

# TRIERES GRECQUES, PHENICIENNES ET EGYPTIENNES

## PLANCHES I-II

En 1953, P. Amandry résumait l'opinion commune au sujet des adversaires sur mer des Grecs pendant les guerres médiques en écrivant: 'la marine phénicienne de cette époque est mal connue'.<sup>1</sup> Mon but principal, dans une étude publiée en 1969, était de combler cette lacune irritante: je crus pouvoir démontrer l'existence, en Phénicie, d'une architecture navale originale et, surtout, d'un type de trière différent du type grec.<sup>2</sup> Ce n'est que de façon incidente que je crus pouvoir attribuer les trières de Nechao au modèle phénicien,<sup>3</sup> ce qui permettait de conserver les conclusions raisonnables de J. A. Davison quant à la date de l'adoption de la trière en Grèce<sup>4</sup> sans mettre en doute la véracité du récit d'Hérodote au sujet de l'existence de trières en Egypte vers 600.<sup>5</sup>

Il n'est pas indifférent de noter que M. A. B. Lloyd, en abordant l'examen du même problème, a suivi une démarche très différente: son but principal, en 1972, était l'étude de la marine saïte.<sup>6</sup> Etant donné qu'il n'envisageait pas la possibilité de types de trières différents, qu'il n'acceptait pas la date traditionnelle de l'invention de la trière à Corinthe que fournit apparemment Thucydide (704 av. J.-C.) et qu'il considérait également comme authentique l'information d'Hérodote, il ne lui restait plus qu'à déterminer une nouvelle date de naissance de la trière, soit le milieu du 7e s.<sup>7</sup> A ce moment, M. Lloyd ignorait l'existence de mon article de 1969,<sup>8</sup> auquel il devait consacrer une réfutation en 1975:<sup>9</sup> souhaitant maintenir intégralement ses conclusions de 1972, M. Lloyd était contraint de soutenir que la trière phénicienne, telle que je l'avais décrite, n'avait jamais existé. Pour lui, la trière phénicienne n'est rien d'autre que 'a vessel which consisted essentially of a Greek hull with the addition of a continuous deck and more elaborate upper works', et dont l'origine doit être cherchée en Grèce.<sup>10</sup> S'étant ainsi engagé—on le verra—sur une voie périlleuse, M. Lloyd s'obligeait, comme par une réaction en chaîne, à fortifier sa théorie du type unique de la trière par des points de vue de plus en plus contestables. Il en arrivait à affirmer que la dépendance de l'Egypte à l'égard de la côte levantine en matière navale ne concernait que l'importation de bois de construction,<sup>11</sup> à souligner le manque d'esprit inventif des Phéniciens en matière de navires de guerre ('there is . . . virtually no literary evidence of any substantial naval invention'<sup>12</sup>) et même à écrire que les Britanniques, excellents navigateurs au demeurant, ne s'étaient pas signalés par un grand nombre d'inventions en matière navale.<sup>13</sup> Je ne puis qu'effleurer en passant le palmarès britannique, en citant, au hasard:

- l'adaptation de la construction à clins à des navires de guerre de très grandes dimensions;<sup>14</sup>
- le plus ancien projet connu de bateau sous-marin, celui de William Bourne dans ses *Inventions and Devises* (Londres 1578);
- la création, sous Elizabeth I, du navire de guerre conçu, pour la première fois, comme un porte-canon permettant de détruire l'ennemi à longue distance: le type de vaisseau qui a provoqué l'anéantissement de l'Invincible Armada est l'ancêtre de tous les vaisseaux de guerre jusqu'à l'invention du cuirassé;
- les premiers vaisseaux à trois ponts: le *Prince Royal* de 1610 et le *Sovereign of the Seas* de 1637;

<sup>1</sup> *La colonne des Naxiens et le portique des Athéniens* (Paris 1953), p. 116, n. 5.

<sup>2</sup> 'Phoenician Oared Ships', *The Mariner's Mirror* 55 (1969), p. 139-162 et 227-45.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 231.

<sup>4</sup> 'The First Greek Triremes', *CQ* 41 (1947), p. 18-24.

<sup>5</sup> Hérodote, ii, 159.

<sup>6</sup> 'Triremes and the Saïte Navy', *JEA* 58 (1972), p. 268-79.

<sup>7</sup> *Ibid.* p. 279.

<sup>8</sup> *Ibid.*, Postscript.

<sup>9</sup> 'Were Necho's Triremes Phoenician?' *JHS* 95 (1975), p. 45-61. Cité ci-après: Lloyd (1975).

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 60.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 55.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 55, n. 75.

<sup>14</sup> R. C. Anderson, 'The Bursledon Ship', *The Mariner's Mirror* 20 (1934), p. 158-70.

- le premier cuirassé de haute mer entièrement dépourvu de voilure: le *Devastation* (1871);
- les premiers navires à turbines;
- le premier *all big gun ship*, le *Dreadnought*, qui, en 1906, rendit d'un seul coup obsolètes tous les cuirassés du monde;
- le premier porte-avions d'escadre (*Furious*, 1917), le premier porte-avions à pont continu (*Argus*, 1917) et le premier porte-avions construit comme tel (*Hermes*, 1919).

On souhaite aux Phéniciens d'avoir fait preuve d'autant d'esprit inventif. Cet esprit, M. Lloyd semble bien vouloir le leur reconnaître en matière d'architecture navale marchande, mais non militaire, et cela en raison de l'absence de traditions littéraires. En fait, une tradition qui attribue aux Sidoniens l'invention de la trière<sup>15</sup> et aux Carthaginois celle de la quadrière<sup>16</sup> n'est pas négligeable, mais laissons là la tradition littéraire, puisque M. Lloyd la conteste sur les points précis où elle est favorable aux peuples phéniciens ou puniques.<sup>17</sup> Les travaux d'Astour,<sup>18</sup> de Sasson<sup>19</sup> et de Linder<sup>20</sup> ont démontré que dès l'âge du bronze l'importance de la marine levantine est l'un des principaux facteurs de l'ordre politique et économique de la Méditerranée orientale. Qui douterait du caractère inventif des constructeurs navals pré-phéniciens en considérant tel vocabulaire d'Ugarit qui ne recense pas moins de 28 catégories de navires différents<sup>21</sup>? Par ailleurs, le poids de certaines ancres ugaritiques, de l'ordre de 600 kg<sup>22</sup>, confirme les données épigraphiques attestant l'existence de cargos de 450 tonnes métriques.<sup>23</sup> Il n'était plus possible d'échouer de tels bâtiments: il leur fallait des ports, et le développement de l'art du charpentier appelait celui de l'art de l'ingénieur: les pré-phéniciens étaient passés maîtres dans l'art d'utiliser des récifs pour créer des ports en eau profonde.<sup>24</sup> On peut se demander par quel prodige ces constructeurs si doués se seraient abstenus d'innover dans une seule matière, celle des navires de guerre. Cette abstention ne pourrait s'expliquer que par l'absence de tout guerre sur mer au large du littoral syrien, or tel n'était pas le cas: les textes d'El Amarna révèlent au contraire un état d'hostilités constantes sur mer entre cités côtières. Un blocus maritime de Byblos et de Simyra est opéré par les forces navales des villes côtières et d'Arados (Arwada), empêchant notamment tout trafic avec Ugarit,<sup>25</sup> des navires de Tyr, de Beryte et de Sidon s'emparent de navires de Byblos à Wahlia,<sup>26</sup> un roitelet syrien, Aziru, forme une coalition avec Arados et Zimrida, roi de Sidon, pour s'emparer de Tyr—l'expédition échoua:<sup>27</sup> tels sont quelques uns des événements de la guerre sur mer à l'époque de la 18<sup>e</sup> dynastie.

Les textes d'Ugarit nous informent sur la guerre navale qui sévissait en Méditerranée orientale peu avant l'effondrement de l'empire hittite. Un texte cite des *sbu any*, troupes (de soldats) de navires, ce qui démontre l'existence de navires destinés à la guerre.<sup>28</sup> Une flotte des Peuples de la Mer, ou de leurs alliés chypriotes, est défaite par trois fois par une flotte aux ordres de Supiluliuma II;<sup>29</sup> il n'est pas douteux qu'une partie au moins de cette flotte était cananéenne, probablement ugaritique. N'oublions pas qu'Ugarit était en mesure de mobiliser cent cinquante navires à la fois,<sup>30</sup> ce que ne put faire Agamemnon

<sup>15</sup> Clément d' Alexandrie, *Stromateis*, I 16, 76.

<sup>16</sup> Pline, *N. H.* VII, 57. Il n'y a aucune raison de douter qu'il s'agisse bien de Carthage: voir Gsell, *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, II, p. 445, n. 3.

<sup>17</sup> Lloyd (1975), p. 50.

<sup>18</sup> M. Astour, 'New Evidence on the last Days of Ugarit', *AJA* 69 (1965), p. 253-58.

<sup>19</sup> Jack M. Sasson, 'Canaanite Maritime Involvement in the Second Millennium B.C.', *Journal of the American Oriental Society* 86 (1966), p. 126-38.

<sup>20</sup> E. Linder, *The Maritime Texts of Ugarit: A Study in Late Bronze Age Shipping*, Brandeis Univ., Ph.D., 1970.

<sup>21</sup> F. Thureau-Dangin, 'Vocabulaires de Ras Shamra', *Syria* 12 (1931), n° 5, p. 228-30.

<sup>22</sup> H. Frost, 'Bronze-Age Stone-Anchors', *The Miner's Mirror*, 56 (1970), p. 387.

<sup>23</sup> Nougayrol, *CRAI* 1960, p. 165; Linder, *op. cit.*,

p. 32-7.

<sup>24</sup> H. Frost, 'Ancient Harbours and Anchorages in the Eastern Mediterranean', in: *Underwater Archaeology*, UNESCO, Paris 1972, p. 95-114. Ajouter à la bibliographie citée p. 114: H. Frost, 'The offshore island harbour at Sidon and other Phoenician sites in the light of new dating evidence', *The International Journal of Nautical Archeology* 2 (1973), p. 75-94.

<sup>25</sup> T. Säve-Söderbergh, *The Navy of the 18th Egyptian Dynasty*, Uppsala-Leipzig, 1946, p. 67.

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Virolleaud, *Syria* 18 (1937), p. 167-68; Linder, *op. cit.*, p. 17 et 206.

<sup>29</sup> H. Otten, 'Neue Quellen zum Ausklang des Hethitischen Reiches', *Mitteil. Deutsch. Orient Gesellschaft* 94 (1963), p. 1-23.

<sup>30</sup> Astour, *op. cit.*, p. 256.

lui-même. Certes, la carence à peu près totale des sources iconographiques cananéennes ne permet pas de conjecturer en quoi un navire marchand différait d'un navire destiné à combattre sur mer, mais il est acquis que les premiers combats sur mer entre des flottes combattant pour des états différents, ce qu'il convient de distinguer soigneusement de la piraterie, ont eu lieu sur les côtes de Syrie, de Chypre ou de Cilicie. Voilà qui doit faire abandonner l'idée de pré-Phéniciens constructeurs navals exclusivement orientés vers la conception de cargos.

Dans la thèse que soutient M. Lloyd, la puissance et l'originalité des créations navales levantines n'ont, de toute façon, aucune influence sur les constructions égyptiennes, puisque 'all available evidence indicates that it (la dépendance égyptienne à l'égard du Levant) was restricted to the purchase of wood from the Lebanon'.<sup>31</sup> En fait, nous disposons de renseignements convergents qui indiquent une profonde influence orientale sur l'un des principaux chantiers navals égyptiens, celui de Prw Nfr, près de Memphi.<sup>32</sup>

Sous Thoutmosis III et Thoutmosis IV apparaissent à Prw Nfr des noms de charpentiers navals syriens, personnel hautement qualifié et non simple main d'oeuvre servile.<sup>33</sup> Ces noms n'apparaissent d'ailleurs pas qu'à Prw Nfr: un Syrien construit des barques divines pour toute l'Égypte<sup>34</sup>. L'on voit, sous Amenophis II, des offrandes au Baal de Prw Nfr et nous connaissons, à l'époque amarnienne, un prêtre au nom hurrite serviteur du culte d'Amon, de l'Ennéade, de Baal et d'Astarté de Prw Nfr. Cette Astarté, dont les attaches avec la mer sont évidentes<sup>35</sup> est également attestée par une inscription des carrières de Tura sous Amenophis II. Le Baal de Prw Nfr est probablement identique au Baal de Memphis mentionné sous la XXVe dynastie, ainsi qu'au Baal Sa-pa-na (Baal le Septentrional) que mentionne le papyrus Sallier parmi les dieux memphites. Or ce Baal du Nord est le dieu des marins, dieu d'Ugarit assimilé ultérieurement à Zeus Kasios.

Le fait qu'un couple de dieux cananéens, tous deux protecteurs de la navigation, ait été révéralé à Prw Nfr est significatif. Il est vraisemblable que le Baal de Prw Nfr, identique au Baal de Memphis, ait été le dieu Protée, dont le sanctuaire, d'après Hérodote<sup>36</sup>, était situé dans le quartier des Tyriens, au sud du temple de Ptah: Protée n'était-il pas un dieu marin? D'ailleurs, toujours au témoignage d'Hérodote, le sanctuaire de Protée contenait, dans son enceinte, celui de l'Aphrodite Etrangère, dans laquelle il est difficile de ne pas reconnaître Astarté.<sup>37</sup> Dès lors, la présence continue de Syriens et de Cananéens et de leurs successeurs phéniciens dans le quartier maritime de Memphis depuis le Nouvel Empire jusqu'à l'époque d'Hérodote peut être considérée, sans grande hardiesse, comme certaine et la conclusion de Helck ne peut être évitée: 'Sicher haben die Ägypter ihre Schiffe auf eigenen Werften gebaut, doch wird dies unter der technischen Leitung syrischer Schiffszimmerleute geschehen sein, so wie im Mittelalter holländische Schiffsbaumeister die Schiffe der Hanse bauten.'<sup>38</sup>

Comment se présentent, à la fin du 8e et au début du 7e s. les navires à rames les plus évolués que l'iconographie nous permette d'apercevoir en Méditerranée?

En Grèce: le bol protocorinthien du Musée de Toronto,<sup>39</sup> les fragments de cratère de l'Acropole<sup>40</sup> et le fragment proto-attique du Phalère<sup>41</sup> représentent sûrement des dières. Ces navires ont comme caractéristique commune une très grande différence en hauteur

<sup>31</sup> Lloyd (1975), p. 51.

<sup>32</sup> Sur l'activité des chantiers de Prw Nfr, voir notamment: S. R. K. Glanville, 'Records of a Royal Dockyard of the Time of Tuthmosis III', *ZÄS* 66 (1931), p. 105-21 et 68 (1932), p. 7-41.

<sup>33</sup> W. Helck, *Die Beziehungen Ägyptens zu Vorderasien im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr.*, Wiesbaden, 1962, p. 372-73.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 545.

<sup>35</sup> A. H. Sayce, 'The Astarte Papyrus and the Legend of the Sea', *JEA* 19 (1933), p. 56-59; Th. H. Gaster, 'The Egyptian "Story of Astarte" and the Ugaritic Poem of Baal', *Bibliotheca Orientalis* 9

(1952), p. 81-8; O. Kaiser, *Die Mythische Bedeutung des Meeres in Ägypten, Ugarit and Israel* (1959), p. 81-91: 'Das Meer in dem Astarte Papyrus'.

<sup>36</sup> ii, 112.

<sup>37</sup> Sur l'Astarté et le Baal de Prw Nfr et de Memphis, voir Helck, *op. cit.*, p. 482 et suiv. et p. 490 et suiv.

<sup>38</sup> Helck, *op. cit.*, p. 544.

<sup>39</sup> J. S. Morrison et R. T. Williams, *Greek Oared Ships, 900-322 B.C.*, Cambridge 1968 (cité ci-après: *GOS*), p. 36 et pl. 7, d.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 37, pl. 7, e et f.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 73 et pl. 8, a.

entre les tolets des deux rangées de rameurs. Il semble que ces rameurs aient été étagés à des niveaux sensiblement différents. En fait, ces dières, celles de l'Acropole surtout, donnent une impression de gaucherie, d'essai approximatif, qui ne paraît pas seulement imputable à la maladresse du peintre. Elles devaient, en tous cas, être hautes sur l'eau et leur centre de gravité ne devait en aucun cas leur permettre de supporter un pont sans chavirer.<sup>42</sup> L'iconographie grecque ne nous a laissé qu'à titre exceptionnel l'image d'un pont superposé aux rameurs avant le 5e s. : le cratère d'Aristonothos.<sup>43</sup> Il est d'ailleurs probable que ce 'pont', qu'aucun étai ne soutient, ne représente en réalité qu'une passerelle posée entre les rameurs, au niveau de leurs bancs.<sup>44</sup> Rappelons, enfin, le passage célèbre de Thucydide : en 480, les trières athéniennes n'étaient pas encore entièrement pontées.<sup>45</sup>

En Phénicie : les reliefs de Sennacherib, vers 690,<sup>46</sup> représentent évidemment des dières. Il ne serait pas raisonnable de prétendre qu'elles ont été inventées plus tard qu'en Grèce sous prétexte que les reliefs ont environ vingt cinq ans de moins que les cratères géométriques :<sup>47</sup> dans l'état fragmentaire de notre documentation, cette différence d'âge n'est pas significative. Bien au contraire, des dières aussi perfectionnées que celles du palais de Quayundjiq ne s'expliquent pas sans une bien plus longue évolution que celle dont les frustes dières grecques de l'époque géométrique sont le fruit.

Les points d'appui des rames des dières de Quayundjiq sont séparés en hauteur par une distance minimale, ce qui ne sera réalisé sur les dières grecques qu'au 6e s.<sup>48</sup> Cette disposition implique que les rameurs étaient disposés à des niveaux voisins, par conséquent que le centre de gravité était placé bas. On comprend, dès lors, qu'un pont ait pu s'étendre sur toute la longueur du navire, un pont entouré complètement par un pavois auquel était suspendu un grand nombre de boucliers et qui supportait une nombreuse infanterie de marine. La comparaison entre la dière du Musée de Toronto et celle de Quayundjiq démontre qu'il s'agit de navires dont la structure est entièrement différente : la seconde est sensiblement plus large que la première.

M. Lloyd me paraît sous-estimer l'importance du pont au point de vue de la structure du navire : ce pont devait supporter un grand nombre de combattants, mais, surtout, le navire devait supporter leur agitation au combat et, éventuellement, leur présence simultanée du même bord : ceci suppose une stabilité à toute épreuve.

En raison de la plus grande largeur des galères phéniciennes, le problème du passage de la dière à la trière se posait en termes très différents en Grèce et en Phénicie. La solution n'était pas, pour les Phéniciens, exagérément compliquée : un léger accroissement en largeur, compensé par une augmentation proportionnelle en longueur permettait aisément d'acomoder un troisième rameur sans faire preuve de beaucoup d'imagination. En Grèce, le problème consistant à augmenter la force propulsive du moteur humain tout en n'augmentant pas sensiblement les dimensions de la coque aurait été insoluble sans l'invention hardie de la *parexeiresia* : plus personne ne songe à nier que celle-ci était la caractéristique essentielle de la trière grecque.

<sup>42</sup> Toutes les représentations de navires géométriques donnent l'impression de bâtiments extrêmement effilés. Les modèles en bois de l'Heraion de Samos (D. Ohly, 'Holz', *AM* 68 (1953), p. 111 et suiv.), vers 600, qui ne furent certes pas exécutés à l'échelle, mais qui visaient certainement l'exactitude générale, confirment cette impression. Il en est de même des chenêts géométriques d'Argos en forme de navire (P. Courbin, 'Une tombe géométrique d'Argos' *BCH* 81 (1957), p. 370 et suiv. en ce qui concerne les chenêts) : on imagine mal qu'un navire 'large' ait pu donner naissance à une vue aussi expressionniste d'un navire.

<sup>43</sup> Le cratère d'Aristonothos est la seule représentation indiscutable d'un pont à l'époque archaïque. La gemme du Metropolitan Museum de New York (*GOS*, p. 117, Arch. 107; L. Casson, *Sea and Seaman-ship in the Ancient World*, Princeton, 1971, fig. 84)

me paraît fort suspecte : l'éperon, en forme de groin de sanglier, est d'une parfaite orthodoxie archaïque, mais la forme du *stolos* ne se rencontre qu'à du 4e s. (stèle de Démocléides, au Musée National d'Athènes) et l'*aphlaston*, qui n'a aucun équivalent archaïque, ressemble étrangement à celui des monnaies de Phaselis du 3e s. Il est vrai que L. Casson (*op. cit.*, p. 61, n. 92) considère comme un pont la ligne qui surmonte les rameurs sur de nombreuses représentations de vases à figures noires (*GOS*, pl. 12,b; pl. 14, c, d; pl. 17,a,c,e; 18,d; 21,a,d). R. T. Williams, dans *GOS*, a certainement raison de considérer ces lignes comme des lisses ('rails').

<sup>44</sup> Au sujet de ce pont, voir *GOS*, p. 74, 75, 80, 81.

<sup>45</sup> Thucydide, I 13.

<sup>46</sup> Lloyd (1975), pl. VI a.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 55.

<sup>48</sup> par exemple : *GOS*, pl. 19 et 20,a et d.

J'ai exposé ailleurs que la *parexeiresia* était absente de toutes les représentations de trières phéniciennes, si nombreuses sur les monnaies de Sidon et d'Arados avant la conquête d'Alexandre, de même que sur les *bullae* d'argile de Persepolis,<sup>49</sup> et qu'il en est de même sur le modèle de trière du Musée National de Copenhague.<sup>50</sup> M. Lloyd repousse tous ces excellents documents pour les raisons suivantes :

1. Les graveurs de monnaies phéniciens n'ont pas agi autrement que leurs collègues grecs qui, eux aussi, auraient régulièrement omis la représentation de la *parexeiresia*, en raison de la difficulté de la représenter : 'this was a structure of such complexity that artists frequently omitted it'.<sup>51</sup> C'est porter une accusation bien grave contre les artistes grecs, qui nous place au coeur du débat ; M. Lloyd ne peut l'étayer que une note malheureuse de l'excellent ouvrage de L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World* (Princeton, 1971), p. 82, n. 27. Etant donné l'importance capitale de cette note pour le raisonnement de M. Lloyd, il faut l'analyser attentivement. L. Casson, examinant la scène des Argonautes sur la ciste Ficoroni, qui représente l'Argo, écrit : 'the outrigger is not included; the artist, limited to incised lines, may well have felt that its inclusion would have overcomplicated his picture'. A elle seule, la virtuosité du maître de la ciste Ficoroni suffit à démentir cette hypothèse, qui ne repose que sur la conviction que le navire représenté, *parce qu'il* date du 4<sup>e</sup> s., est nécessairement une trière. Or le graveur devait savoir qu'il n'en était rien. La composition de l'équipage de l'Argo, telle que nous la fait connaître Apollonios de Rhodes, était de 55 hommes,<sup>52</sup> dont probablement 50 rameurs :<sup>53</sup> c'était donc une pentécontore. Mais, en outre, Apollonios nous apprend, sans équivoque possible, que les rameurs étaient disposés à deux rameurs par banc :<sup>54</sup> c'était donc une pentécontore-dièrè. Telle était en tous cas la tradition hellénistique, qui correspond parfaitement à ce que montre la ciste Ficoroni : une *dièrè* grecque, c'est à dire une galère dépourvue de *parexeiresia*. L. Casson cite trois autres représentations où l'auteur aurait aussi délibérément omis de montrer la *parexeiresia*, afin de ne pas surcharger (*overcomplicate*) son dessin.<sup>55</sup> Il est impossible de partager ce point de vue : les trois représentations citées montrent des poupes de navires peintes sur des vases ; or *rien* ne démontre qu'il s'agisse bien de trières. L'exemple de la ciste Ficoroni nous invite à la plus grande prudence dans ce domaine. En fait, l'art grec démontre que les artistes n'ont jamais reculé devant la représentation de la *parexeiresia*, s'il y avait lieu d'en représenter une : le vase dit de Talos<sup>56</sup> en fournit un exemple et, dans le domaine des petites surfaces, la *parexeiresia* apparaît aussi bien sur les monnaies de Cius,<sup>57</sup> par exemple, que sur celles de Sinope<sup>58</sup> ou de Phaselis.<sup>59</sup>

2. Le modèle de trière trouvé à Erment, au Musée National de Copenhague : M. Lloyd a pour cette maquette des mots extrêmement durs et il estime que seules sont scientifiques les considérations émises à son sujet en 1962 par ce grand connaisseur de l'architecture navale qu'est R. C. Anderson et qui se terminaient par le verdict suivant : 'it *may* be meant for a trireme, but there is nothing whatever to be learnt from it'.<sup>60</sup> Je n'avais pas manqué, dans mon étude de 1969, de citer cette opinion, pour la critiquer.<sup>61</sup> Or, c'est R. C. Anderson lui-même qui voulut bien prendre la peine de traduire cette étude en anglais et, au sujet de ma critique de son opinion, il m'écrivait : 'You were quite right to "tell me off" for being so severe on the Erment model. I only knew it from the reproduction in Alexanderson's book

<sup>49</sup> Basch, *art. cit.*, pl. 10.

<sup>50</sup> *Ibid.*, pl. 9.

<sup>51</sup> Lloyd (1975), p. 47.

<sup>52</sup> Argon., I, 23-228.

<sup>53</sup> Il faut soustraire du chiffre total de l'équipage, pour obtenir celui des rameurs : Jason, chef de l'expédition, Tiphys, barreur, Orphée, *keleustès* à la cithare (I, 540), Argos, *naupagos*, ainsi que, probablement, Hylas, jouvenceau attaché au service d'Héraclès et sans doute trop jeune pour manier l'aviron (voir H. de la Ville de Mirmont, 'Le navire Argo et la science nautique d'Apollonios de Rhodes', *Revue internationale de l'Enseignement* 30 (1895), p. 230-85, spécialement p. 256).

<sup>54</sup> Argon., I, 395 et suiv. Ou plus exactement deux rameurs par demi-banc, c'est à dire quatre rameurs par section, puisque Héraclès et Ancée occupent à deux le banc du milieu.

<sup>55</sup> Trois cratères à figures rouges : GOS, p. 176, no 4, 5 et p. 177, n° 10.

<sup>56</sup> GOS, pl. 26 a.

<sup>57</sup> BMC, Pontus, pl. XXVIII, n° 7, 8, 9, 10, 11, 12.

<sup>58</sup> BMC, Pontus, pl. XXII, n° 12, 17.

<sup>59</sup> *British Museum Quarterly* 27 (1963), pl. 3.4-6.

<sup>60</sup> Lloyd (1975), p. 47, citant R. C. Anderson, *Oared Fighting Ships*, Londres 1962, p. 17.

<sup>61</sup> Basch, *art. cit.*, p. 158.

and that gave a very poor impression'.<sup>62</sup> Abandonnons donc l'opinion de 1962 de R. C. Anderson, de même que les opinions, citées par M. Lloyd, de C. M. Kauffmann sur les terres cuites égyptiennes en général, pour ne considérer que le modèle d'Erment lui-même: le seul moyen de lui rendre justice est de le prendre en mains, ce que je fis.<sup>63</sup> Sans doute ce modèle n'est-il pas fidèle dans toutes ses proportions, mais c'est l'un des deux modèles antiques qui traduisent le mieux la volonté de représenter tous les aspects d'un navire.<sup>64</sup> Il est, heureusement, moins endommagé que ne l'écrivait Alexanderson: seules manquent les extrémités des rames, du *stolos* et de l'*aphlaston*, ainsi que les personnages qui devaient se tenir sur le pont. Un examen attentif révèle que le modèle était peint: les boucliers étaient décorés et l'étrave porte encore des traces de peinture noire sur fond blanc. Chacun des supports du pont est modelé avec beaucoup de soin (PLANCHE I), de même que la forme très particulière de la partie antérieure de la coque. Compte tenu du soin apporté à la fabrication de ce modèle, il est hors de doute que si l'original avait été doté d'une *parexeiresia*, l'artiste n'aurait pu s'empêcher de la représenter, ne fût ce que de façon schématique. S'il n'a fait aucune tentative en ce sens, la raison en est que ce type de trière ne possédait pas de *parexeiresia*. Le modèle d'Erment confirme donc le témoignage des monnaies: il existait un modèle 'large' de trière, propre à la Phénicie.

Si la question de l'existence de deux types distincts de trières ne devrait plus faire l'objet de difficultés, je conviens que la question de l'antériorité de l'un des deux types par rapport à l'autre est plus délicate. Deux principes de bon sens peuvent cependant nous guider:

1. Aucun état n'acceptera d'accomplir l'effort de produire un matériel de guerre nouveau à grande échelle s'il n'y est pas contraint par une nécessité absolue.

2. Pour être adopté à grande échelle, le matériel nouveau doit être absolument efficace.

Si l'on accepte ces deux règles, on verra que M. Lloyd invoque bien mal à propos, pour justifier l'incompréhensible lenteur de la propagation du type de la trière en Grèce, si elle y a été inventée entre 700 et 650, l'exemple de la lenteur de l'adoption du fusil se chargeant par la culasse.<sup>65</sup> La principale nouveauté du 'Ferguson rifle' n'était nullement le chargement de l'arme par la culasse, ce qui, à l'époque, était connu depuis longtemps,<sup>66</sup> mais résidait dans l'ingéniosité d'un mécanisme qui permettait de recharger l'arme très rapidement, même en marchant.<sup>67</sup> Cependant, l'arme ne répondait pas à l'exigence n° 2 ci-dessus: le mécanisme du 'Ferguson rifle' ne résolvait pas de manière satisfaisante un problème essentiel pour un usage pratique et continu de l'arme se chargeant par la culasse, celui de l'étanchéité absolue de cette dernière. Ce problème technique ne fut résolu que par l'invention de la cartouche oburatrice par expansion, dont le premier brevet fut pris en France en 1812 par Samuel Johannes Pauly. C'est cette invention qui 'rendit le chargement par la culasse *d'usage pratique* (souligné par moi). Auparavant, l'étanchéité des fermetures de culasse n'avait été fonction que de son ajustage.'<sup>68</sup> S'il est permis de tirer une leçon de l'histoire du fusil Ferguson, c'est, peut-être, que les premières trières grecques, qu'elles datent de 700, de 650 ou de 600, n'étaient que les résultats de tâtonnements et qu'elles étaient encore dépourvues de valeur militaire pratique. Dans cette hypothèse, on ne voit pas pourquoi Nechao les aurait adoptées.

En tous cas, en 538, Polycrate de Samos ne les adopta pas, et le fait qu'il ait choisi pour équiper sa première flotte de cent navires le type de la pentécontore<sup>69</sup> est, comme l'avait

<sup>62</sup> Lettre personnelle du 14 août 1968.

<sup>63</sup> Grâce à l'obligeance de Madame Marie-Louise Bulh, Directrice des Antiksamlingen du Nationalmuseet, à qui mes vifs remerciements sont dûs.

<sup>64</sup> L'autre étant le modèle en terre cuite du Musée de Sparte: L. Basch, 'Un modèle de navire romain au Musée de Sparte', *L'Antiquité Classique*, 37 (1968), p. 136-71.

<sup>65</sup> Lloyd (1965), p. 53.

<sup>66</sup> Les canons d'Anholt (Danemark) trouvés sur une épave du Kattegat, antérieure à 1412, se chargeaient par la culasse. On retrouve le chargement par la

culasse sur les fusils de La Chaumette (1700): Merrill Lindsay, *Histoire des armes à feu du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> s.*, Fribourg 1972, p. 117

<sup>67</sup> J. N. George, *English Guns and Rifles*, Plantersville (U.S.A.) 1947, p. 149: 'The chief novelty of the Ferguson rifle . . . did not consist of its being a breech loader, for this was a commonplace feature among English rifles in its day, but lay in the fact that it could be loaded and fired at greater rate than the muzzle loading musket'.

<sup>68</sup> Merrill Lindsay, *op. cit.*, p. 134.

<sup>69</sup> Hérodote, iii, 39.

bien vu Davison,<sup>70</sup> un fait hautement significatif pour l'histoire de la trière en Grèce. J. S. Morrison a tenté de justifier le choix de Polycrate en alléguant que le tyran avait choisi là l'arme du pirate qu'il était.<sup>71</sup> On aurait pu croire qu'il avait été fait justice depuis longtemps, et notamment depuis le travail d'Ormerod,<sup>72</sup> d'un tel jugement sur Polycrate, qui visait tout simplement l'établissement de la première thalassocratie historique:<sup>73</sup> voilà pourquoi il ne distinguait ni amis, ni ennemis, mais c'est bien ainsi que se manifeste l'impérialisme et Athènes n'agira guère de façon différente en châtiant Mytilène, amie désobéissante en 427 et en anéantissant Mélos, seulement coupable de neutralité, en 416. Si Polycrate avait conçu le dessein de dominer la mer grecque, il ne pouvait, en tenant compte des forces de ses adversaires potentiels, que choisir un navire au moins équivalent à ceux qui équipaient les flottes de Milet, de Corinthe ou d'Égine. On ne peut imaginer que la trière ait été répandue en Grèce au 7<sup>e</sup> s. et qu'elle soit ensuite tombée en désuétude. En effet, la date traditionnelle de la venue d'Ameinoclès à Samos se situe pendant la première grande guerre maritime entre états grecs, la guerre lélantine, au cours de laquelle Samos et Corinthe furent alliées. Si, par conséquent, la trière avait été en usage dès cette époque à Samos, elle n'aurait pu qu'y être développée, et non oubliée: l'histoire de Samos n'est qu'une longue suite de démêlés sur mer, notamment avec Égine,<sup>74</sup> l'une des principales marines de l'époque archaïque. De la guerre lélantine à l'arrivée au pouvoir de Polycrate, les occasions d'employer la trière n'auraient donc pas manqué. Concluons: si Polycrate, lorsqu'il constitue la flotte la plus puissante vue en mer Egée depuis celle d'Agamemnon, choisit la pentécontore, c'est parce que la trière grecque, en 538, existe probablement déjà, mais au stade du fusil Ferguson: elle devait vraisemblablement servir de navire de prestige, de parade ou comme aviso rapide, mais il n'existait pas encore de nécessité absolue de faire passer le type du stade expérimental au stade de la production massive.<sup>75</sup>

Cette nécessité absolue ne tarda pas à se produire: jusqu'à la conquête de la côte phénicienne par Cambyse, il n'existait pas de chances de rencontre entre les flottes grecques et phéniciennes. Dès que le Grand Roi put manoeuvrer comme il l'entendait ses flottes personnelles de la Phénicie à l'Ionie, Polycrate en tira les conclusions qui s'imposaient et il constitua, vers 525, une flotte de trières.<sup>76</sup> N. G. L. Hammond note justement: 'The states nearest to the Persian and Carthaginian navies seem to have adopted the trireme more quickly than the states of the Greek mainland.'<sup>77</sup> Il y avait pour cela une bonne raison: c'est que les flottes phéniciennes et puniques avaient adopté la trière bien avant les Grecs.

En Orient, c'est sous commandement perse (ou phénicien) qu'est rassemblée la première flotte grecque de trières: l'expédition du printemps 499 vers Naxos, qui en comptait 200.<sup>78</sup> Ces navires ont probablement constitué le gros de la flotte qui battit les Phéniciens à Chypre au début de la révolte de l'Ionie et de celle qui comptait 353 trières à Ladé en 494.<sup>79</sup> La manoeuvre de masses importantes de trières paraît bien avoir été une nouveauté pour les Grecs, si l'on en juge par le mal que se donna Dionysios de Phocée pour les exercer au combat<sup>80</sup>—même en tenant compte de la *malignitas* d'Hérodote à l'égard des Ioniens. Un texte d'Heracleidès de Mylasa pourrait bien indiquer que les Phéniciens, de leur côté, étaient, aux temps des guerres médiques, rompus de longue date aux tactiques propres à la trière.<sup>81</sup> A l'autre extrémité du monde hellénique, ce sont Syracuse et Corcyre

<sup>70</sup> Davison, *art. cit.*, p. 20.

<sup>71</sup> GOS, p. 129.

<sup>72</sup> *Piracy in the Ancient World*, Liverpool-Londres, 1924; aussi: A. Andrewes, *The Greek Tyrants*, Londres, 1956, p. 120.

<sup>73</sup> Hérodote, iii, 122.

<sup>74</sup> Hérodote, iii, 59.

<sup>75</sup> Que faut-il entendre par le passage de Thucydide (i, 14), disant que, bien des générations après la guerre de Troie, les flottes grecques ne comptaient que *peu* de trières? Il me paraît en tous cas douteux que, comme le suppose M. Lloyd (1975, p. 54), une flotte de pentécontores ait pu être renforcée par

quelques trières, comme aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> s. des vaisseaux de 64 ou de 74 canons pouvaient l'être par des vaisseaux de 100 ou 110 canons combattant sur la même ligne: l'emploi *tactique* des pentécontores et des trières était différent.

<sup>76</sup> Hérodote, iii, 44.

<sup>77</sup> *A History of Greece to 322 B.C.*, Oxford 1959, p. 202.

<sup>78</sup> Hérodote, v, 31-2.

<sup>79</sup> Hérodote, vi, 8.

<sup>80</sup> Hérodote, vi, 11, 12.

<sup>81</sup> U. Wilcken, 'Ein Sosylos Fragment in der Würzburger Papyrussammlung', *Hermes*, 41 (1906) et, en dernier lieu, J. S. Morrison, 'Greek Naval

qui développent des flottes de trières.<sup>82</sup> Pourquoi Syracuse, alors qu'aucune cité sicilienne ne la menace du côté de la mer, sinon parce que la menace carthaginoise se précise,<sup>83</sup> avant d'être brisée à Himère en 480? Quant à la situation de Corcyre peu avant 480, je fais miennes les considérations de Macan: 'The Korkyreans were awkwardly placed half way between Hellas and Italy. Their interests were really as much threatened by the Carthaginian invasion of Sicily as by the Persian invasion of Hellas.'<sup>84</sup>

La façon dont les flottes de trières se sont répandues en Grèce démontre qu'elles ont constitué la réponse à une nécessité absolue, la menace que représentait l'approche des trières phéniciennes et puniques. Un phénomène de diffusion en partie semblable s'est produit avec la quadrirème au 4<sup>e</sup> s. M. Lloyd croit pouvoir établir un parallèle entre la longue stagnation du type de la trière en Grèce et la lenteur avec laquelle Athènes adopta la quadrirème, qui n'apparaît dans ses inventaires qu'en 330, alors que Syracuse en possède depuis 398: cette lenteur s'expliquerait par le conservatisme.<sup>85</sup> En fait, on ne serait en droit de s'étonner du 'retard' mis par Athènes à acquérir des quadrirèmes que si le nouveau type constituait un progrès *absolu*. Or rien ne démontre que les opérations navales menées par Athènes entre 398 et 330 l'aient obligée à affronter d'autres types que des trières. Pour quelle raison aurait-elle abandonné une arme dans le maniement de laquelle elle était l'experte par excellence?<sup>86</sup> En Phénicie, les quinquérèmes apparaissent au plus tard en 351, dans la flotte du roi de Sidon Tennes.<sup>87</sup> Ce n'est cependant qu'en 333 que Memnon de Rhodes pénètre dans la mer Egée à la tête d'escadres phéniciennes, qui comprennent presque certainement le nouveau type de navire: il s'empare de Chios, Methymne et Eresos.<sup>88</sup> Après la mort de Memnon, son neveu Pharnabaze, avec la même flotte, s'empare en 332 de Milet, d'Andros et de Siphnos.<sup>89</sup> La situation *technique* des années 490-480 se répétait pour Athènes: elle était menacée par un nouveau type de navire, et c'était une *nécessité absolue* qui l'obligeait à adopter, à partir de 330, ce nouveau type.

L'invention de la trière phénicienne doit, elle aussi, s'expliquer par un évènement historique qu'il est tentant de rechercher. Les hostilités entre les villes côtières de Phénicie s'étaient poursuivies à l'époque de la suzeraineté assyrienne. Ces guerres se déroulaient dans des conditions très différentes de celles qui affectaient les guerres entre cités grecques: le très grand nombre de ces dernières et leur dispersion géographique permettaient des combinaisons d'alliances telles qu'un équilibre précaire devait subsister en fin de compte, de sorte qu'aucune cité grecque ne pouvait dominer à la fois toutes les autres. A l'inverse, le petit nombre de cités phéniciennes et leur concentration dans un espace restreint pouvait permettre à l'une ou l'autre d'entre elles d'envisager de dominer toutes les autres; d'où l'intérêt de réaliser une arme permettant d'écraser une fois pour toutes la cité rivale. C'est probablement ce qui a dû se passer à Sidon dans le premier quart du 7<sup>e</sup> s.

Lors de la fuite du roi Luli vers Chypre, scène que représente le relief de Quyundjiq, Tyr ne possède que des dières. Or nous savons par un texte de Flavius Josèphe<sup>90</sup> que sous le

Tactics in the 5th Century B.C.', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 3 (1974), p. 21-26, spécialement p. 25.

<sup>82</sup> Thucydide, I, 14.

<sup>83</sup> Diodore Sic., XI, 1. 5.

<sup>84</sup> Macan, *Herodotus, The 7th, 8th, 9th Books*, II, *Appendices*, p. 229.

<sup>85</sup> Lloyd (1975), p. 54.

<sup>86</sup> Athènes avait d'autant moins de raisons de renoncer au type de la trière que la quinquérème (qui était le développement de la quadrirème, mais reposait sur le même principe, cinq hommes maniant ensemble une rame, au lieu de quatre sur la quadrirème) exigeait un grand nombre d'épibates, au contraire de la trière: les difficultés, pour Athènes, de recruter des soldats de marine en grand nombre devaient être considérables et ne pas l'inciter particulièrement à renoncer au type de navire qui

avait assuré sa suprématie depuis 480.

<sup>87</sup> Diodore Sic., XVI, 44. 6.

<sup>88</sup> E. Will, C. Mossé, P. Goukowsky, *Le Monde grec et l'Orient*, 2, *le IV<sup>e</sup> siècle et l'époque hellénistique*, Paris 1975, p. 261.

<sup>89</sup> *Ibid.*, p. 263.

<sup>90</sup> *Antiquités judaïques*, IX, 284-87. Le texte fait état de 60 navires et de 800 rameurs il n'est donc pas question de diviser le second chiffre par le premier pour obtenir une définition du type des 60 navires. Le texte est peut-être corrompu: fraudrait-il lire 8000 rameurs, ce qui donnerait environ 130 rameurs par navire? Je ne suggère pas que ces 60 navires aient été des trières, mais que ce conflit naval aigu entre Sidon et ses alliés contre Tyr, dont tous les épisodes ne nous sont pas connus, a créé des conditions propices à l'invention de la trière.



règne de Sennacherib, une flotte de 60 navires assura le blocus de Tyr, qui résista cinq ans et finit par vaincre la flotte envoyée pour la conquérir. Il n'est pas douteux que cette coalition ait été dirigée par la principale rivale de Tyr, Sidon—avant sa destruction en 676 ou 677. Comme les événements évoqués par Flavius Josèphe constituent le conflit sur mer le plus aigu dont nous ayons connaissance entre les cités phéniciennes, il est tentant d'y voir les conditions de la naissance de la trière phénicienne. L'attribution de l'invention de la trière à Sidon par Clément d'Alexandrie n'a donc rien qui soit en contradiction avec les données historiques.

Il reste à examiner le problème qui justifie le titre de l'article de 1975 de M. Lloyd: les trières de Nechao étaient-elles phéniciennes? Je ne méconnais pas les liens qui unissaient les souverains saïtes aux cités grecques, ni le fait que les navires cariens publiés par M. Lloyd<sup>91</sup> ne sont pas du type phénicien: mais ce ne sont pas des trières. La trière grecque, si elle existait à l'époque de Nechao, ce qui n'est pas assuré, devait en être au stade expérimental. Pourquoi Nechao, qui envoyait des Phéniciens faire le tour de l'Afrique,<sup>92</sup> qui disposait des chantiers de Prw Nfr et de son quartier de charpentiers phéniciens et dont les prédécesseurs du Nouvel Empire avaient régulièrement fait appel aux constructeurs du Levant, pourquoi Nechao se serait-il adressé à Corinthe ou à Samos pour obtenir qu'il avait pratiquement sous la main?

Aussi n'est-ce pas par hasard que ce soit précisément l'Egypte qui ait livré un modèle de trière qui ne doit rien à la tradition grecque et tout à la tradition phénicienne.

C'est peut-être ici qu'il convient de mentionner un curieux ostrakon (PLANCHE II a) provenant de Sakkarah, d'époque indéterminée, qu'expose le Fitzwilliam Museum de Cambridge. Sur cet ostrakon est tracé un croquis très schématique d'un navire à rames et à éperon que plusieurs caractéristiques rapprochent des représentations des monnaies phéniciennes:

- un éperon immense;
- une figure de proue, humaine semble-t-il: un archer? Aucun navire grec n'a jamais été doté d'une telle figure de proue, mais les navires phéniciens étaient ornés d'un *pataikos*<sup>93</sup> dont le croquis de Cambridge donne peut-être un exemple;
- la façon dont les rames sont représentées: elles s'arrêtent au niveau de la quille, sans traverser la coque; cette convention, étrangère à l'art égyptien, s'observe sur toutes les monnaies phéniciennes et sur les *bullae* de Persepolis.<sup>94</sup>

Enfin, même s'il convient d'abandonner l'attribution à Nechao des fragments de collier du Louvre en forme de navire,<sup>95</sup> il n'en reste pas moins que ces navires représentent des galères de tradition phénicienne et non grecque. Certes, tels qu'ils sont représentés, ces navires sont probablement le fruit de la fantaisie d'un artisan qui aura surmonté un navire réel d'une construction parasite: un kiosque (partie hachurée de la PLANCHE II a). Mais l'important, parce que l'artisan n'a pu l'inventer, c'est la rangée continue de boucliers, présente sur toutes les monnaies phéniciennes et absente des représentations grecques à de rares exceptions près.<sup>96</sup> B. Landström a vu dans la rangée de cercles des 'holes'.<sup>97</sup> Il est exclu que ces cercles puissent représenter des sabords de nage; en effet, tous les cercles doivent représenter le même objet, or il est impossible de manier une rame passant par les cercles que j'ai tracés en noir sur la PLANCHE II a. L'impression en creux, en Egypte, ne signifie évidemment pas qu'il faut voir une ouverture dans ces cercles: l'Egypte offre, de Medinet Habu à Philae, des centaines d'exemples de 'reliefs en creux'. La seule explication valable pour l'ensemble des cercles est qu'ils représentent des boucliers.

<sup>91</sup> Lloyd (1975), pl. VII c.

<sup>92</sup> Hérodote, iv, 42.

<sup>93</sup> Hérodote, iii, 73.

<sup>94</sup> Basch *art. cit.*, pl. 10.

<sup>95</sup> A. B. Lloyd, 'The so-called galleys of Nechao', *JEA* 58 (1972), p. 307-8.

<sup>96</sup> Sur les représentations grecques, on ne trouve pas de boucliers fixés à demeure sur un pavois, mais

des boucliers soit portés par l'équipage (*GOS*, pl. 8,b), soit directement à portée des rameurs (*GOS*, pl. 10,d et pl. 11,d). Une exception: une fibule géométrique (*GOS*, pl. 8,c), peu représentative, il est vrai, en raison de son caractère schématique.

<sup>97</sup> B. Landström, *Ships of the Pharaohs*, Londres, 1970, p. 141.

Enfin, M. Lloyd croit pouvoir reconnaître dans un petit modèle de navire corinthien en terre cuite du British Museum un navire à *parexeiresia* et, peut-être, la preuve que la trière était connue à Corinthe au 7<sup>e</sup> s. La photo de ce modèle (PLANCHE II *b-c*) permet de voir clairement qu'il est dépourvu de toute structure permettant d'éloigner le point d'appui des rames de la coque. Il s'agit d'un petit bâtiment à éperon dont la coque est surmontée d'un pavois de couleur rougeâtre. Un tel pavois, en toile, est encore en usage de nos jours en mer Egée. Quant au modèle fragmentaire du musée de Corinthe, également invoqué par M. Lloyd,<sup>98</sup> il est d'une facture si grossière qu'il est préférable de l'écarter du débat comme source de renseignements.

Les trières de Nechao étaient-elles phéniciennes? Un athénien du 5<sup>e</sup> s., qui avait vécu Salamine, ou qui avait entendu son père en parler, aurait probablement été surpris par la question, tant la réponse allait de soi.

Lorsque, dans l'*Hélène* d'Euripide, le roi d'Égypte met à la disposition de Ménélas et de son épouse un navire, c'est une pentécontore qu'il choisit. L'attribution à un grand roi d'un type de navire aussi démodé démontre, par le souci du détail, la volonté de faire délibérément preuve d'archaïsme. Mais ne suffisait-il pas de mentionner 'une pentécontore', ou, à la rigueur, une 'pentécontore égyptienne'? Non, puisque Euripide précise, sans autre nécessité que celle de la couleur locale, que la pentécontore à laquelle Théoclymène fait appel est . . . sidonienne?<sup>99</sup>

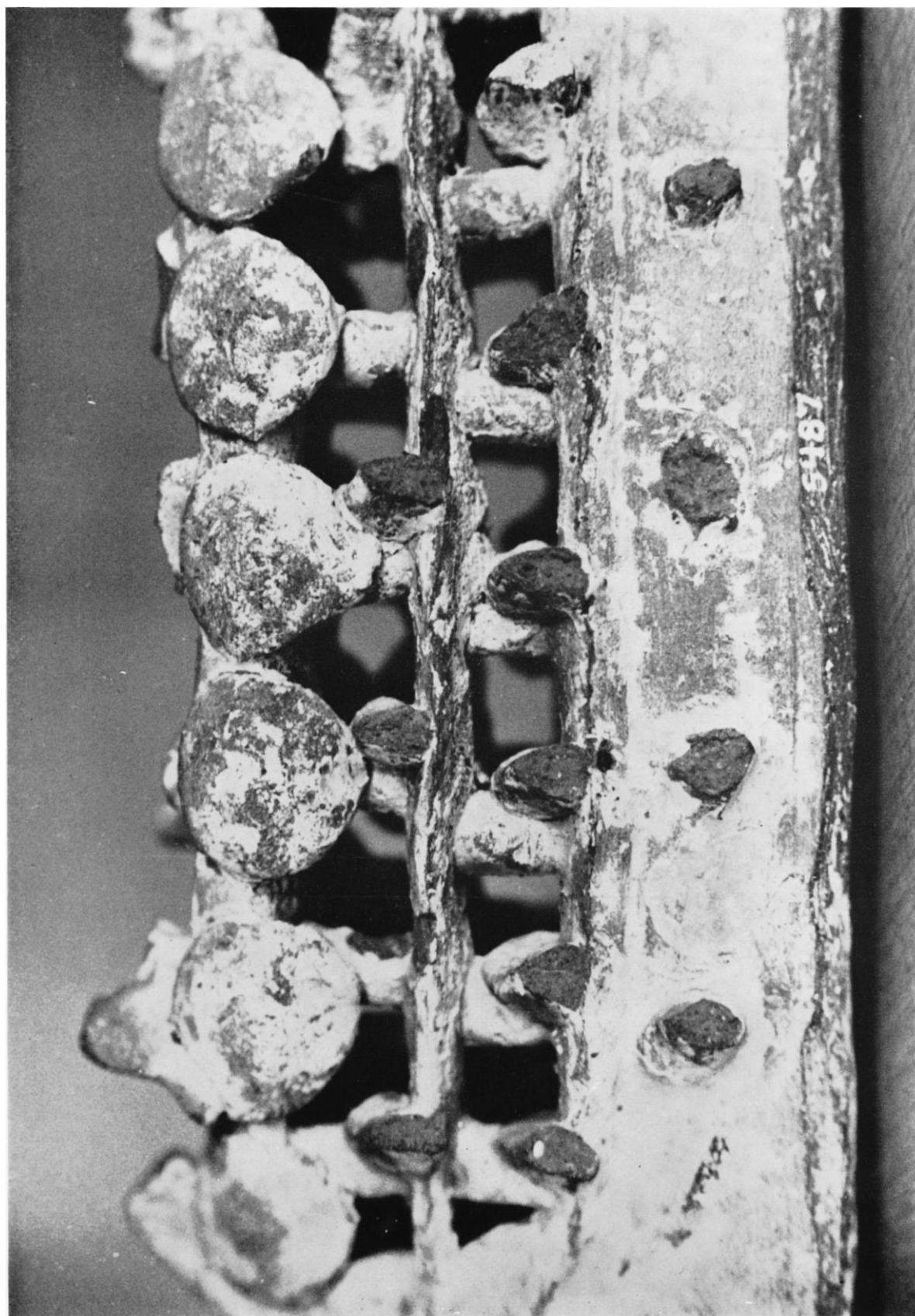
Pourquoi Nechao aurait-il agi autrement que Théoclymène?

LUCIEN BASCH

*Bruxelles*

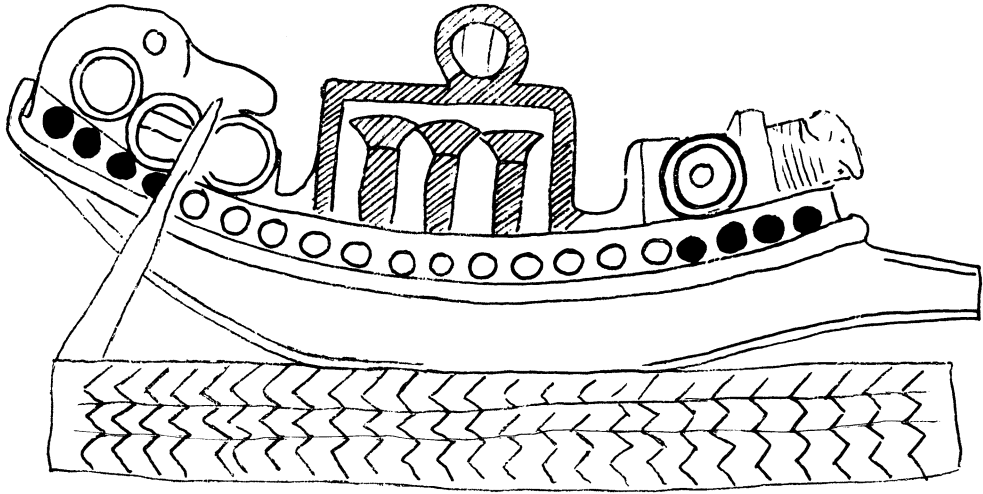
<sup>98</sup> Lloyd (1975), p. 53, n. 64.

<sup>99</sup> *Hélène*, v. 1412-13.

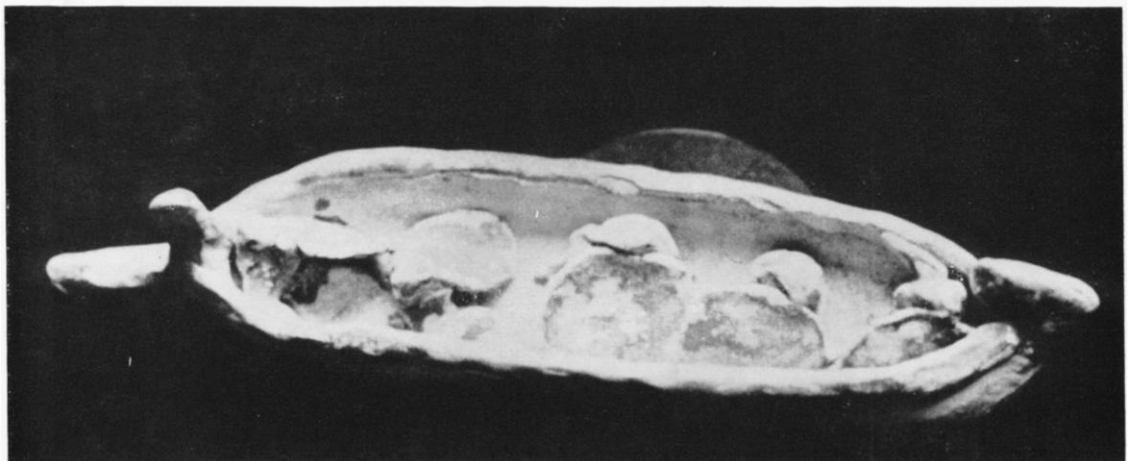


Modèle de trière d'Erment. Musée National de Copenhague. (Photo de l'auteur)

TRIERES GRECOQUES, PHENICIENNES ET EGYPTIENNES



(a)



TRIERES GRECQUES, PHENICIENNES ET EGYPTIENNES