEN & NIELSEN 2004, p. 399-430
- OWENS 1983 E. J. OWENS, « The *koprologoi* at Athens in the Fifth and Fourth Centuries B. C. », *CQ* 77 (1983), p. 44-50
- PAPADIMITRIOU 1949 I. PAPADIMITRIOU, « Επιγραφαι εξ Επιδαύρου », *AE* 87-88 (1948-1949), p. 135-145
- PAPANGELI 2009 K. PAPANGELI, « Ιερά οδός, δυτικό τμήμα » dans KORRES 2009, p. 124-137
- PAPANGELI *et al.* 2018 K. PAPANGELI, S. FACHARD, A. KNOPELL, « The Mazi Archaeological Project 2017: Test Excavations and Site Investigations », *Antike Kunst* 61 (2018), p. 153-163
- PAPAZOGLOU 1988 F. PAPAZOGLOU, *Les villes de Macédoine à l'époque romaine*, *BCH Suppl.* 16, 1988
- PARISOT 2015 P. PARISOT, *Le contrôle de l'espace européen par les rois de Macédoine, des origines à la fin de la monarchie (vr^e siècle av. J.-C.-168 av. J.-C.)*, thèse inédite de l'université de Lorraine, sous la dir. de M. SÈVE, 2015
- PARKER 1991 V. PARKER, « The Dates of the Messenian Wars », *Chiron* 21 (1991), p. 142-172
- PARSONS 1943 A. W. PARSONS, « Klepsydra and the Paved Court of the Pythion », *Hesperia* 12 (1943), p. 191-267
- PASCUAL & PAPAΚONSTANTINOY 2013 J. PASCUAL & M.-F. PAPAΚONSTANTINOY (dir.), *Topography and history of ancient Epicnemidian Locris*, 2013

- PÉCHOUX 1992 P.-Y. PÉCHOUX, « Aux origines des paysages de Delphes », dans BOMMELAER 1992, p. 13-38
- PÉLÉKIDIS 1962 C. PÉLÉKIDIS, *Histoire de l'éphébie attique des origines à 31 avant Jésus-Christ*, 1962
- PERLMAN 2000 P. PERLMAN, *City and Sanctuary in Ancient Greece: The « theorodokia » in the Peloponnese*, 2000
- PERNICE 1894 E. PERNICE, « Der Fahrweg über den Taygetos », *AM* 19 (1894), p. 365-367
- PERNIN 2014 I. PERNIN, *Les baux ruraux en Grèce ancienne : corpus épigraphique et étude*, 2014
- PERRIER & CHABROL 2019 A. PERRIER & A. CHABROL, « Recherches historiques et géomorphologiques sur la localisation de l'hippodrome de Delphes », dans MORETTI & VALAVANIS 2019, p. 179-196
- PESCHLOW-BINDOKAT 1999 A. PESCHLOW-BINDOKAT, « Das Strassennetz der Latmia. Pleistarch und die Erschliessung des Territorium von Herakleia am Latmos », dans H. L. SCHWANDNER & Kl. RHEIDT (dir.), *Stadt und Umland. Neue Ergebnisse der archäologischen Bau- und Siedlungsforschung, Diskussionen zur archäologischen Bauforschung* 7, 1999, p. 186-200
- PETRONOTIS 2005 A. PETRONOTIS, « Ἡ τὰ μάλιστα λεωφόρος (Pausanias 8.54.5) in Arkadia », dans E. Østby (dir.), *Ancient Arcadie. Papers from the third international seminar on Ancient Arcadie, held at the Norwegian Institute at Athens, 7-10 May 2002*, 2005, p. 185-196
- PETTEGREW 2011 D. K. PETTEGREW, « The Diolkos of Corinth », *AJA* 115/4 (2011), p. 549-574
- PETTEGREW 2016 D. K. PETTEGREW, *The Isthmus of Corinth. Crossroads of the Mediterranean World*, 2016
- PHAKLARIS 1985 P. PHAKLARIS, *Αρχαία Κυνουρία. Ανθρώπινη δραστηριότητα και περιβάλλον*, thèse de l'université de Thessalonique, 1985
- PHAKLARIS 1987a P. PHAKLARIS, « Αμαξιτοί δρόμοι της αρχαίας Κυνουρίας », *Πελοποννησιακά Παράρτημα* 13 (1987), p. 155-160.
- PHAKLARIS 1987b P. PHAKLARIS, « Η μάχη της Θυρέας », *Ήρος* 5 (1987), p. 101-119
- PHAKLARIS 1990 P. PHAKLARIS, *Αρχαία Κυνουρία. Ανθρώπινη δραστηριότητα και περιβάλλον*, 1990

- PICARD 1951 Ch. PICARD, « Représentations antiques de l'Apologue dit de Prodicos », *CRAI* 95/3 (1951) p. 310-322
- PICARD 1953 Ch. PICARD, « Nouvelles remarques sur l'apologue dit de Prodicos », *RA* 42 (1953) p. 10-41
- PIÉRART 1974 M. PIÉRART, *Platon et la cité grecque. Théorie et réalité dans la constitution des « Lois »*, 1974
- PIÉRART 2004 M. PIÉRART, « Argolis », dans HANSEN & NIELSEN 2004, p. 599-619
- PIÉRART 2009 M. PIÉRART, « Le réseau routier d'Argolide et la Périégèse de Pausanias. À propos d'un ouvrage récent », *REA* 111 (2009), p. 237-256
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1984 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἡ Tabula Peutingeriana καὶ ἡ χερσόνησος τοῦ Μαλέα », *Ἡόρος* 2 (1984), p. 175-188
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1986 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἀναβρυτή. Σημειώσεις ἀπὸ μίας ἔρευνα », *ΛακΣπ* 8 (1986), p. 442-444
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1987a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Συμβολὴ στὴν τοπογραφία τῆς Σκιρίτιδος », *Ἡόρος* 5 (1987), p. 121-148, pl. 29-32
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1987b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἡ ἀνατολικὴ ἀκτὴ τῆς χερσονήσου τοῦ Μαλέα », *ΛακΣπ* 9 (1987), p. 277-285
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1988a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Τὸ πόλισμα Ἄμφεια (Παυσ. IV 5,9) », *Πρακτικὰ τοῦ Γ' Διεθνοῦς Συνεδρίου Πελοποννησιακῶν Σπουδῶν, Καλαμάτα 9-15.9.1985, Πελοποννησιακὰ Παράρτημα* 13, τόμ. Β' (1987-1988), p. 479-485, pl. ΞΘ'-ΟΑ'
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1988b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ὁ μῦθος τοῦ Ὀρέστη καὶ ἡ τοπογραφία τῆς κλασικῆς Ἀρκαδίας », *Πρακτικὰ XII Διεθνοῦς Συνεδρίου Κλασικῆς Ἀρχαιολογίας, Ἀθήνα 4-10.9.1983, τόμ. Δ' (1988)*, p. 60-165, πίν. 54· πρβλ. Τόμο περιλήψεων 187
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1988c Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, *Ἡ Νότια Μεγαλοπολιτικὴ Χώρα, ἀπὸ τὸν 8ο π.Χ. ὡς τὸν 4ο μ.Χ. αἰώνα. Συμβολὴ στὴν τοπογραφία της*, *Ἡόρος: Ἡ Μεγάλη Βιβλιοθήκη*, 1988
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1988d Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἡ ἀνατολικὴ ἀκτὴ τοῦ Μαλεα κόλπος Μονεμβασίας », *ΛακΣπ* 9 (1988), p. 277-285
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1991 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Κλίμαξ (Παυσ. VIII 6, 4) », *Ἡόρος* 8-9 (1990-91), p. 279-283
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1993a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Τὸ ὁδικὸ δίκτυο τῆς κεντρικῆς Ἀρκαδίας », *Πρακτικὰ τοῦ Δ' Διεθνοῦς Συνεδρίου Πελοποννησιακῶν Σπουδῶν*,

- Κόρινθος 9-16.9.1990, Πελοποννησιακά Παράρτημα 19 (1992-93), τόμ. Β', p. 201-206*
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1993b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Συμβολή στην τοπογραφία τῆς ΝΔ Ἀργολίδος. Ὀδικὸ δίκτυο καὶ ἄμυνα », *Πρακτικά τοῦ Δ' Διεθοῦς Συνεδρίου Πελοποννησιακῶν Σπουδῶν, Κόρινθος 9-16.9.1990, Πελοποννησιακά Παράρτημα 19/2 (1992-1993)*, p. 226-236
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1995 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, *Οδικὸ δίκτυο καὶ ἀμύνα. Ἀπὸ τὴν Κόρινθο στὸ Ἄργος καὶ τὴν Ἀρκαδία*, 1995
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1997 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἡ ἀμαξήλατος ὁδὸς στὴ Βόρεια Ἑλλάδα », dans *Ιστορικὴ Τοπογραφία Μακεδονίας καὶ Ηπείρου, Αφιέρωμα στὸν Ν. G. L. Hammond. Συμπόσιο πρὸς τιμὴν Ν. Hammond, Πεντάλοφος Κοζάνης 13-15.5.1993, Παράρτημα Μακεδονικῶν ἀρ. 7 (1997)*, p. 357-364
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1998a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Τερμονισμοὶ Πελοποννήσου », *Ἡόρος 10-12 (1992-98)*, p. 313-325
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1998b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Λακωνικά », *Ἡόρος 10-12 (1992-98)*, p. 559-65
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1998c Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Σχιστὴ Ὀδός », *Ἡόρος 10-12 (1992-98)*, p. 579-82
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1999a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἀμαξήλατος ὁδὸς Κέας », *Ἡόρος 13 (1999)* p. 177-188
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1999b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Πελλάνα Λακωνίας : ὁ δρόμος, ποὺ εἶναι τείχος... », *Ἡόρος 13 (1999)*, p. 235-38.
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1999c Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἀπο τὴν ἄμαξα στὸ ὑποζύγιο καὶ ἀπο τὴν ὁδο στὸ καλντερίμι. Δρόμοι καὶ μετὰφορες στὸ Βυζάντιο καὶ τὴν Τουρκοκρατία », *Ἡόρος 13 (1999)*, p. 245-258
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 1999d Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « The Road-Network of Arkadia », dans TH. H. NIELSEN & J. ROY (dir.), *Defining Ancient Arkadia*, 1999, p. 248-319
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2000a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἀμαξήλατος ὁδὸς στὴ Νάξο », *Ἡόρος 14 (2000)*, p. 363-368
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2001 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Τὸ ὀδικὸ δίκτυο τῆς Λακωνίας. Χρονολόγηση, ἀπαρχές καὶ ἐξέλιξη », dans V. MITSΟΡΟΥΛΟΣ-LEON (dir.), *Forschungen in der Peloponnes, Akten des Symposions anlässlich der Feier «100 Jahre Österreichisches Archäologisches Institut Athen»*, Ἀθήνα 5-7.3.1998, 2001, p. 325-330
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2002a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, *Ἀρκαδία. Συλλογὴ μελετῶν, Ἡόρος: Ἡ Μεγάλῃ Βιβλιοθήκη*, 2002

- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2002b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Διασχίζοντας την Πίνδο. Α΄ περίοδος (2002-03): Ν. Γρεβενών », *ΙΣΤ΄ ΑΕΜΘ, Θεσσαλονίκη 12-14.2.2004, ΑΕΜΘ 16* (2002), p. 669-678
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2003a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ταξιδεύοντας στην αρχαία Ελλάδα », dans *EIE: Επιστήμης Κοινωνία, Δ΄ Κύκλος ομιλιών 4.3-15.4.2003: Το ταξίδι από τους αρχαίους έως τους νεότερους χρόνους*, 2003, p. 15-35
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2003b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Διασχίζοντας την Πίνδο. Β΄ περίοδος (2003): Ν. Γρεβενών », *ΙΖ΄ ΑΕΜΘ, Θεσσαλονίκη 13-15.2.2004, ΑΕΜΘ 17* (2003) p. 611-618
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2004a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Διασχίζοντας την [βόρεια] Πίνδο. Διαβάσεις και ἄμυνα: σχεδίασμα », *Πρακτικά Α΄ Πανελληνίου Επιστημονικού Συνεδρίου: Γρεβενά. Ιστορία - Τέχνη - Πολιτισμός, Γρεβενά 1-3.2.2002, 2004*, p. 189-192
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2004b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Όλες οί γέφυρες δὲν ἦταν λίθινες... » , dans ΤΗ. Ρ. ΤΑΣΙΟΣ, (dir.), *Αρχαιοελληνική γεφυροποιΐα, Πρακτικά Ημερίδας ΕΜΑΕΤ Ἀθήνα 20.5.2002, 2004*, p. 97-102
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2004c Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Διασχίζοντας την Πίνδο. Γ΄ περίοδος (2004): Νότια μεθόριος Ν. Γρεβενών », *ΙΗ΄ ΑΕΜΘ, Θεσσαλονίκη 10-12.2.2005, ΑΕΜΘ 18* (2004), p. 641-647
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2006a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Το οδικό δίκτυο της Θεσσαλίας. Δεδομένα και προοπτικές. Σχεδίασμα έρευνας », *1ο ΑΕΘΣΕ, Βόλος 27.2-2.3.2003, 2006*, p. 315-318
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2006b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Το σταθερό μετατρόχιο (1.40μ.) του αρχαίου αμαξήλατου οδικού δικτύου. Διερεύνηση και ερμηνεία (;) », *2ο Διεθνές Συνέδριο Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας, Αθήνα 17-21.10.2005, 2006*, p. 607-611
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2006c Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Από την Πίνδο στον Όλυμπο: Απολογισμός και σχεδίασμα », *Κ΄ ΑΕΜΘ, Θεσσαλονίκη 1-3.3.2007, ΑΕΜΘ 20* (2006), p. 587-590
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2007a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Travelling by Land in Ancient Greece » dans C. ADAM, J. ROY (dir.), *Travel, Geography and Culture in Ancient Greece, Egypt and the Near East*, 2007, p. 78-87
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2007b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Ἀπὸ τὴ Νικόπολη στὴ Θεσσαλία [T. Liv. XXXII 15, 6. Tab. Peut.] », dans K. L. ΖΑΧΟΣ (dir.), *Πρακτικά Δευτέρου Διεθνούς Συμποσίου για την αρχαία Νικόπολη, Πρέβεζα 11-15.9.2002, 2007*, τόμ. I, p. 213-218

- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2007c Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Οι διαβάσεις της Πίνδου και ο Φίλιππος Β΄ », *Ζ' Διεθνές Συμπόσιο, Θεσσαλονίκη 15–20.10.2002, Αρχαία Μακεδονία VII*, 2007, p. 209-220
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2008 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Διασχίζοντας τον Όλυμπο: Οδικό δίκτυο και άμυνα στην Περραιβία (2008-2010) », *Η έρευνα του 2008, ΚΒ' ΑΕΜΘ, Θεσσαλονίκη 2-4.4.2009, ΑΕΜΘ 22 (2008)*, p. 249-254
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2009a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Το πρόγραμμα του ΠΘ/ΙΑΚΑ “Οι διαβάσεις της Πίνδου: Οδικό δίκτυο και άμυνα” », *Θεσσαλικά πεπραγμένα (2005), 2ο ΑΕΘΣΕ, Βόλος 16–19.3.2006, 2009, I*, p. 409-422
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2009b Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Αναζητώντας αμαξιτούς οδούς στη Θεσπρωτία », dans Bj. FORSÉN (dir.), *Thesprotia Expedition I. Towards a Regional History, Acts of Thesprotian Colloquium, Αθήνα 13.5.2006, Papers and Monographs of the Finnish Institute at Athens 15 (2009)* p. 113-117
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2009c Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Οδικό δίκτυο και άμυνα στη δυτική ορεινή Θεσσαλία », dans *Περιφέρεια Θεσσαλίας, 1ο Διεθνές Συνέδριο Ιστορίας και Πολιτισμού της Θεσσαλίας, Πρακτικά Συνεδρίου, Λάρισα 9–11.11.2006, 2009, 1*, p. 328-339
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2009d Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Διασχίζοντας την Πίνδο: Οι διαβάσεις στον Ασπροπόταμο », dans Ε. Γρ. Αυδίκος (dir.), *Ο Ασπροπόταμος στο χώρο και το χρόνο, Πρακτικά 9ου Συμποσίου Ιστορίας-Λαογραφίας και Βλάχικης Παραδοσιακής Μουσικής και χορού, Φιλεκπαιδευτική Αδελφότητα Τζούρτζιας της Αθαμανίας (ΦΑΤΑ), Τρία Ποτάμια 11–13.5.07, 2009*, p. 40-47
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2009e Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Άμαξήλατο οδικό δίκτυο Ν. Λαρίσης », *6ο Συνέδριο Λαρισσαϊκών Σπουδών, Λάρισα 8.5.2004, Ηόρος 17-21 (2004-2009)*, p. 441-447
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2009f Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Η αρχαία αμαξήλατος οδός », dans KORRES 2009, p. 244-248
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2009g Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Λακεδαιμόνιος οίνος για τη Λάκαινα Πότνια: Διερεύνηση του μεγέθους της λακωνικής οινοπαραγωγής », dans Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ (dir.), *Οΐνον ιστορῶ 8: Διεθνές επιστημονικό συμπόσιο προς τιμήν της Σταυρούλας Κουράκου-Δραγώνα*, p. 133-145
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2012 Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, *Το οδικό δίκτυο της Λακωνικής*, 2012
- ΡΙΚΟΥΛΑΣ 2013a Υ. ΡΙΚΟΥΛΑΣ, « Διερευνώντας το ολιγάριθμο των αρχαίων γεφυρών », *Σεμινάριο ΚΠΕ Μακρινίτσας, ΥΠΕΠΘ, Μακρινίτσα 28.11–1.12.2008, Θεσσαλικό Ημερολόγιο 63 (2013)*, p. 43-48

- PIKOULAS 2013b Y. PIKOULAS, « Τα προγράμματα του ΠΘ/ΙΑΚΑ 1. “Διασχίζοντας την Πίνδο: Διαβάσεις και άμυνα. Η έρευνα στη Θεσσαλία” (2006) 2. “Διασχίζοντας τον Όλυμπο: Οδικό δίκτυο και άμυνα στην Περραιβία” (2008) », 3ο ΑΕΘΣΕ, Βόλος 12-14.3.2009, 2013, 277-286
- PIKOULAS 2014 Y. PIKOULAS, « Από τὸ ὀδικὸ δίκτυο τῆς ἀρχαίας Μεσσηνίας: Ἡ ὁδὸς στὴ λαγκάδα τοῦ Νέδοντα », Δ' Τοπικὸν Συνέδριον Μεσσηνιακῶν Σπουδῶν, Καλαμάτα 8-11.10.2010, Πελοποννησιακὰ Παράρτημα 31 (2014), p. 283-294
- PIRISINO 2015 D. PIRISINO, *The Route of the Pythais through Athens and Attica*, thèse non publiée de l'université de Durham, 2015
- PITEROS 2000 Chr. PITEROS, « Αρχαία (Παλαία) Επίδαυρος », ΑΔ 55 (2000), p. 192-193
- PLASSART 1921 A. PLASSART, « Inscriptions de Delphes. La liste des théorodokes », BCH 45 (1921), p. 1-85
- PLATONOS 2009 M. PLATONOS, « Οδικό δίκτυο Βόρειας Αττικής » dans KORRES 2009, p. 140-145
- POTTIER 1900 E. POTTIER, s.v. « hodopoioi », dans Ch. DAREMBERG & E. SAGLIO, DAGR III, 1900, p. 230-321
- POUILLOUX 1954a J. POUILLOUX, *Recherches sur l'histoire et les cultes de Thasos I*, 1954
- POUILLOUX 1983 J. POUILLOUX, « Delphes dans les *Éthiopiennes* d'Héliodore, la réalité dans la fiction », JDS 1983, p. 259-286
- POUILLOUX 1984 J. POUILLOUX, « Roman grec et réalité : un épisode delphique des *Éthiopiennes* d'Héliodore », dans H. WALTER (dir.), *Hommages à Lucien Lerat*, 1984, p. 691-703
- POLIGNAC 1985 Fr. de POLIGNAC, « Argos entre centre et périphérie », *Archives de sciences sociales des religions* 59 (1985), p. 55-62
- POLIGNAC 1994 Fr. de POLIGNAC, « Mediation, Competition, and Sovereignty : The Evolution of Rural Sanctuaries in Geometric Greece », dans ALCOCK & OSBORNE 1994, p. 3-18
- POLIGNAC 1995 Fr. DE POLIGNAC, *La naissance de la cité grecque*², 1995
- POLIGNAC 1998 Fr. DE POLIGNAC, « Divinités régionales et divinités communautaires dans les cités archaïques », dans V. PIRENNE-DELFORGE (dir.), *Les panthéons des cités*, Kernos Suppl. 8, 1998, p. 23-34
- POLIGNAC 2012 Fr. DE POLIGNAC, « Une voie “héracléenne” en Attique ? Cultes, institutions et représentation d'un parcours stratégique » dans

- V. AZOULAY, F. GHERCHANOC, S. LALANNE (dir.), *Le banquet de Pauline Schmitt-Pantel. Genre, mœurs et politique dans l'Antiquité grecque et romaine*, 2012, p. 307-316
- PRÊTRE & CHARLIER 2009 Cl. PRÊTRE & Ph. CHARLIER, *Maladies humaines, thérapies divines. Analyse épigraphique et paléopathologique de textes de guérison grecs*, 2009
- PRETZLER 2007 M. PRETZLER, *Pausanias: Travel Writing in Ancient Greece*, 2007
- PRITCHETT 1965 W. K. PRITCHETT, *Studies in Ancient Greek Topography*, 1965
- PRITCHETT 1969 W. K. PRITCHETT, *Studies in Ancient Greek Topography II*, 1969
- PRITCHETT 1980 W. K. PRITCHETT, *Studies in Ancient Greek Topography III : Roads*, 1980
- PRITCHETT 1982 W. K. PRITCHETT, *Studies in Ancient Greek Topography IV : Passes*, 1982
- PRITCHETT 1989 W. K. PRITCHETT, *Studies in Ancient Greek Topography VI*, 1989
- PRITCHETT 1999 W. K. PRITCHETT, *Pausanias Periegetes II*, 1999
- PROTT & KOLBE 1902 H. VON PROTT & W. KOLBE, « Die Arbeiten zu Pergamon 1900-1901. Die Inschriften », *AM* 27 (1902), p. 44-151, n° 71
- PULLON DE BOBLAYE 1836 M.-E. PULLON DE BOBLAYE, *Recherches géographiques sur les ruines de Morée*, 1836
- RAEPSAET 1984 G. RAEPSAET, « Transport de tambours de colonnes du Pentélique à Éleusis au IV^e siècle av. n. è. », *AntCl* 53 (1984), p. 101-136
- RAEPSAET 1993 G. RAEPSAET, « Le diolkos de l'Isthme de Corinthe. Son tracé, son fonctionnement », *BCH* 117 (1993), p. 233-261
- RAEPSAET 2002 G. RAEPSAET, *Attelages et techniques de transport dans le monde gréco-romain*, 2002
- RAEPSAET 2008 G. RAEPSAET, « Land Transport part 2 : Riding, Harnesses and Vehicles » dans ID. (dir.), *Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*, 2008, p. 580-605
- RAFTOPOULOU 2009 M. RAFTOPOULOU, « Γέρακας : Νέα στοιχεία για τη χωροταξία και τη σημασία του αρχαίου δήμου της Παλλήνης », dans VASSILOPOULOU & KATSAROU 2009, p. 331-342
- REINACH 1919 S. REINACH, s.v. « via », dans V. DAREMBERG & E. SAGLIO, *DAGR V*, 1919, p. 778-781

- REINMUTH 1971 O. W. REINMUTH, *The Ephebic Inscriptions of the Fourth Century B.C.*, *Mnemosyne Suppl.* 14, 1971
- RICHER 2018 N. RICHER, *Sparte, cité des arts, des armes et des lois*, 2018
- RICHTER 1960 G. M. A. RICHTER, *Kouroi. Archaic Greek Youths. A Study of the Development of the Kouros Type in Greek Sculpture²*, 1960
- ROBERT 1937 L. ROBERT, *Études anatoliennes*, 1937
- ROBERT 1946 L. ROBERT, « Villes de Carie et d'Ionie dans la liste des théorodoques de Delphes », *BCH* 70 (1946), p. 506-523
- ROBERT 1955 L. ROBERT, « Péripolarques », dans *Hellenica* X, 1955, p. 283-292
- ROBERT 1960 L. ROBERT, « Recherches épigraphiques », *REA* 62 (1960), p. 276-361
- ROBERT 1973 L. ROBERT, « Discours d'introduction au VI^e congrès international d'épigraphie. Munich 1972 », *BAGB* 1973
- ROBERT & ROBERT 1952 J. ROBERT & L. ROBERT, « Bulletin épigraphique », *REG* 65 (1952), p. 124-202
- ROBERT & ROBERT 1955 J. ROBERT & L. ROBERT, « Bulletin épigraphique », *REG* 68 (1955), p. 185-298
- ROBERT & ROBERT 1964 J. ROBERT & L. ROBERT, « Bulletin épigraphique », *REG* 77 (1964), p. 127-259
- ROBERT & ROBERT 1983 J. ROBERT & L. ROBERT, *Fouilles d'Amyzon en Carie*, 1983
- ROBERT 2009a S. ROBERT, « De la route-monument au réseau routier », dans ROBERT & VERDIER (2009), p. 8-12
- ROBERT 2009b S. ROBERT, « L'archéologie des voies aujourd'hui. Un renouveau par l'archéogéographie et l'archéologie préventive », *Archéopages* 27 (2009), p. 54-57
- ROBERT & VERDIER 2009 S. ROBERT & N. VERDIER (dir.), « Du sentier à la route. Une archéologie des réseaux viaires », *Les nouvelles de l'archéologie* 115 (2009), p. 5-56
- ROBU 2014 A. ROBU, *Mégare et les établissements mégariens de Sicile, de la Propontide et du Pont-Euxin. Histoire et institutions*, 2014
- ROELENs-FLOUNEAU 2013 H. ROELENs-FLOUNEAU, thèse de l'université Paris X, sous la dir. De M.-Fr. BOUSSAC et Chr. SCHULER, *Circuler en Asie Mineure cistaurique du IV^e siècle av. n. è. au Principat*, 2013

- ROELENIS-FLOUNEAU 2019 H. ROELENIS-FLOUNEAU, *Dans les pas des voyageurs antiques. Circuler en Asie Mineure à l'époque hellénistique (IV^e s. av. n. è.-Principat)*, 2019
- ROMAIOS 1905 K. A. ROMAIOS, « Laconia : IV. The Ἐρμαῖ on the N.E. Frontier », *ABSA* 11 (1904-1905) p. 137-138
- ROMAIOS 1950 K. A. ROMAIOS, « Ἐρευνητικὴ περιοδεία εἰς Κυνουρίαν » *ΠΑΕ* (1950), p. 235-241
- ROSS 1841 L. ROSS, *Reisen und Reiserouten durch Griechenland*, 1841
- ROUBINEAU 2012 J.-M. ROUBINEAU, « La condition d'étranger de passage dans les cités grecques : statut de droit ou position hors-la-cité » dans J. ZURBACH, L. CAPDETREY (dir.), *Mobilités grecques : mouvements, réseaux, contacts en Méditerranée de l'époque archaïque à l'époque hellénistique*, 2012, p. 157-73.
- ROUGÉ 1983 J. ROUGÉ, compte-rendu de P. JANNI, *La mappa e il periplo. Cartographia antica e spazio odologico*, 1984, *REA* 85 (1983), p. 308-309
- ROUGEMONT 1973 G. ROUGEMONT, « La hiéroménie des Pythia et les "trêves sacrées" d'Éleusis, de Delphes et d'Olympie », *BCH* 97 (1973), p. 75-106
- ROUSSEL 1929 L. ROUSSEL, « Le récit du meurtre de Laïos dans *Oedipe Roi* (798-813) », *REG* 42 (1929), p. 361-372
- ROUSSET 1989 D. ROUSSET, « Les Doriens de la Métropole : étude de topographie et de géographie historique », *BCH* 113 (1989), p. 199-239
- ROUSSET 1994 D. ROUSSET, « Les frontières des cités grecques », *CCG* 5 (1994), p. 97-126
- ROUSSET 1999 D. ROUSSET, « Centre urbain, frontière et espace rural dans les cités de Grèce centrale » dans BRUNET 1999, p. 35-77
- ROUSSET 2002a D. ROUSSET, *Le territoire de Delphes et la terre d'Apollon*, *BEFAR* 310, Athènes, 2002
- ROUSSET 2002b D. ROUSSET, « Terres sacrées, terres publiques et terres privées à Delphes », *CRAI* 2002, p. 215-241
- ROUSSET 2013 D. ROUSSET, « Le stadiasme de Patara et la géographie historique de la Lycie : itinéraires et routes, localités et cités » dans L. CAVALIER (dir.), *Colloque Euploia. Carie et Lycie méditerranéennes : échanges et identités Bordeaux, 5-7 novembre 2009*, 2013, p. 287-99

- ROUSSET *et al.* 2006 D. ROUSSET, G. TIROLOGOS, L. FADIN, « Le lotissement de terre à Delphes au II^e siècle après J.-C. Du texte au terrain », *BCH* 130 (2006), p. 639-663
- ROUX 1979 G. ROUX, *L'Amphictionie, Delphes et le temple d'Apollon au IV^e siècle*, 1979
- ROY 2013 J. ROY, « Olympia, Identity and Itegration : Elis, Eleia, and Hellas », dans FUNKE & HAAKE 2013, p. 107-121
- RÜCKERT 1998 B. RÜCKERT, *Die Herme im öffentlichen und privaten Leben der Griechen: Untersuchungen zum Funktion der griechischen Herme als Grenzmal, Inschriftträger und Kultbild des Hermes*, 1998
- RUSCHENBUSCH 1985 E. RUSCHENBUSCH, « Die Zahl der griechischen Staaten und Arealgrösse und Bürgerzahl der Normalpolis », *ZPE* 59 (1985), p. 253-263
- RUTHERFORD 1990 I. C. RUTHERFORD, « Paeans by Simonides », *HSPH* 93 (1990), p. 169-209
- RUZÉ & CHRISTIEN 2017 Fr. RUZÉ, J. CHRISTIEN, *Sparte. Géographie, mythes et histoire*, 2017²
- SABA 2012 S. SABA, *The Astynomoi Law from Pergamon. A New Commentary*, 2012
- SALLIORA-OIKONOMAKOU 2001 M. SALLIORA-OIKONOMAKOU, « Ἐπιγραφές ἀπὸ τὴν Λαυρεωτική », *Ἀρχαιολογικὴ Ἐφημερίς* 140 (2001), p. 159-166
- SALMON 1993 J. SALMON, « The Other Isthmus ? », *CR* 43 (1993), p. 370-371
- SALVIAT & SERVAIS 1964 Fr. SALVIAT & J. SERVAIS, « Stèle indicatrice thasienne trouvée au sanctuaire d'Aliki », *BCH* 88 (1964), p. 267-287
- SÁNCHEZ 2001 P. SÁNCHEZ, *L'Amphictionie des Pyles et de Delphes. Recherches sur son rôle historique des origines au II^e siècle de notre ère*, 2001
- SARTRE 1979 M. SARTRE, « Aspects économiques et aspects religieux de la frontière dans les cités grecques », *Ktèma* 4 (1979), p. 213-224
- SCHLESIER 2000 R. SCHLESIER, « Menschen und Götter unterwegs. Ritual und Reise in der grieschichen Antike », dans HÖLSCHER 2000, p. 129-157
- SCHNEIDER 1987 P. SCHNEIDER, « Zur Topographie der heiligen Strasse von Milet nach Didyma », *AA* 1987, p. 101-129
- SCHULER 1998 Chr. SCHULER, *Ländliche Siedlungen und Gemeinden im hellenistischen und römischen Kleinasien*, 1998, p. 134-136

- SCHÖMANN & LIPSIUS 1897
G. F. SCHÖMANN & J. H. LIPSIUS, *Griechische Altertümer*, t. 1, *Das Staatswesen*, 1897
- SCHWARTZ 1899
E. SCHWARTZ, s.v. « Bematastai », *RE* III, col. 266-267, 1899
- SHAW 1997
P. J. SHAW, « Message to Sparta: the Route of Pheidippides before Marathon », *Geographia Antiqua* 6 (1997), p. 53-78
- SHEAR 1939
T. L. SHEAR, « The Campaign of 1938 », *Hesperia* 8 (1939), p. 201-246
- SIEBERT 1973
G. SIEBERT, « Réflexions sur la notion de pèlerinage dans la Grèce antique », dans Fr. RAPHAËL, G. SIEBERT, M. JOIN-LAMBERT (dir.), *Les pèlerinages de l'Antiquité biblique et classique à l'Occident médiéval*, 1973, p. 33-53
- SIEBERT 1990
G. SIEBERT, s.v. « Hermès », *LIMC* vol. V (1990), p. 285-387
- SIEBERT 1996
G. SIEBERT (dir.), *Nature et paysage dans la pensée et l'environnement des civilisations antiques : actes du colloque de Strasbourg, 11-12 juin 1992*, Paris, 1996
- SIEBERT 2001
G. SIEBERT, « Hermès, dieu des frontières », dans J.-M. DEMAROLLE (dir.), *Frontières (?) en Europe occidentale et médiane de l'Antiquité à l'an 2000, Actes du colloque de l'association interuniversitaire de Metz, 1999, 2001*, p. 27-37
- SIEWERT 1982
P. SIEWERT, *Die Trittyen Attikas und die Heeresreform des Kleisthenes*, 1982
- SIMÓN 2010
Fr. M. SIMÓN, « Los dioses de los caminos », dans NUÑO 2010, p. 205-221
- SINTÈS 2008
G. SINTÈS, « Géographie historique : itinéraires et organisation spatiale à Thasos », *BCH* 132 (2008), p. 641-65
- SIRON 2018
N. SIRON, « L'histoire de Philippiès d'Hérodote à Lucien. Une incursion dans l'atelier du mythe », *Anabases* 27 (2018), p. 109-131
- SKIAS 1911
A. N. SKIAS, « Τοπογραφικά καὶ ἐπιγραφικά τῶν ἐν Μεσσηνίᾳ Φαρῶν καὶ τῶν πέριξ », *AE* 1911, p. 107-118
- SKORDA 1992
D. SKORDA, « Recherches dans la vallée du Pléistos », dans BOMMELAER 1992, p. 39-66
- SNODGRASS 1971
A. SNODGRASS, *The Dark Age of Greece*, 1971
- SNODGRASS 1993
A. SNODGRASS, « The Rise of the Polis. The Archaeological Evidence », dans M. H. HANSEN, Th. H. NIELSEN (dir.), *The Ancient Greek City-State. Symposium on the occasion of the 250th*

- Anniversary of the Royal Danish Academy of Sciences and Letters, July 1-4 1992, 1993, p. 30-40*
- SOKOLOVSKA 1983 V. SOKOLOVSKA, « Stadion Stone from Issar Mavrinci », *Archeologia Jugoslavica* 22-23 (1982-1983), p. 81-87
- SONNABEND 1994 H. SONNABEND, « Die Wahrnehmung von Grenzen bei Pausanias », dans OLSHAUSEN & SONNABEND 1994, p. 291-302
- SPORN 2018 K. SPORN, « Ancient Phokis : Perspectives on the Study of its Settlements, Fortifications, and Sanctuaries », *AAIA Bulletin* 14 (2018), p. 18-25
- SPORN *et al.* [à paraître] K. SPORN, E. LAUFER, A. FARNOUX, *Ancient Phokis. New Approaches to its History, Archaeology, and Topography. Acts of the Conference held from 30 March to 1 April 2017* [à paraître]
- STANTON 1994 G. R. STANTON, « The Trittyes of Cleisthenes », *Chiron* 24 (1994), p. 161-207
- STEINHAUER 2009 G. STEINHAUER, « Οδικό δίκτυο της Αττικής », dans KORRES 2009, p. 37-74
- TAITA 2001 J. TAITA, « Confini naturali e topografia sacra : i santuari di Kombothékras, Samikon e Olimpia », *Orbis Terrarum* 7 (2001) 107-142
- TAITA 2009 J. TAITA, « Fattori geografici e sviluppi culturali – il caso di Olimpia », dans OLSHAUSEN & SAUER 2009, p. 375-388
- TALBERT 2000 R. J. A. TALBERT, *The Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, Princeton, 2000
- TAUSEND 1998 Kl. TAUSEND, « Der antike Weg von Pheneos nach Orchomenos », *JÖAI* 67 (1998), p. 109-116
- TAUSEND 2006 Kl. TAUSEND, *Verkehrswege der Argolis: Rekonstruktion und historische Bedeutung. Geographica historica* 23, 2006
- TAXIARCHI 2009 P. TAXIARCHI, « Φαληρική οδός » dans KORRES 2009, p. 212-219
- THALHEIM 1893 Th. THALHEIM, s.v. « agronomoi », *RE* I, col. 904, 1893
- THONEMANN 2003 P. J. THONEMANN, « Hellenistic Inscriptions from Lydia », *Ep. Anat.* 36 (2003), p. 95-108
- TOD 1950 M. N. TOD, « Epigraphical notes on freedmen's profession », *Epigraphica* 12 (1950), p. 3-26
- TOEPFFER 1888 J. TOEPFFER, « Die attischen Pythaisten und Deliasten », *Hermes* 23 (1888), p. 321-332

- TOMLINSON 2002 R. A. TOMLINSON, « Road Communications in Classical Attica: Athens and the Mesogeia », dans GOETTE 2002, p. 33-42
- TOUCHAIS 1979 G. TOUCHAIS, « Chronique des fouilles et découvertes archéologiques en Grèce en 1978 », *BCH* 103 (1979), p. 527-615
- TRACY 1975 St. V. TRACY, « Notes on the Pythais Inscription », *BCH* 99 (1975), p. 185-218
- TRAVLOS 1937 I. TRAVLOS, « Ἀνασκαφαὶ Ἱερᾶς Ὀδοῦ », *ΠΑΕ* (1937) 25-41
- TRAVLOS 1988 I. TRAVLOS, *Bildlexikon zur Topographie des antiken Attika*, 1988
- TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1936 I. TRAVLOS & K. KOUROUNIOTIS, « Ἀνασκαφαὶ Ἱερᾶς Ὀδοῦ », *ΠΑΕ* (1936) 27-34
- TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1938 I. TRAVLOS & K. KOUROUNIOTIS, « Ἀνασκαφαὶ Ἱερᾶς Ὀδοῦ », *ΠΑΕ* (1938) 28-34
- TRAVLOS & KOUROUNIOTIS 1939 I. TRAVLOS & K. KOUROUNIOTIS, « Ἀνασκαφαὶ Ἱερᾶς Ὀδοῦ », *ΠΑΕ* (1939) 39-41
- TRÉHEUX 1955 J. TRÉHEUX, « Une nouvelle voie thasienne », *BCH* 79 (1955), p. 427-441
- TYPALDOU-FAKIRIS 2004 C. TYPALDOU-FAKIRIS, *Villes fortifiées de Phocide et la troisième guerre sacrée, 356-346 av. J.C.*, 2004
- ULRICHS 1840 H. N. ULRICHS, *Reise über Delphi durch Phocis und Boeotien bis Theben*, 1840
- VALAVANIS 1980 P. VALAVANIS, « Αρχαῖος πύργος στους Δελφούς », *Αρχαιογνωσία* 1 (1980), p. 331-340
- VALAVANIS 2017 P. VALAVANIS, « Topographical Indications for the Site of the Hippodrome of Delphi. A Preliminary Presentation », *BCH* 141 (2017), p. 623-644
- VALAVANIS 2019 P. VALAVANIS, « Οἰπλόδρομος, τὸ ἀρχαῖο στάδιο καὶ τὰ δυτικά ὅρια τῆς ἱερᾶς χώρας τῶν Δελφῶν », dans MORETTI & VALAVANIS 2019, p. 197-215
- VAN EFFENTERRE & VAN EFFENTERRE 1990 H. VAN EFFENTERRE & M. VAN EFFENTERRE, « Le contrôle des étrangers dans la cité grecque » dans *Symposion 1988: Vorträge zur griechischen und hellenistischen Rechtsgeschichte*, 1990, p. 251-259

- VANDERPOOL 1978 E. VANDERPOOL, « Roads and Forts in Northwestern Attica », *California Studies in Classical Antiquity*, 11 (1978) 227-245
- VATIN 1976 Cl. VATIN, « Jardins et services de voirie », *BCH* 100 (1976), p. 555-564
- VASSILOPOULOU & KATSAROU 2009 V. VASSILOPOULOU, St. KATSAROU, *Από τὰ Μεσόγεια στον Αργολαϊκό, Β' ΕΠΚΑ· Το Έργο μιάς 10ετίας, 1994-2003*, 2009
- VIAL 1984 Cl. VIAL, *Délos indépendante*, *BCH Suppl.* 10, 1984
- VIDAL-NAQUET 2005 P. VIDAL-NAQUET, « Le chasseur noir et l'origine de l'éphébie athénienne », dans *Le chasseur noir. Formes de pensée et formes de société dans le monde grec*, 2005³, p. 151-175
- VION 1989 É. VION, « L'analyse archéologique des réseaux routiers. Une rupture méthodologique, des réponses nouvelles » dans *Paysages découverts. Histoire, géographie et archéologie du territoire en Suisse romande* 1, 1989, p. 67-99
- VORSANGER 2021 A. VORSANGER, « L'administration des routes dans les cités grecques : l'apport de deux inscriptions hellénistiques », *Kentron* 36 (2021), p. 233-250
- WAGNER-HASEL 2002 B. WAGNER-HASEL, « Kommunikationswege und die Entstehung überregionaler Heiligtümer : das Fallbeispiel Delphi », dans OLSHAUSEN, SONNABEND 2002, p. 160-180
- WEBER 1983 E. WEBER, *La fin des terroirs. La modernisation de la France rurale (1870-1914)*², 1983
- WESTERMANN 1910 W. L. WESTERMANN, « Notes upon the Ephodia of Greek Ambassadors », *ClPh* 5 (1910) 205-207
- WILAMOWITZ-MOELENDORFF 1893 U. VON WILAMOWITZ-MOELENDORFF, *Aristoteles und Athen*, 1893
- WEBER-PALLEZ 2016 Cl. WEBER-PALLEZ, « Définir un territoire : les frontières de l'Argolide », dans P.-A. CALTOT *et al.* (dir.), *Vivre et penser les frontières dans le monde méditerranéen antique*, 2016
- WELLS 1992 B. WELLS (dir.), *Agriculture in Ancient Greece. Proceedings of the Seventh International Symposium at the Swedish Institute at Athens, 16-17 May, 1990*, 1992
- WERNER 1997 W. WERNER, « The Largest Ship Trackway in Ancient Times: the Diolkos of the Isthmus of Corinth, Greece, and Early Attempts to

- build a Canal », *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 26 (1997), p. 98-119
- WIESNER 1949 J. WIESNER, s.v. « Panakton », *RE* XVIII, col. 449-450, 1949
- WINTERBERGER 1892 F. WINTERBERGER, « Altattische Landes- und Grenzebefestigungen », *AA* 1892, p. 122-124
- WREDE 1986 H. WREDE, *Die Antike Herme*, 1986
- ZACHARIADOU & KYRIAKOU 1988
O. ZACHARIADOU & D. KYRIAKOU, « Πλατεία Κοτζιά », *AD* 43 (1988), B1, p. 22-29
- ZAPHEIROPOULOS 1960 N. ZAPHEIROPOULOS, *AD* 16 (1960), p. 245.
- ZAVVOU 2002 E. P. ZAVVOU, « Ἡ περιοχή τῶν ἀρχαίων Βοιῶν· τὰ πρῶτα ἀποτελέσματα τῆς ἔρευνας », *ΛακΣπ* 16 (2002), p. 209-227
- ZIMMERMANN 2002 Kl. ZIMMERMANN, « ‚Verkehrsregelungen‘ in der Antike », dans OLSHAUSEN & SONNABEND 2002, p. 181-201.
- ZOGRAFOU 2010 A. ZOGRAFOU, *Chemins d'Hécate : portes, routes, carrefours et autres figures de l'entre-deux*, 2010
- ZURBACH 2012 J. ZURBACH, « Mobilités, réseaux, ethnicité. Bilan et perspective », dans CAPDETREY & ZURBACH 2012, p. 261-273
- ZURBACH 2017 J. ZURBACH, *Les hommes, la terre et la dette en Grèce. c. 1400-c. 500 a.C.*, 2017

TABLE DES FIGURES

Figure 1.	Route d'Athènes à Éleusis (Daphni) : structure de la route antique	45
Figure 2.	Route d'Athènes à Éleusis (Aigaléo) : chaussée en terre battue	45
Figure 3.	Murs de délimitation sur la route d'Acharnes (Athènes, plat. Kotzia)	45
Figure 4.	Aménagement d'une chaussée sur les rives du Nédon	47
Figure 6.	Soutènements sur une route menant au sanctuaire d'Asklépios à Épidaure	49
Figure 5.	Marches sur le chemin de Delphes au Parnasse.	49
Figure 7.	Soutènements de la route d'Oinoé (Agios Vlasios)	49
Figure 8.	Passage aménagé, Portitsa	51
Figure 9.	Passage aménagé en Arcadie	51
Figure 10.	Drain de la route d'Athènes à Éleusis (Daphni)	53
Figure 11.	Conduite d'eau le long de la route de Koilé	53
Figure 12.	Route d'Athènes à Éleusis (Aigaléo), traces de roues dans la terre battue	53
Figure 13.	Route de Koilé, ornières taillées	53
Figure 14.	Pont romain sur le Céphise éleusinien	65
Figure 15.	Pont sur le Céphise athénien (Elaionas)	65
Figure 16.	Pont du ^v e s. av. n.è. dans le sanctuaire de Brauron	65
Figure 17.	Coupe attique à figures rouges, 490 av. n.è. Berlin Antikenmuseum inv. F2298	83
Figure 18.	Skyphos cabirique. Thèbes, musée archéologique	83
Figure 19.	Péliké, 480-470 av. n.è. Vienne, Kunsthistorisches Museum, inv. ANSA IV 3727	85
Figure 20.	Tesson archaïque. Thèbes, musée archéologique	85
Figure 21.	Skyphos, 440-435 av. n.è. Musée de Chiusi, inv. 1831	85
Figure 24.	Coupe, 460-450. Paris, Musée du Louvre, inv. G462	87
Figure 22.	Lécythe, 480-470. New York, Metropolitan Museum, inv. 25.78.2	87
Figure 23.	500-450. Athènes, musée de l'Agora, inv.P4952	87
Figure 25.	Euphronios, coupe, 500-490. Paris, musée du Louvre, inv. G105	89
Figure 26.	Kylix, 470-460. Londres, British Museum	89

Figure 27. Peintre d'Antiphon, kylix, <i>ca</i> 480. Boston, Museum of Fine Arts	102
Figure 28. Coupe dite « du labourage », <i>ca</i> 530 av. n.è. Paris, musée du Louvre, inv. F77	105
Figure 29. Peintre d'Amasis, lécythe, 550-530 av. n.è. New York, Metropolitan Museum, inv. 56.11.1	109
Figure 30. Cairns au lieu-dit Phonemenoi	151
Figure 31. Cratère en cloche, 470-460 av. n.è. Boston, Museum of Fine Arts, inv. 10.185	155
Figure 32. Skyphos, 430-425 av. n.è. Tübingen Universität, inv. S/10.1347	155
Figure 33. Borne de la route d'Éleusis	179
Figure 34. Détail de l'inscription de la borne d'Éleusis.	179
Figure 35. Le tracé de la route d'Éleusis dans le sanctuaire de Daphni	181
Figure 36. L'hermès de Koropi	185
Figure 37. Le pont d'Arkadiko et la route asphaltée	240
Figure 38. Le katagogeion d'Épidaure	245
Figure 39. Fac-simile d'une inscription routière sur la route de l'Asklépieion	248
Figure 40. Route de l'Asklépieion et borne anépigraphe	248
Figure 41. Situation de la ville de Delphes, vue du sud-est.	253
Figure 42. Route en contrebas de la tour d'Agios Athanasios	259
Figure 44. Kaldérim entre Delphes et Chryso	259
Figure 43. Piédroit à l'entrée de Delphes	259
Figure 45. Chemin antique montant vers le Parnasse depuis les fortifications de Koublas	263
Figure 46. Kaldérim montant vers le Parnasse	263
Figure 47. Chemin du plateau de Livadi à l'autre Corycien	265
Figure 48. Vue de la forteresse de Panakton vers le sud-ouest	365
Figure 49. Vue de la forteresse d'Éleuthères vers le nord	376
Figure 50. Ornière et forme de la chaussée dans la forteresse d'Éleuthères	376

TABLE DES CARTES

Carte 1.	Les routes de l'Attique	168
Carte 2.	Les routes de Laconie	196
Carte 3.	Les routes d'Épidaure	230
Carte 4.	Les routes de Delphes	250
Carte 5.	Les environs de Delphes	261
Carte 6.	Itinéraires de la Pythaïde et du Septérion	293
Carte 7.	Les routes du nord-ouest de l'Attique et les plaines de Mazi et Skourta	362
Carte 8.	Routes de la péninsule de l'Akté	399
Carte 9.	Thasos	403
Carte 10.	Routes et sanctuaires en Triphylie et en Élide	436
Carte 11.	Route de Kyrrhos à Gyrbéa	457
Carte 12.	Route de Kyrrhos à Néa Polis	457

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	3
INTRODUCTION	5
1. Le sujet	5
2. La notion de route	7
3. Réseaux routiers et territoires	10
4. Problématiques	13
5. Bornes géographiques et chronologiques	14
6. Méthodologie et sources	15
7. Plan	18
Historiographie	21
1. Lacunes et préjugés	21
2. Les routes dans les relations de voyage (<i>ca</i> 1800-1850)	22
3. Histoire des techniques et des transports (<i>ca</i> 1850-1960)	24
4. Les routes et la géographie historique (<i>ca</i> 1960-1990)	28
5. Recherches récentes (<i>ca</i> 1990-2020)	31
6. Conclusion – perspectives	36
I. LES ROUTES GRECQUES : VESTIGES, PRATIQUES, DISCOURS	37
1. La construction routière	39
1. Tracés	40
1.1. Pentés et virages	40
1.2. Dimensions des voies	42
2. Les structures routières	43
2.1. Chaussées en terre battue	43
2.2. Chaussées rocheuses	44
2.3. Soutènement	47
2.4. Passage aménagé	48
2.5. Drainage	50
3. Les ornières	52
3.1. Des ornières artificielles	52
3.2. Attestations écrites	55

3.3. Dimensions des ornières	56
3.4. Problèmes de circulation	58
3.5. Entretien et coûts	60
3.6. Répartition géographique	61
4. Réponses aux contraintes	63
4.1. Les ponts	63
4.2. Routes d'été, routes d'hiver	66
5. Voies particulières	67
5.1. Routes et carrières de pierre	67
5.2. Le <i>diolkos</i> de Corinthe	69
Conclusion	69
2. Moyens de transport	71
1. La marche	72
1.1. La marche, un moyen de transport évident	72
1.2. ἀνήρ εὐζωνος : le marcheur moyen	74
1.3. Expression de l'accessibilité	77
1.4. Le portage humain : bagages et autres charges	79
2. Les voyageurs à pied, un motif littéraire et iconographique	84
2.1. Hermès, Thésée, Ulysse et les types iconographiques du marcheur	85
2.2. Un motif théâtral	89
2.3. Un motif littéraire	92
<i>a. Les voyageurs dans l'Anthologie grecque</i>	92
<i>b. Les cyniques et les attributs de l'errance</i>	94
2.4. Des codes culturels aux codes sociaux ?	94
3. Le cheval, la mule et l'âne : montures et bêtes de somme	95
3.1. L'usage de montures	96
3.2. L'usage de bêtes de somme	99
4. Les véhicules	101
4.1. L' <i>hamaxa</i> , voiture à tout faire	101
4.2. L' <i>hamaxa</i> dans le transport des charges	104
4.3. L' <i>hamaxa</i> dans le transport des personnes	106
Conclusion	108
3. Lexique	111
1. Routes et passes	111
1.1. Un terme polyvalent : ὁδός	111
1.2. Préfixés de ὁδός	112
1.3. Les passes : ἐσβολή, ἐκβολή	113
2. Hodonymie	115

3. Adjectifs associés aux routes et à la circulation	117
3.1. Adjectifs en -βατος	118
3.2. τετριμμένος, ἀτριβής	118
3.3. Qualités de la route	120
4. Quelles catégories de routes ?	121
4.1. Les grand-routes : ἀμαξιτός, λεωφόρος, εὐθεία	121
<i>a. Ἡ ἀμαξιτός</i>	121
<i>b. Ἡ λεωφόρος</i>	123
<i>c. Ἡ εὐθεία</i>	124
<i>d. Répartition des termes</i>	125
4.2. Sentiers et raccourcis	128
<i>a. Les noms du chemin</i>	128
<i>b. Opposition entre route et chemin</i>	130
Conclusion	136
4. Routes et perception de l'espace	137
1. Itinéraires et « espace hodologique »	137
1.1. L'espace hodologique	137
1.2. Connaissance et transmission des itinéraires	138
1.3. Itinéraires littéraires : le genre de la périégèse	140
1.4. L'estimation empirique des distances	144
2. Cairns et piliers hermaïques : entre orientation et rituel	146
2.1. Les cairns	147
2.2. Les piliers hermaïques	152
2.3. Du cairn au pilier hermaïque, une évolution linéaire ?	154
3. Les carrefours	157
4. Les routes et les morts	162
Conclusion	165
II. ÉTUDES DE CAS	167
1. Athènes et ses routes à l'époque archaïque	169
1. Vestiges de voies archaïques	170
1.1. Mésogée	170
<i>a. Στεριακή ὁδός</i>	171
<i>b. La route de Sphetos</i>	172
<i>c. Ἀστική ὁδός</i>	173
1.2. Nord de l'Attique	175
<i>a. Vers le Parnès</i>	175
<i>b. Ἰερὰ ὁδός : la route d'Éleusis</i>	177
2. Les Pisistratides et les routes	181

2.1. Les hermès d'Hipparque	182
2.2. L'autel des Douze dieux	188
3. Les routes attiques au tournant du v ^e siècle	190
Conclusion	193
2. Routes et domination spartiate en Laconie	195
1. La structure du réseau routier laconien	198
1.1. De Sparte vers le nord	199
1.2. De Sparte vers l'est : la Thyréatide et la Cynourie	200
1.3. De Sparte vers le sud	203
<i>a. La Maléatide</i>	203
<i>b. La plaine d'Helos et Gytheion</i>	203
<i>c. Le Magne et le cap Ténare</i>	204
1.4. De Sparte vers l'ouest	204
1.5. Un réseau uniforme ?	207
2. Formation et évolutions du réseau routier laconien	208
2.1. Les routes et la formation du territoire de Sparte à l'époque archaïque	208
<i>a. Le « système central »</i>	209
<i>b. Vers le nord</i>	209
<i>c. Le « système occidental »</i>	210
<i>d. Le « système oriental »</i>	213
2.2. Laconie, Arcadie, Corinthie : un réseau péloponnésien ?	214
2.3. Les routes du sud du Péloponnèse après 369	217
<i>a. La Messénie</i>	217
<i>b. La côte orientale</i>	218
<i>c. Les circulations</i>	219
3. Les enjeux du réseau	220
3.1. Routes et suprématie militaire	221
3.2. Routes et exploitation du territoire	222
<i>a. Place des préoccupations économiques dans la mise en place du réseau</i>	222
<i>b. Réseaux routiers et sites ruraux : le Laconia Survey</i>	223
<i>c. Routes et ports</i>	225
<i>d. Routes et carrières</i>	225
Conclusion	228
3. Épidaure : territoire et sanctuaire	231
1. L'Épidaurie : topographie générale et frontières	231
2. Épidaure et les cités de l'Akté	233
3. Routes et défenses : de Tracheia à la plaine d'Iria	234
4. Routes et défenses : Épidaure-Argos	237

5. Les routes de l'Arachnaion et vers la Corinthie	242
6. Un sanctuaire au cœur du territoire	244
6.1. La renommée du sanctuaire	244
6.2. L'Asklépieion dans le réseau routier épidaurien	245
6.3. Les bornes	246
6.4. Des visiteurs à mobilité réduite	249
Conclusion	249
4. Delphes	251
1. Le réseau routier de Delphes	253
1.1. Le territoire de Delphes	253
1.2. Σχιστή οδός	254
1.3. La grand-route de Chéronée à Delphes	256
1.4. Vers le sud et l'ouest	258
1.5. Le Parnasse	262
2. Développement du sanctuaire et voies terrestres	267
2.1. Le centre du monde ?	267
2.2. Delphes et la Phocide	271
2.3. Le rôle du pastoralisme	272
3. Les institutions et la fréquentation du sanctuaire	274
3.1. La construction de routes	274
3.2. Circulations amphictioniques	276
3.3. Circulations et concours	278
4. Géographie mythique, processions et « voies sacrées »	280
4.1. Le nombril du monde	280
4.2. Apollon marcheur	281
4.3. Delphes et Athènes : la Pythaïde	284
<i>a. Sources et chronologie</i>	284
<i>b. Itinéraire. Une voie sacrée ?</i>	285
<i>c. Propagande athénienne, prestige delphique</i>	291
4.4. Delphes et Tempé : le Septérion	292
4.5. L'Amphictionie et ses « voies sacrées »	296
Conclusion	297
III. RÉSEAUX ROUTIERS ET TERRITOIRES	299
1. Administration de la voirie	301
1. Les règlements urbanistiques	301
1.1. Présentation des sources	302
1.2. Empiètements et abus	303
1.3. Les dimensions des voies	304

1.4. Des décrets de circonstance ?	307
2. Δημοσία ὁδός : la voie publique	309
2.1. Voie publique et propriété privée	310
2.2. Voies publiques de Sparte	312
2.3. Voies publiques et chemins privés ?	313
3. Les acteurs de l'entretien des voies	315
3.1. Les magistrats	315
<i>a. Les ἀγρονόμοι de Platon et Aristote</i>	315
<i>b. Athènes : les ὁδοποιοί</i>	317
<i>c. Sparte : les rois et les routes</i>	322
<i>d. L'Asie Mineure hellénistique</i>	322
3.2. Le rôle des particuliers	325
4. La construction de routes	326
4.1. Les ponts de la voie d'Athènes à Éleusis	327
4.2. La voirie dans les comptes de construction : Delphes et Trézène	328
5. Le bornage des routes	330
5.1. Ὀρος ὁδοῦ	330
5.2. La stèle d'Aliki à Thasos	332
5.3. Un bornage à Aigeira ?	334
5.4. Les bornes de Deinosthénès	336
5.5. Les bornes dans les royaumes hellénistiques	338
5.6. Autres mesurages routiers	342
5.7. Les bornes routières : enjeux	344
Conclusion	345
2. Routes et défense du territoire	347
1. La défense du territoire chez les auteurs du IV ^e siècle	348
2. Routes et fortifications	352
2.1. Les forteresses du nord de l'Attique, un « laboratoire » de l'étude des systèmes défensifs	353
2.2. Un système défensif cohérent ?	355
2.3. Forteresses et contrôle des routes	356
3. Routes et défenses : une approche territoriale	360
3.1. La plaine de Skourta	361
3.2. La plaine de Mazi	369
3.3. La tour de Mati sur le territoire de Phénéos (Arcadie)	380
4. Les patrouilles et la sécurité des routes	382
Conclusion	387
3. Les réseaux routiers dans la vie économique des cités	389

1. Routes et territoires ruraux	389
1.1. Les routes dans la morphologie agraire des cités	389
<i>a. Routes et bien-fonds</i>	390
<i>b. Routes et complémentarité des ressources</i>	391
1.2. Routes et habitat rural	393
<i>a. La péninsule de l'Akté</i>	397
<i>b. La péninsule de Méthana</i>	399
1.3. Les routes et le contrôle des territoires exploités	402
2. Routes, ports, carrières et mines	406
3. Routes et marchés	408
3.1. Marchés locaux	408
3.2. Marchés de frontières	411
3.3. Commerce supra-civique et panégyries	413
Conclusion	414
4. Routes et sanctuaires	417
1. Les « voies sacrées »	417
2. Les processions et leurs enjeux	422
3. Sanctuaires, routes et territoires civique	425
3.1. Les sanctuaires extra-urbains et la définition des territoires	426
3.2. Les sanctuaires et les nœuds des réseaux routiers	429
3.3. Les sanctuaires aux frontières des cités	430
4. Routes et sanctuaires régionaux et panhelléniques	433
4.1. Les sanctuaires dans des réseaux routiers régionaux	433
<i>a. Olympie et la Triphylie</i>	434
<i>b. Isthmia</i>	437
4.2. Des mobilités panhelléniques : théories et <i>ekecheiria</i>	439
Conclusion	442
5. Synthèse : structures, échelles et chronologie des réseaux routiers	445
1. La structure des réseaux routiers des cités	446
1.1. Schémas de peuplement et réseaux routiers : une approche théorique	446
1.2. Les centres urbains à la tête des réseaux civiques	449
1.3. Carrefours internes et articulation des échelles	451
1.4. Une hiérarchie des voies ?	453
1.5. Les réseaux routiers, outil de souveraineté territoriale	455
2. Les réseaux routiers au-delà des territoires civiques	459
2.1. L'échelle supra-civique	459
<i>a. Les axes entre cités</i>	460
<i>b. Les zones frontalières</i>	461

2.2. L'échelle régionale et supra-régionale	463
3. Chronologie des réseaux routiers	467
Conclusion	470
Conclusion	473
Annexe : choix d'inscriptions	479
1. <i>IG I</i> ³ , 79 : construction d'un pont sur le Rheitos	479
2. <i>CID IV</i> , 1, l. 40-43 : Delphes, clause sur l'entretien des routes	479
3. <i>CID II</i> , 31, l. 83-87 : Delphes, financement d'une voie de transport de pierre	480
4. <i>IG II</i> ² , 1191 : construction d'un pont sur le Céphise	480
5. <i>EKM II</i> , 401 : inscription urbanistique de Kyrrhos	481
5. <i>OGIS</i> 483, l. 23-90 : inscription urbanistique de Pergame	483
Bibliographie	485
Table des figures	525
Table des cartes	527

Routes et territoires dans la Grèce des cités

Résumé

Cette thèse analyse la place des routes dans l'organisation des territoires en Grèce continentale de l'époque archaïque à l'époque hellénistique. L'étude est menée à partir de l'ensemble des sources disponibles, archéologiques, épigraphiques et littéraires. La première partie souligne le rôle des voies terrestres dans la mobilité des personnes et des biens en Grèce antique. Les routes jouent un rôle majeur dans la mise en forme et le contrôle des territoires civiques : telle est l'idée centrale de cette recherche. Les caractéristiques de la construction routière sont d'abord présentées et mises en relation avec les moyens de transport. Une étude lexicale met en évidence les ressorts de la hiérarchisation des voies. Les routes et les mobilités terrestres, en particulier la marche, tiennent une place importante dans la perception de l'espace des Grecs. La deuxième partie regroupe des études de cas sur les réseaux routiers de l'Attique, la Laconie, Épidaure et Delphes. Une troisième partie explore les enjeux des réseaux routiers dans la construction territoriale des cités-États. Après un chapitre consacré à la prise en charge juridique et administrative des routes, les réseaux routiers sont envisagés dans leurs relations à la défense du territoire et au contrôle des frontières, à la vie économique et à l'exploitation des espaces ruraux, ainsi qu'aux sanctuaires extra-urbains. On peut enfin dégager une réflexion d'ensemble sur la structure des réseaux routiers de la Grèce antique, qui entretient une relation privilégiée avec l'organisation des territoires civiques, tout en se déployant dans une certaine mesure à l'échelle supra-civique et régionale.

Mots-clés : Grèce antique ; cités grecques ; géographie historique ; routes anciennes ; réseau routier ; territoire ; mobilité

Roads and Territories in the Ancient Greek City-States

Summary

This thesis analyses the role of roads in the organisation of territories in continental Greece from the Archaic to the Hellenistic period. The study is based on archaeological, epigraphic and literary evidence. The first section highlights the function of land routes in the movement of people and goods in ancient Greece. Roads play a major role in the shaping and control of civic territories: this is the central idea of this research. Characteristics of road construction are first presented in relation to different means of transport. A lexical study considers the hierarchy of roads. Roads and land mobility, especially walking, are instrumental in shaping ancient Greeks' perception of space. The second section brings together case studies on the road networks of Attica, Laconia, Epidaurus and Delphi. The subsequent section explores the role of road networks in the territorial construction of city-states. After a chapter on the legal and administrative management of roads, road networks are examined in reference to the defence of territory and the control of borders, to economic life and the exploitation of rural areas, and to extra-urban sanctuaries. Based on these elements, a reflection on the structure of road networks in Ancient Greece is outlined. This framework maintains a privileged relationship with the organisation of civic territories, while functioning to a certain extent to the supra-civic and regional scales.

Keywords : Ancient Greece ; Greek city-states ; historical geography ; ancient roads ; road network ; territory ; mobility

UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

ÉCOLE DOCTORALE :

ED 22 — Mondes antiques et médiévaux.

Maison de la Recherche, 28 rue Serpente, 75006 Paris, France

DISCIPLINE : histoire et civilisation de l'Antiquité