



Athènes et la mer à l'époque classique de [Pierre Cuvelier](#) est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons – Attribution à l'auteur - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification - 3.0 - France](#).

Athènes et la mer à l'époque classique

Pierre Cuvelier

Bibliographie

- M.C. Howatson et alii, *Dictionnaire de l'Antiquité*, Bouquins Robert Laffont, Paris, 1993 (traduction remaniée et augmentée du *Oxford Companion to Classical Literature* ; un outil précieux, tant pour la Grèce que pour le monde romain, sur tous les sujets ; cf les articles *Colonisation, 1,3, Clérouque, Navires grecs et romains*)
- Claude Mossé, *Dictionnaire de la civilisation grecque*, éd. Complexe, Paris, 1992 (clair et synthétique ; cf principalement les articles *Commerce, Emporoi, Marine, Prêts maritimes, Naucreries, Naukleroi, Pirée, Triérarchie*)
- P. Lévêque, *L'aventure grecque*, Livre de poche, Paris (Armand Colin 1964) (synthèse de la période)
- dir. J-P. Vernant, *Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*, Point Seuil, Paris, 1999 (article précis et technique consacré aux galères grecques)
- M. Austin et P. Vidal-Naquet, *Economie et sociétés en Grèce ancienne*, Armand Colin (notamment pour les passages des orateurs consacrés au commerce et aux prêts maritimes)
- Paul Faure et M-J. Gaignerot, *Guide grec antique*, Hachette supérieur, Paris, 1991 (approche générale et dossier n°13 sur la flotte grecque)

Introduction

A l'époque classique, Athènes apparaît comme la puissance maritime par excellence, à laquelle répond Sparte, puissance terrestre, en une sorte de partage. Pourtant, au début du Vème siècle, les Athéniens ne se considèrent pas comme des marins : la période voit leur puissance militaire se construire, atteindre son apogée, puis rester très incertaine après la guerre du Péloponnèse où Sparte a jeté bas la thalassocratie qu'était l'*archè*. Il s'agit donc d'observer le lien qui existe entre Athènes, en tant que puissance, et la mer, en tant qu'à la fois moyen et enjeu de la constitution puis du maintien ou non de cette puissance.

L'importance de ce lien est considérable dans trois domaines :

- la **puissance militaire**, acquise par la victoire navale de Salamine puis maintenue par la thalassocratie, avant d'être malmenée puis perdue au IVème siècle ;
- le **commerce maritime**, vital pour l'approvisionnement de la cité, rendu prospère par le rayonnement du Pirée pendant l'ensemble de la période et par les multiples ressources fournies par les colonies ;
- l'influence qu'une telle relation à la mer entraîne sur la **société** et le jeu politique

Sources

Les sources littéraires : **Hérodote** et **Thucydide** fournissent des descriptions de la flotte grecque à divers moments des guerres médiques et de la guerre du Péloponnèse et décrivent les batailles navales ; Thucydide écrit également un discours de Périclès traitant de la puissance navale d'Athènes. On trouve également un récit de la bataille de Salamine dans la tragédie d'**Eschyle** *Les Perses* en 472. Les deux *Constitution d'Athènes*, celle d'**Aristote** et celle dite du **Vieil Oligarque**, fournissent des renseignements sur les institutions, complétés par les plaidoyers et les accusations d'orateurs tels que **Lysias** et **Démosthène** à propos du commerce. Ces sources sont toutes athéniennes, il convient donc de garder à leur égard une certaine distance critique.

Les sources archéologiques : les fouilles effectuées au **Pirée**, notamment dans d'anciennes cales sèches destinées aux galères, permettent de tenter des reconstitutions relativement précises des navires grecs de l'époque classique. L'archéologie sous-marine fournit aussi un apport non négligeable par l'étude des **épaves**, en majorité des navires de commerce. Certains **bas-reliefs** suffisamment détaillés représentant des trières peuvent s'avérer utiles à l'étude. Enfin, les très nombreuses **poteries** retrouvées dans toute la Méditerranée et leur présence ou non dans les palais ou les tombes d'autres pays nous renseignent sur l'importance des échanges commerciaux et des exportations de produits athéniens dans une région donnée.

Plan

I La mer, moyen et enjeu de la puissance d'Athènes pendant toute la période

II La marine athénienne et la mise en oeuvre de la guerre sur mer

III Le commerce maritime

On s'attachera, dans chacune de ces parties, à montrer les conséquences sur la société athénienne d'une si étroite relation avec la mer.

I. La mer, moyen et enjeu de la puissance d'Athènes aux V^{ème}-IV^{ème} siècles

A. La « descente vers la mer »

Il existait déjà une flotte athénienne avant les guerres médiques, mais la première véritable flotte importante fut constituée par Athènes au début de la première guerre médique, lorsqu'elle dut se défendre contre les attaques des galères venues d'Egine, alors alliée à Thèbes. Hérodote raconte (*Enquête*, VI, 89) qu'Athènes emprunta 20 navires à Corinthe pour la somme symbolique de 5 drachmes, et qu'une expédition organisée contre Egine rassembla 70 navires. Cependant les Athéniens ne se considéraient pas alors comme un peuple de marins, et leur puissance militaire était encore fondée sur celle du hoplite, qui combattait sur la terre ferme.

Le tournant qui marque le début de la puissance maritime d'Athènes eut lieu en 485, lors de la découverte des mines d'argent du Laurion. Celles-ci pouvaient assurer à la cité un revenu compris entre 100 et 200 talents par an (selon les sources) et l'usage à faire d'une telle somme suscita des divisions. Les démagogues proposèrent de la répartir dans la population en donnant 10 drachmes à chaque citoyen. C'est alors qu'intervint **Thémistocle**. Thémistocle n'était pas un inconnu, puisqu'il avait été élu archonte éponyme en 493-492, puis stratège de sa tribu en 490 ; il avait employé son archontat à entreprendre des travaux d'aménagement au Pirée pour en faire le nouveau port d'Athènes (l'ancien était situé dans la rade de Phalère, beaucoup moins sûre en cas d'expédition de navires ennemis) ; surtout, Thémistocle était convaincu que l'avenir d'Athènes se trouvait sur mer et mettait toute son action au service de cette idée. Par trois fois il agit pour orienter Athènes vers sa flotte et vers la mer. Par sa **loi navale** adoptée en **480**, il obtint que l'argent venu du Laurion soit employé à renforcer considérablement la flotte par la construction de 100 nouvelles galères, ce qui amena leur nombre total à 200. Il trouva une seconde occasion d'intervenir au moment où les Athéniens, devant la menace perse, consultèrent l'oracle de Delphes et en obtinrent deux oracles successifs *a priori* funestes. L'habileté de Thémistocle fut de récupérer politiquement le second oracle à ses fins ; l'oracle, outre une mention de la « divine Salamine », contenait les vers suivants :

Quand l'ennemi tiendra tout ce qu'enferment les frontières de Cécrops

Et les antres du Cithéron divin,

Alors à Tritogénie (Athéna) Zeus à la voix immense accorde une muraille de bois

Pour te protéger, toi et tes enfants, défense unique, inexpugnable.

(*Enquête*, VII, 141, traduction d'Andrée Barguet, éd. Folio)

Thémistocle convainquit les Athéniens que la « muraille de bois » devant les sauver n'était autre que leur flotte ; ils abandonnent ainsi la cité à Xerxès, mettent tous leurs espoirs dans une flotte à peine constituée qu'abrite un port de construction toute récente... et remportent une victoire éclatante dans le détroit de **Salamine**, le **29 septembre 480**. Si cette bataille navale mémorable oppose avant tout les Grecs aux Barbares, la victoire revient indéniablement aux Athéniens : selon Hérodote, sur les 378

navires qu'alignait la flotte grecque, 180 étaient athéniens, ce qui veut dire qu'Athènes en alignait autant à elle seule que tous ses alliés ensemble (*Enquête*, VIII, 48). Thémistocle apporta pour la troisième fois sa contribution à la victoire, en tant que commandant de la flotte et stratège rusé : il fit croire à Xerxès que les Grecs étaient sur le point de fuir, par l'intermédiaire d'un faux transfuge qu'il lui envoya, Sicinnos, le pédagogue de ses enfants ; il l'attira ainsi dans le détroit en lui laissant espérer une victoire facile.

Salamine marque le véritable tournant de ce que Plutarque appellera la « descente vers la mer » : Athènes, désormais convaincue de l'importance et de la puissance d'une flotte en qui elle avait placé ses derniers espoirs, ne cessa plus d'y recourir par la suite.

Après Thémistocle, ostracisé en 471, l'aristocrate **Cimon** prit le commandement de la flotte et assura à Athènes la maîtrise de la mer Egée par les nombreuses victoires qu'il y remporta entre 476 et 473 (notamment sur des pirates à Scyros, en 475) ; et en 468, il écrasa définitivement les Perses à l'embouchure de l'Eurymédon. Il ne faut pas oublier que la suprématie qui fut celle d'Athènes après la fondation de la confédération maritime de Délos, en 477, s'explique avant tout par la puissance de sa flotte, alors seule capable de repousser les Perses (le serment entre les alliés avait été prêté sur des blocs jetés au fond de la mer, et devait rester valable jusqu'à ce que la mer ne les recouvre plus).

Périclès continua l'œuvre de Thémistocle et de Cimon. La *Constitution d'Athènes* d'Aristote le montre encourageant le peuple à accroître sa puissance maritime, *nautikè dunamis*. Salamine devint alors le symbole de la victoire démocratique, menée à bien par les rameurs (les *thètes*) qui formaient la quatrième et la plus pauvre classe censitaire : un lien s'établit entre la flotte et la démocratie.

B. La thalassocratie athénienne

La fin des guerres médiques coïncida avec un partage des pouvoirs implicite entre Athènes et Sparte : à la puissance maritime d'Athènes répondait la puissance terrestre de Sparte. Ce partage dura jusqu'à la guerre du Péloponnèse, pendant laquelle Sparte entreprit de se constituer une flotte et finit par vaincre Athènes « sur son propre terrain ».

La puissance athénienne durant la confédération de Délos, puis durant l'*archè*, reposa essentiellement sur sa **flotte militaire**, qui offrait un double avantage d'efficacité d'action et de rapidité de mouvement ; les trières athéniennes croisaient en permanence dans toute la mer Egée, surveillant les cités soumises et intervenant immédiatement pour réprimer toute révolte dans les îles, en débarquant des troupes qui ravageaient les côtes, puis en maintenant des garnisons sur place. Ainsi en advint-il à Naxos en 470, puis à Thasos en 465.

Cette période vit aussi le renforcement des fortifications athéniennes. Au Pirée furent construits les ports militaires de Zéa et de Munychie. Entre 461 et 456 furent édifiés les **Longs Murs**, deux remparts reliant Athènes, l'un au Pirée, l'autre à Phalère. En 445, après la paix de trente ans, Périclès fit abandonner le mur de Phalère et fit construire un troisième Long Mur reliant lui aussi la cité au Pirée parallèlement au premier ; une route militaire passait entre les deux. Cela permettait, en cas de guerre, de changer Athènes et le Pirée en une seule grande forteresse ravitaillée par mer, qu'aucun siège ne pouvait donc réduire par la famine. Ces fortifications devaient s'avérer très efficaces pendant la guerre du Péloponnèse, mais se changèrent en piège quand la peste se déclara en 430.

Sous l'*archè*, la flotte athénienne comptait jusqu'à 300 voire 400 trières, ce qui en faisait la plupart du temps une arme de dissuasion suffisante pour ôter toute idée de révolte aux cités soumises : l'empire athénien fut bien une thalassocratie, qui, si l'on se réfère au décret de Cleinias de 448 qui le divisait en 5 districts, couvrait l'ensemble de la mer Egée (cf *L'Aventure grecque*, carte 13).

L'*archè* vit l'apogée de la puissance d'Athènes et son plus grand rayonnement en Grèce. Le rôle du **port du Pirée** dans ce rayonnement est considérable : la sécurité assurée par la flotte rendait le commerce plus sûr, et le Pirée devint un centre de commerce et d'échanges culturels, tant avec la route du blé qui menait les navires jusqu'au Pont, qu'avec les multiples colonies établies en mer Egée et en mer Noire.

C. A partir de la guerre du Péloponnèse : une puissance incertaine

1) La flotte fut bien entendu employée contre Sparte et ses alliés dès les premiers affrontements de la guerre du Péloponnèse, par exemple lors de la répression menée en 457 contre Egine, que Périclès

qualifiait de « taie sur l'œil du Pirée ». Mais l'*archè* était mal supportée par les « alliés » d'Athènes, et les révoltes se multiplièrent : en Eubée en 446, à Samos en 441. Lorsque Sparte effectua à son tour sa « descente vers la mer », Athènes vit sapé le fondement de sa puissance ; dès lors, c'en fut fini de la thalassocratie athénienne, qui ne se rétablit jamais aussi complètement ni aussi durablement que pendant l'*archè*. Au début pourtant Athènes semblait encore capable de vaincre : en 429, Phormion remporta deux victoires navales à Naupacte. Mais le désastre de l'expédition de Sicile en 413 à Syracuse réduisit la flotte à néant, et il fallut la reconstruire. En 411 à Cynossema puis en 410 à Cyzique, deux nouvelles victoires de la nouvelle flotte financée par le Grand roi permirent à la cité de rompre le blocus maritime mis en place par Sparte en mer Egée. Mais elles furent suivies en 407 d'une défaite navale à Notion, et surtout, en 406, de l'affaire des îles Arginuses, qui vit les huit stratèges athéniens, dont le propre fils de Périclès, jugés en bloc illégalement et condamnés à mort, juste après la victoire qu'ils avaient remportée sur les navires spartiates (70 furent capturés ou détruits), parce qu'ils n'avaient pas pu repêcher les corps des marins des 25 navires perdus, sans considération du mauvais temps et de la visibilité très réduite pendant la nuit où s'était déroulée la bataille, et malgré les protestations de Socrate, alors prytane à la Boulè. Le commandement athénien se trouva donc littéralement décapité, dans un climat de suspicion généralisée. En 405, la flotte fut de nouveau détruite à Aigos Potamos, mais l'argent manquait pour la reconstruire. Après la défaite de 404, Athènes dut livrer à Sparte toutes les trières qu'elle possédait encore, douze seulement exceptées ; les Longs Murs furent rasés au son des flûtes ; l'humiliation était complète. La tyrannie des Trente semble mettre fin à la démocratie, mais celle-ci est rétablie dès 403 par Thrasybule, grâce au rôle décisif des démocrates du Pirée contre les oligarques de la ville elle-même.

2) Le IV^{ème} siècle est une suite de tentatives pour rétablir l'ancienne puissance d'Athènes, mais aucune n'aboutit à une maîtrise durable de la mer Egée comme c'était le cas sous l'*archè*. Après sa défaite d'Aigos Potamos, le stratège athénien Conon prit le commandement de la marine perse, qu'il reconstitua et dirigea contre Sparte, dont il détruisit la flotte à Cnide en 394, ce qui lui permit l'année suivante, revenu à Athènes, de reconstruire les Longs Murs avec l'aide financière des Perses. En 379, l'expédition contre le Pirée menée arbitrairement (et sans succès) par le général lacédémonien Sphodrias inquiéta les adversaires de Sparte et entraîna la formation, en 377, d'une seconde confédération de cités et d'îles de la mer Egée autour d'Athènes, dont la flotte fut reconstruite. En 376, Chabrias remporta une victoire navale décisive sur la flotte spartiate près de l'île de Naxos. Athènes tenta alors de renouer les anciennes alliances de la première confédération, finissant par provoquer de nouvelles révoltes (et la guerre sociale entre 375 et 355). Malgré ses revers militaires, Athènes conservait un rôle commercial majeur grâce au port du Pirée et au contrôle qu'elle parvenait à maintenir sur la route du blé, le passage de l'Hellespont.

Vers le milieu du siècle, la puissance maritime d'Athènes commença à être supplantée peu à peu par celle de la Macédoine : en 356, Philippe II conquiert Pydna et Potidée, deux possessions athéniennes, puis de nombreuses autres cités soumises à Athènes dans les années suivantes. Vers 350, une flotte macédonienne se constitua peu à peu et entreprit de harceler les navires de commerce athéniens, avant de porter des expéditions de plus en plus près d'Athènes, soustrayant l'Eubée à son contrôle puis rasant Olynthe en 348. Malgré les efforts du « parti de la guerre » athénien, la paix de Philocrate fut conclue en 346 entre Athènes et la Macédoine, mais l'animosité de l'une et de l'autre eut tôt fait de reprendre le dessus : en 340, Philippe assiégea Byzance, menaçant directement l'approvisionnement en blé d'Athènes, qui envoya une flotte ; Philippe finit par abandonner le siège l'année suivante. Le 22 août 338 à Chéronée, Athènes fut finalement vaincue sur terre, là où elle était le moins puissante, et malgré l'alliance temporaire avec Thèbes.

II. La marine athénienne – la guerre sur mer

A. Organisation de la flotte athénienne

1) La plus ancienne institution connue se rapportant à la mer est l'ensemble des **naucraries** mentionnées par Aristote dans la *Constitution d'Athènes* ; il s'agissait de subdivisions des 4 tribus primitives de l'Attique (12 naucraries par tribu) dirigées par les naucrares. Ces institutions sont mal

connues, mais on suppose d'après leur nom qu'elles étaient destinées à organiser l'armement des navires, financé probablement par la « caisse des naucrares » également mentionnée par Aristote. Par la suite, Clisthène remplaça les naucrares par les dèmes.

2) Pendant tout le reste de la période, le financement de la flotte athénienne est assurée par la **triérarchie**, une liturgie exceptionnelle assumée par les plus riches : chaque année, les stratèges en exercice désignent, en temps de guerre, des triérarques parmi les citoyens de la première classe censitaire, qui doivent équiper chacun un navire de guerre et en assurer l'entretien pendant un an. La cité fournit la coque, le mât et le gréement du navire, livré « nu » au triérarque, qui doit l'équiper (faire construire le pont, par exemple), le plus souvent nourrir son équipage, et en est le commandant.

Au fil du temps, la triérarchie, la plus coûteuse des liturgies, pose des problèmes financiers croissants. Equiper et entretenir un navire coûte environ un talent, mais ce prix ne cesse d'augmenter. Parfois même, le triérarque n'a pas de successeurs désigné pour l'année suivante et doit s'endetter pour continuer à entretenir son navire. De là les plaintes des citoyens riches : Apollodore, fils du banquier Pasion et ami de Démosthène, se plaint (dans le *Contre Polyclès* du Pseudo-Démosthène) d'avoir dû hypothéquer une partie de l'héritage paternel pour recruter les hommes d'équipage manquants et les agrès du navire que la cité ne lui avait pas fournis.

A la fin de la guerre du Péloponnèse, on institue la syntriérarchie, qui associe deux ou trois triérarques sur un même navire dont ils partagent les frais. En 357, Périandre, partisan d'Eubule, fait voter une loi instituant des symmories triérarchiques, des groupes de 60 citoyens qui se répartissent les dépenses. Démosthène proteste, car cette loi décharge les plus riches d'une partie du coût, ce qui est contraire au but premier de la triérarchie ; il fait passer, en 340, une loi navale qui répartit plus également le coût, par groupes de 300 citoyens. (La triérarchie disparaît en même temps que les autres liturgies sous Démétrios de Phalère).

On voit que le triérarque n'est pas un spécialiste en matière de marine : il n'est donc commandant du navire que théoriquement. Dans la pratique, il est entouré de spécialistes qui assurent le commandement effectif (voir B.).

3) Les marins (qu'il faut distinguer des soldats embarqués sur les navires) appartiennent à la quatrième classe censitaire, la plus pauvre : ils sont des **thètes** (rameurs) et sont citoyens ou métèques. Vers 450, ils reçoivent une solde, qui complète les maigres revenus qu'ils tirent de petits lopins de terre ou de métiers d'artisans. Les thètes sont très nombreux et forment la **nautikos ochlos** (la foule des marins) peu appréciée car réputée vulgaire, mais qui forme l'assise privilégiée de la démocratie : le port du Pirée est traditionnellement démocrate. On comprend mieux alors le lien étroit qu'entretiennent puissance de la marine et force de la démocratie à Athènes. L'intégration des thètes à la société reste cependant problématique, car ils ne sont jamais directement associés aux postes dirigeants.

On sait que si Marathon fut la victoire des hoplites, Salamine fut celle des thètes. Contrairement aux hoplites, les thètes possédaient un savoir-faire et une **habileté technique** bien particuliers qu'il leur fallait acquérir et préserver constamment par la pratique. Périclès se plaît à le rappeler dans l'un des discours réécrits par Thucydide : « S'il est une chose qui exige du métier, c'est bien la navigation. Il est impossible de s'y livrer en amateur, au gré des occasions. Elle exige bien plutôt qu'on lui sacrifie toute autre occupation. » (*La guerre du Péloponnèse*, I, 142) Selon lui, l'expérience acquise par les Athéniens sur mer leur est très profitable dans leurs affrontements sur terre, tandis que l'expérience sur terre qu'ont leurs adversaires ne leur est d'aucune utilité sur mer. Le Vieil Oligarque renchérit sur ce point dans sa *Constitution des Athéniens* (I, 19-20) : « Grâce à leurs possessions hors des frontières et aux charges qu'ils vont exercer outre-mer, les Athéniens ont acquis insensiblement le maniement de la mer [...] Il se forme ainsi de bons pilotes par l'expérience de la mer et par l'exercice [...] La plupart d'entre eux, dès qu'ils montent sur un vaisseau, sont capables de le manœuvrer, parce qu'ils s'y sont exercés toute leur vie. »

B. La marine grecque, données techniques

Les aspects techniques qui vont être développés ici ne sont pas spécifiques à Athènes, mais valent en général pour les flottes grecques des Vème et IVème siècles. Il est certain cependant que la flotte athénienne en constitue un exemple canonique.

1) Le navire militaire de l'époque classique était la **trière**, qui existait depuis l'époque archaïque ; elle semble avoir été inventée par les Corinthiens (Thucydide mentionne une livraison de 4 trières de Corinthe à Samos vers 700 av. J.C.) et avait remplacé l'ancienne pentécontère qui comptait 50 rameurs répartis en 25 rangs de bancs simples (= à un rameur) de chaque côté.

On suppose, d'après la taille des hangars du Pirée, qu'une trière pouvait atteindre environ 38 mètres de long ; elle était de faible largeur, contrairement au navire de commerce, moins long et plus trapu. La coque était surmontée d'un **pont**, d'un **château** (ou *préceinte*) à l'avant et à l'arrière, d'un **éperon** de bronze à pointe triple à la proue, et d'une décoration en forme d'**éventail** à la poupe. Parfois, le navire n'était pas « ponté » sur toute sa longueur et la coque restait apparente à certains endroits. En 467, Cimon fit ponter et élargir les trières pour pouvoir embarquer plus de combattants.

2) La trière comptait 3 rangs de chaque côté, chaque rang comprenant une trentaine de **thètes**. Ces rangs étaient répartis sur trois « étages » ; ils n'étaient pas alignés en hauteur mais décalés les uns par rapport aux autres, ce qui permettait de ramer plus efficacement. Contrairement aux représentations courantes des galériens peinant à plusieurs sur un même aviron, il est apparu que chaque rameur d'une trière avait sa propre rame.

Les rameurs du rang **supérieur** étaient appelés les **thranites** (*thranitai*) ;

les rameurs du rang du **milieu** étaient nommés les **zygites** (*zygioi*) ;

ceux du rang **inférieur** portaient le nom de **thalamites** (*thalamioi*).

On peut retenir le nombre de 170 rameurs au total. Aux rameurs s'ajoutait le **timonier**, qui tenait les deux gouvernails à la poupe, le **proreute** à l'avant, qui observait les vents, les courants et les astres, et le **pilote**, qui dirigeait les opérations du combat. Les troupes (en majorité des hoplites) embarquées sur le navire étaient appelées les **épibates**. Elles étaient transportées soit pour être débarquées et combattre à terre, soit, au IVème siècle, pour combattre sur les ponts des autres navires (tandis qu'au Vème siècle la tactique offensive par excellence reste l'éperonnage).

3) La partie supérieure de la coque, au niveau des rangs des thranites (cf 2.), était élargie par un **platt-bord** ou **parexeiresia**, permettant d'appuyer les rames.

On appelait « navires **cataphractes** » les trières dont le pont était renforcé sur le côté et le dessus pour protéger les thranites contre les projectiles, par opposition aux navires **aphractes** non pourvus de cette protection.

4) La structure légère de la trière la rendait assez fragile en cas d'éperonnage ou simplement de mauvais temps, et de nombreux navires disparaissaient pendant les tempêtes. Basse sur l'eau, la trière était également désavantagée par ses rangs de rameurs qui représentaient un poids conséquent disposé au-dessus de la ligne de flottaison : l'ensemble chavirait facilement. Ses avantages résidaient dans sa vitesse et sa maniabilité, mais aussi dans sa rapidité de construction qui permettait de (re)constituer des flottes entières en peu de temps.

La trière n'était donc pas conçue pour naviguer longtemps et/ou en haute mer, d'autant qu'elle comportait peu d'espace réservé aux provisions (les sources ne mentionnent pas non plus de latrines). C'est pourquoi on naviguait généralement en vue des côtes, en dormant à terre si possible. Les navires s'abîmaient très vite, en partie parce qu'on les tirait souvent sur les plages à la fin du trajet. Il fallait constamment les entretenir, les caréner et les renouveler. On ne naviguait pas l'hiver, et les navires étaient mis à sec pendant la mauvaise saison.

C. Stratégie et tactique de la guerre sur mer

Tout comme les aspects techniques qui précèdent, les pratiques du combat naval ne sont pas spécifiques à Athènes mais valent pour l'ensemble des flottes grecques de la période.

La fonction de la flotte militaire était double : elle servait très fréquemment de transport de troupes, mais constituait aussi une arme de guerre autonome.

En tant que transport de troupes, la marine de guerre joue un rôle primordial pendant les guerres médiques puis la guerre du Péloponnèse. N'oublions pas qu'un très grand nombre de cités sont situées sur ou à proximité de la mer, ou encore sur de petites îles. La tactique principale consiste à dévaster les côtes par des attaques-éclair, en débarquant rapidement des troupes qui causent autant de ravages que possible avant d'être rembarquées dès que l'ennemi arrive et engage le combat. Sous l'*archè*, le procédé est si efficace qu'il provoque une peur dissuasive suffisante à empêcher bien des révoltes.

En tant qu'arme de guerre autonome, la flotte cherche à couler l'adversaire grâce à deux manœuvres principales :

- le **diekplous** voit chaque trière passer rapidement entre deux trières ennemies en brisant leurs rames au passage, puis faire volte-face et revenir éperonner les navires ainsi immobilisés.

- le **periplous** consiste à encercler la flotte ennemie, tous éperons dehors, pour l'enfermer, la resserrer et la désorganiser. Cette tactique fut employée brillamment par Thémistocle à Salamine.

Par la suite, au IV^{ème} siècle, apparaît une autre forme de combat : les troupes embarquées passent à l'abordage et les hoplites combattent de la même façon que dans des combats terrestres, mais sur les ponts des navires ennemis.

III. Le commerce maritime

A. Organisation du commerce maritime

1) Principe général : le prêt maritime « à la grosse aventure »

Les informations qui suivent valent pour le commerce maritime en Grèce à l'époque classique, et ne sont pas spécifiques à Athènes. La période classique se distingue par l'apparition de marchands professionnels, contrairement à ce qu'indiquent les sources pour l'époque archaïque.

Le commerce maritime s'effectue dans l'*emporion*, le port commercial (le Pirée étant à la fois l'*emporion* et le port militaire d'Athènes). C'est de là que tire son nom l'*emporos*, le marchand qui va de port en port pour acheter et vendre ses produits. En l'absence de véritables sociétés marchandes, les opérations commerciales reposent sur des associations généralement temporaires, durant le temps d'un voyage. L'activité de l'*emporos* repose sur le principe du **prêt maritime**, souvent appelé « prêt à la grosse aventure » ou « à la grosse ». Les marchands et les armateurs de navires (*naukleroi*) sont généralement de condition modeste et ne possèdent pas beaucoup d'argent. Tous deux doivent donc emprunter : l'armateur, pour payer son équipage ; le marchand, pour payer son droit de passage sur le navire (le marchand ne possède pas son propre navire) et pour acheter une cargaison qu'il vendra ailleurs. Le prêteur, lui, riche et souvent aristocrate, fait ainsi fructifier l'argent que lui rapportent ses domaines et ses ateliers serviles. C'est ce que fit le père de Démosthène, qui laissa en héritage des créances sur des prêts maritimes s'élevant à 7000 drachmes.

Le prêt maritime lie le marchand, l'armateur et le prêteur. Les **intérêts** en sont très élevés, jusqu'à 30% de la somme prêtée ; car la navigation comporte, même pour les navires de commerce, de nombreux dangers, tempêtes, pirates, et risques de naufrage : le prêteur prend donc de grands risques (d'où l'expression « prêt à la grosse aventure »). Il semble de plus, d'après les sources, qu'en cas de naufrage ou de perte de tout ou partie de la cargaison, *emporos* et *naukleros* se trouvent libérés de leurs obligations envers le prêteur, mais les choses ne sont pas toujours claires. Le prêteur demande souvent des garanties en prenant une hypothèque sur le navire et/ou sur la cargaison. L'armateur embarque généralement plusieurs *emporoi* à bord de son navire. Et il arrive parfois qu'un *emporos* s'adresse à plusieurs créanciers.

Dans de telles conditions, on comprend que les prêts maritimes entraînent souvent des litiges : c'est la **dikè emporikè** (affaire commerciale). Le nombre de ces affaires était tel qu'au milieu du IV^{ème} siècle il fallut prendre des mesures pour rendre les jugements plus rapides. On observe enfin que c'est dans le cas des prêts maritimes que l'on commence à considérer les actes écrits comme des garanties dans les contrats, ce qui marque un grand progrès de la pratique judiciaire.

2) Données spécifiques à Athènes

La cité d'Athènes retire de nombreux avantages de l'activité commerciale du Pirée. Outre le ravitaillement indispensable qu'elle s'assure, elle prélève des **taxes** à l'entrée et à la sortie des navires, et d'autres taxes sur les transactions qui se déroulent à la Grande Halle où sont exposées les marchandises. Le commerce à Athènes est à peu près libre. Seules les transactions sur le blé sont surveillées par des magistrats qui en sont spécialement chargés, les **sitophylaxes** (gardiens du blé, qui surveillaient aussi meuniers et boulangers), cela afin d'éviter les spéculations sur cette denrée vitale ; les marchands partis d'Athènes sont tenus d'y livrer au moins les deux tiers de leur cargaison de blé. Il n'y a cependant aucun prix fixé par la cité, ce qui autorise la spéculation en cas de difficultés d'approvisionnement (Lysias et Démosthène y font allusion).

Xénophon évoque dans les *Revenus* l'atout que possède Athènes par rapport aux autres cités : la qualité de sa **monnaie**, à forte teneur en argent, fait qu'elle a cours partout, ce qui incite les marchands à venir faire leurs transactions au Pirée. « Dans la plupart des cités, les commerçants sont forcés de prendre une cargaison de retour ; car la monnaie de ces cités n'a pas cours au dehors. À Athènes au contraire, ils peuvent emporter en échange de ce qu'ils ont apporté la plupart des marchandises dont les hommes ont besoin, ou, s'ils ne veulent pas prendre de cargaison, ils peuvent exporter de l'argent et faire ainsi un excellent marché ; car, en quelque endroit qu'ils le vendent, ils en retirent partout plus que la somme investie. » (*Revenus*, III, 1)

B. Le Pirée, foyer de l'activité commerciale

On a vu comment Thémistocle impose l'abandon de l'ancien port de Phalère et la construction *ex nihilo* du nouveau port dans le dème du Pirée. Des trois ports que comporte le Pirée, **Zéa et Munychie**, à l'Est, sont des ports militaires ; **Canthare**, à l'Ouest, le plus grand, est le port commercial. Tous les trois sont fortifiés et rétrécis par des môles, ce qui permet de les fermer en cas de besoin par des chaînes tendues à leur entrée. L'activité militaire et commerciale se développe rapidement, et une importante agglomération se forme autour des ports. Par la suite, Périclès demande à l'urbaniste Hippodamos de Milet d'en redessiner le plan pour remplacer ses multiples ruelles étroites par de larges rues qui se croisent à angle droit.

La **population** du Pirée est très composite. Les chantiers de constructions navales (petits mais nombreux) attirent une importante main d'œuvre d'étrangers et d'esclaves, cependant que commerçants, soldats, armateurs, marins, artisans, forment une foule bigarrée à l'activité incessante. Les artisans et les charpentiers de marine sont en majorité des citoyens, assistés d'esclaves ou de métèques, mais certains artisans sont des métèques riches, tels Képhalos de Syracuse. De nombreux marchands viennent de l'étranger et se regroupent souvent par *ethnè* (groupes) de même origine.

L'installation de **cultes étrangers** au Pirée est un bon exemple du brassage permanent de sa population : dès la fin du Vème siècle, le culte de la déesse thrace Bendis s'y développe ; au IVème siècle, un décret proposé par Lycurgue accorde une concession à des marchands venus de Chypre pour élever un sanctuaire à leur Aphrodite, et mentionne une mesure similaire antérieure qui avait permis à des marchands égyptiens d'édifier un sanctuaire à Isis.

En outre, on l'a dit, le Pirée devient vite le soutien par excellence de la **démocratie** athénienne : dans de nombreux discours, l'expression « ceux du Pirée » (*oi ek tou Peiraiôs*) désigne les démocrates, par opposition à « ceux de la ville » (*oi ek tou asteôs*) ; cf éventuellement le discours de Thrasybule dans les *Helléniques* de Xénophon après la chute des Trente.

Le rôle du Pirée dépasse donc largement celui d'un pur et simple approvisionnement, il consiste aussi en de nombreux apports étrangers qui contribuent à la prospérité et au rayonnement culturel de la cité à l'âge classique.

C. Import et export

1) Les marchandises

Le **blé** est la première denrée importée par Athènes. Au IVème siècle, selon Démosthène, plus de 50% du blé vient du Pont-Euxin sur la fameuse « route du blé » qui traverse la mer Egée jusqu'aux royaumes du Bosphore, qui entretiennent des relations amicales et des tarifs préférentiels avec la cité. Démosthène fait allusion dans un de ses discours à la présence permanente dans les port du Bosphore

d'agents envoyés par certains marchands athéniens. On importe aussi du blé d'Égypte, par l'intermédiaire de marchands installés à Naucratis, et moins régulièrement de Sicile, d'Italie méridionale, de Cyrène.

Outre le blé, on importe de la **nourriture** (poisson séché, viande salée), du **bétail**, des **matières premières** telles que le cuivre, l'ivoire, la laine, le lin ou le papyrus, et les matériaux de construction de la flotte (du bois d'Amphipolis, de la poix et du chanvre), des **esclaves**, quelques **produits manufacturés**, par exemple du mobilier et, surtout au IV^{ème} siècle, des **produits de luxe** destinés aux plus riches : étoffes de qualité, épices, aromates, parfums, vins de Chios et de Samos...

Athènes exporte du **vin** et de l'**huile**, des **matières précieuses** telles que l'argent et le marbre, des **produits manufacturés** comme les armes et les livres. Elle exporte aussi, surtout au V^{ème} siècle, des **produits de luxe** et des **poteries** dans les pays qui ne sont pas encore assez développés pour les produire par eux-mêmes.

2) L'évolution des échanges

Le Vieil Oligarque rapporte dans sa *Constitution des Athéniens* : « Tout ce qu'il y a de délicieux en Sicile, en Italie, à Chypre, en Égypte, en Lydie, dans le Pont, dans le Péloponnèse ou dans tout autre pays, tout cela afflue sur un même marché grâce à l'empire de la mer. » Périclès, dans un de ses discours, se vante qu' « Athènes jouit autant des ressources étrangères que de celles de son propre territoire. » Ces affirmations restent vraies pendant toute la période classique, et même les guerres successives n'entament jamais durablement la **prospérité** du Pirée.

Entre 550 et 480, Athènes cherche surtout à vendre ses produits, tandis que l'*archè* crée des conditions nouvelles pour les échanges : les commerçants semblent renoncer volontairement aux marchés occidentaux pour privilégier les marchés orientaux (moins coûteux pour le blé) et l'importation. Les échanges se développent également avec les colonies fondées en Occident, en mer Égée et en mer Noire. Après la fin de l'*archè*, le Pirée subit une **concurrence croissante** de la part de grands ports tels qu'Ephèse, Rhodes, Cyrique ou Byzance, mais reste très prospère, cependant que le marché de l'export tend à se rétrécir avec le développement de pays qui se fournissaient auparavant à Athènes en produits de luxe, et tendent à se constituer une production propre, parfois en prenant exemple sur la céramique athénienne techniquement ou esthétiquement. Dans le Nord, marché principal d'Athènes au V^{ème} siècle, on achète plus, au IV^{ème} siècle, dans les colonies que dans la cité-mère. La balance commerciale devient donc déficitaire au IV^{ème} siècle, puisqu'on exporte moins. Le Pirée reste prospère, mais il n'est plus le seul grand port commercial de la mer Égée, comme c'était le cas au V^{ème} siècle.

Conclusion

On ne peut que souligner l'importance de la relation d'Athènes à la mer pendant l'ensemble de la période. C'est du contrôle de la mer que vient la puissance de la cité et c'est par là qu'elle tente de la reconstruire une fois perdue ; c'est de la mer qu'affluent les denrées dont Athènes a besoin, les apports étrangers qui contribuent à sa vie spirituelle et intellectuelle ; et c'est par voie de mer que les produits venus d'Athènes, principalement la céramique, se répandent en Europe et en Asie où ils ont une grande influence. Le rôle du Pirée doit être considéré non seulement dans le domaine militaire et commercial, mais aussi dans sa relation à la ville elle-même (particulièrement déterminante lors du rétablissement de la démocratie en 403) et à la société athénienne, principalement par la classe censitaire des thètes.