

## MALIA ET LA MER

"Almost nothing is known of Bronze Age ships, harbours or navigation" (H. FROST, *Actes du VIII<sup>e</sup> Colloque International d'Histoire Maritime*, Beyrouth, 1970, p. 55-56).

Le site de Malia, sur la côte Nord de l'île de Crète, a été généralement considéré depuis J. Hatzidakis<sup>1</sup> et surtout A. Evans<sup>2</sup>, comme un établissement portuaire important, dans la ligne des ports de Knossos ou de Nirou Chani, sans pour autant que des installations correspondantes y aient été mises au jour. H. van Effenterre pourtant, dans une synthèse récente sur le site<sup>3</sup>, a contesté cette interprétation et fait de Malia un site essentiellement terrien, un peu comme l'est aujourd'hui le village moderne situé à l'intérieur des terres, à 3,5 km à l'Ouest de l'habitat minoen.

Il nous a paru intéressant de revoir aujourd'hui la question à la lumière des recherches récentes et des investigations de surface qui ont été effectuées.

### I. Situation géographique de la ville

Malia, dont le nom antique reste inconnu malgré des propositions récentes faites pour l'époque des tablettes en linéaire B<sup>4</sup>, est placée en bord de mer, comme l'est le site de Zakro et contrairement aux autres grands sites palatiaux de Crète, Knossos et Phaistos.

Malgré des recherches à peu près continûment conduites par les archéologues de l'Ecole française d'Athènes depuis que la concession du site leur a été transmise par J. Hatzidakis en 1920, la ville reste incomplètement fouillée en raison de sa grande étendue. Cependant ces recherches, bien que limitées en extension et plus axées sur le centre du site, le palais et ses alentours immédiats, que sur sa périphérie, ont permis de préciser l'étendue approximative de la ville minoenne; celle-ci est en effet fonction d'une enceinte parfois mentionnée mais jamais suivie de façon systématique<sup>5</sup> : les traces visibles en surface montrent que, partant du Nord du

1 J. HATZIDAKIS, *PraktArchEt* (1915), p. 130.

2 A. EVANS, *PM* II, p. 252-253.

3 H. VAN EFFENTERRE, *Le palais de Mallia et la cité minoenne* I (1980), p. 75-80; cf. également O. PSYCHOYOS, *Déplacements de la ligne de rivage et sites archéologiques dans les régions côtières de la mer Egée, au Néolithique et à l'Age du Bronze* (1988, *SIMA*, Pocket-book 62), p. 141.

4 J. BENNET, "The structure of the Linear B administration at Knossos", *AJA* 89 (1985), p. 243. Cette hypothèse a été récemment discutée et rejetée par A. Farnoux dans un chapitre de sa thèse non publiée sur *Malia, une ville de Crète à la fin du Bronze Récent. Architecture et céramique*, p. 18-36.

5 Signalée par St. ALEXIOU, *Κρητολογία* 8 (1979), p. 51-54, elle fut suivie sur le terrain par O. Pelon en 1981 grâce aux indications données par un habitant du pays, Manolis Vlachos.

palais, elle passe à l'Ouest de la nécropole de Chryssolakkos et au Sud de celle dite des Pierres Meulières, puis tourne ensuite vers le Sud-Ouest pour suivre à quelque distance le tracé du rivage en direction du Quartier Thêta, d'où elle continue vers l'embouchure du "potami". Son tracé plus au Sud est aujourd'hui moins clair par suite des travaux agricoles dans toute la zone, mais il reparaît ensuite dans la région du Quartier E qu'il englobe dans son périmètre <sup>6</sup>.

Ce mur n'est relevé que partiellement sur le plan topographique dressé en 1970 et publié en 1974 <sup>7</sup>, soit parce qu'il disparaît parfois sous un mur moderne, soit parce qu'il n'est plus conservé que sous la forme de blocs erratiques. Bien que non daté en l'absence de recherches stratigraphiques faites à son contact, il modifie néanmoins sensiblement nos connaissances sur le rapport du site et de la mer. Ainsi P. Demargne notait en 1953 <sup>8</sup> qu'au Nord "la ville n'atteint pas la mer, mais s'arrête à une zone rocheuse, broussailleuse qui d'ailleurs limite la vue" et il ajoutait "par delà, c'est le domaine des morts, les nécropoles du commun peuple, Chryssolakko, palais des morts royaux", indiquant par là que la ville, selon lui, était coupée du bord de mer par le royaume réservé aux nécropoles <sup>9</sup>. En fait, ce qui est vrai du Nord ne l'est pas du Nord-Ouest où le contact entre la ville et la mer est immédiat, précisément aux alentours du port minoen présumé et ce, depuis les origines de l'établissement <sup>10</sup>.

Par ailleurs, très tôt, les fouilleurs avaient signalé, hors de la ville même, une série de constructions et de traces d'occupation au Nord-Est dans la région de l'îlot d'Hagia Varvara, sur l'îlot même et sur les terrasses en bord de mer; l'une de ces constructions fut même appelée "maison du pauvre pêcheur", alors qu'elle n'est peut-être, comme le proposait J. Hatzidakis, que la résidence d'un calfat <sup>11</sup>.

Quoi qu'il en soit, la spécialisation maritime de la zone paraît probable et la fouille menée en 1966 d'une maison dans les environs semble confirmer et préciser cette hypothèse <sup>12</sup>. Les traces d'occupation repérées ne représentent qu'un habitat côtier indépendant de la ville même, constitué de demeures dispersées dans un environnement rocheux peu propice à un établissement de caractère urbain. La maison d'Hagia Varvara est intéressante à plusieurs titres, en liaison avec la proximité de la mer :

- c'est une véritable résidence, avec pièces d'habitation et communs, mais plus humble que les bâtiments fouillés jusqu'ici à l'intérieur de la ville et répondant probablement à un schéma de résidence habituel hors de l'agglomération <sup>13</sup>;

- son caractère plus maritime que rural apparaît assez évident dans son mobilier même : si les pierres ponces qui pavent le puits de lumière n° 8 indiquent seulement le recours à un matériau apporté par les flots, les divers coquillages recueillis montrent, à côté des réserves de grains, le rôle qu'ils jouaient dans la nourriture; quant aux anneaux de pierre trouvés dans le cellier, ils ne s'expliquent bien qu'en relation avec des activités liées à la pêche (lest de filets de pêcheurs). Sans doute continuera-t-on à considérer comme des pesons de tisserand les disques de terre cuite percés d'un ou deux trous mais si l'on acceptait l'identification proposée par H.

6 Depuis cette communication, ajoutons qu'une visite sur place, faite au mois de mai dernier dans le cadre de la prospection de la région, par O. Picard, directeur de l'Ecole d'Athènes et les archéologues maliotes, a confirmé la présence de ce mur et la nécessité d'y entreprendre des sondages limités.

7 O. PELON et autres, *Plans et indices* (EtCrét XIX, 1974).

8 P. DEMARGNE, H. GALLET de SANTERRE, *Maisons I* (EtCrét IX, 1953), p. 1.

9 Même idée chez van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 77 : "Dès les temps les plus reculés, les Maliotes réservent leur front de mer à leurs morts".

10 PSYCHOYOS, *op. cit.*, p. 12, défend l'idée contraire d'un établissement originel à l'Est du site.

11 Sur la question voir van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 75-76 et n. 57-58; P. FAURE, *La vie quotidienne en Crète au temps de Minos (1500 ans av. J.-C.)* (1973), p. 238.

12 O. PELON, "Maison d'Hagia Varvara et architecture domestique à Mallia", *BCH* 90 (1966), p. 552-585.

13 Maison de Stou Kouse dans la Mesara : Sp. MARINATOS, *ArchDelt* 9 (1924-1925), p. 53-78.

van Effenterre avec des poids de pêcheurs <sup>14</sup>, on aurait une preuve supplémentaire de cette activité, inhabituelle dans les maisons de la ville.

## II. Les ports de Malia

Bien que la notion de port reste difficilement applicable aux périodes qui nous occupent aujourd'hui <sup>15</sup>, l'existence même de mouillages protégés comportant des installations portuaires apparaît primordiale sur la côte Nord de la Crète où encore actuellement le tourisme nautique a des difficultés à s'épanouir.

En l'absence de preuves indiscutables, et pour en revenir à la région de Malia, il est cependant possible de se pencher sur la potentialité réelle de l'établissement minoen. De façon générale tout d'abord, il est nécessaire de prendre en compte la totalité du littoral maliote et de le faire fonctionner comme un vaste ensemble économique interdépendant, offrant protection aux navires venus de tous les points de la mer Egée.

A première vue, le site lui-même, bien que trahissant certaines influences orientales, nous le verrons plus loin, est bien davantage ouvert sur le Nord et les Cyclades et ne peut donc, en aucune façon, être assimilé à un port d'arrivée du "grand trafic international", rôle que Zakro, avec sa magnifique baie ouverte à l'Est face à l'Orient, ou Kommos, au Sud de la Crète, tourné vers la Cyrénaïque ou l'Égypte, remplissent plus normalement <sup>16</sup>. Dans ces conditions, la rareté à Malia de matériaux bruts confirmerait l'hypothèse selon laquelle le site a essentiellement eu une fonction de centralisation et de redistribution des produits, agricoles pour la plupart, dans le cadre d'un commerce local <sup>17</sup> lié au cabotage diurne le long des côtes crétoises <sup>18</sup> et drainant, entre autres, la production du Lassithi <sup>19</sup>.

Ceci posé, intéressons-nous maintenant aux conditions physiques de la navigation sur la côte au Nord du site. Une évidence frappe d'emblée à la lecture des cartes marines (malheureusement bien pauvres pour ces régions); elle concerne la régularité des "étapes" journalières possibles qui s'avéraient indispensables dès que le vent faiblissait, tournait ou

14 van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 76.

15 N.C. FLEMMING, P.A. PIRAZZOLI, "Archéologie des côtes de la Crète", *Dossiers de l'archéologie* 50 (février 1981), p. 66-81.

16 N. PLATON, *La civilisation égéenne*, II (1971), p. 51, 100, 234 et fig 25, p. 53; J. SHAW, "A great Minoan triangle in South Central Crete : Kommos, Hagia Triadha, Phaistos", *Proceedings of the Kommos symposium held at the Royal York Hotel on dec. 29, 1984, Scripta Mediterranea* 6 (1985), p. 5-6; M.H. WIENER, "Trade and rule in palatial Crete", *The Function of the Minoan Palaces, 4ISSIA*, 10-16 January 1984, Athènes, 1987, p. 261-267.

17 Bien que les faits ne soient pas aussi simples. Ainsi en est-il de l'obsidienne "dont les lames étaient travaillées sur place" selon van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 79, qui ajoute "donc la matière première atteignait probablement déjà Mallia par mer" (les italiques sont de nous); B.J. KEMP, R.S. MERRILLEES, *Minoan pottery in second millennium Egypt* (1980), p. 278, expliquent ce fait par un commerce crétois tourné vers l'Égée et le Nord, plus que vers le Sud; même idée chez R. TREUIL et autres, *Les civilisations égéennes du néolithique et de l'Age du bronze* (1989), p. 319.

18 La saison favorable à la navigation reste la mi-juillet à la mi-septembre : HESIODE, *Les travaux et les jours*, v. 663-665 et 678-684; J. ROUGE, *La marine dans l'antiquité* (1975), p. 23, parle de mai à septembre ou à novembre suivant les cas. La proximité de ces escales ne rend pas nécessaire une navigation de nuit. Même si l'aversion des marins antiques pour celle-ci nous semble largement exagérée, il devait être fort périlleux, en l'absence de système de balisage nocturne (?), d'aborder la côte Nord de la Crète. C'est d'ailleurs toujours le cas aujourd'hui.

19 L.V. WATROUS, *An archaeological survey of the Lassithi plain in Crete from the Neolithic to the Roman period* (1974).



tombait, et qu'il fallait faire force de rames<sup>20</sup>. Malia en effet est approximativement située à mi-chemin entre les ports supposés de Knossos (à 20 milles nautiques) et le golfe de Mirabello (à 30 milles nautiques) avec les villes de Gournia, Mochlos ou Pseira, tandis que la côte orientale de la Crète avec Zakro demeure à 60 milles nautiques. Compte tenu des performances supposées des navires de l'époque<sup>21</sup> et de conditions météorologiques favorables, l'escale de Malia se situe à 4 ou 7 heures de Knossos, 6 ou 8 heures du Mirabello et 12 à 20 heures de Zakro<sup>22</sup>.

A l'échelle de la côte Nord et au départ de Knossos-Katsamba, des "sauts de puce" mèneraient donc facilement les navires dans les eaux maliotes, lors de "journées" de 6 à 10 milles seulement (Knossos, Amnisos, Nirou Chani, Chersonnèse, Malia) avant de parvenir au promontoire rocheux qui marque l'entrée du Mirabello (Akra Agios Ioannis). C'est d'ailleurs toujours le cas actuellement où, par calme plat, les navires qui le contournent "serrent" le rivage au plus près, à quelques milles nautiques au large de Chryssolakkos. Ce contournement par la mer du passage terrestre, creusé dans des gorges abruptes et donc de franchissement délicat jusqu'à la création de la route moderne, pourrait déjà être à l'origine de la vocation maritime du site.

De jour, l'accès au port maliote était largement facilité, pour ces marins qui naviguaient essentiellement à vue, par la masse lointaine du Séléna (1559 m) qui domine le site<sup>23</sup>, par le sanctuaire de sommet du Prophitis Ilias (100 m) qui continue, grâce à la chapelle actuelle, à jouer ce rôle et, dans une moindre mesure, par le front même des façades du palais ou de la ville. De la même façon, la vision depuis le site et dès que le vent se lève, de l'île de Dia, rend la prise d'un cap pour Knossos fort aisée depuis Malia.

Ainsi parvenu devant le site, il restait au navigateur le choix entre deux mouillages, l'anse d'Agia Varvara et celle du Moulin.

A l'Est du palais, l'anse d'Agia Varvara (Pl. XXXI) offre actuellement la physionomie d'une plage en croissant qui souligne le fond d'une crique séparée de l'îlot par une chaussée recouverte d'une faible épaisseur d'eau<sup>24</sup>. C'est sans doute, au Nord-Est de la ville et du palais et à l'Est des nécropoles, l'emplacement le plus "logique" pour l'établissement d'un port en eaux peu profondes<sup>25</sup>. La forme caractéristique en "tombolo", que revêtait le paysage aux hautes époques, est en effet conforme en tout point à ce que l'on connaît par ailleurs de certains ports minoens célèbres comme Amnisos, Mochlos ou Chersonnèse<sup>26</sup>. Ainsi, que les vents viennent de l'Est ou de l'Ouest, chaque baie, de part et d'autre du promontoire, devient une

20 J. SEVERIN, *Le voyage d'Ulysse, sur les traces de l'Odyssée* (1989), p. 243, note l'impossibilité de naviguer face au vent, à la rame, avec ce type de bateau. Il sera nécessaire, là aussi, de repenser totalement le problème.

21 Performances estimées d'après des reconstitutions de navires postérieurs (homériques ou classiques). Sur le sujet voir : T. SEVERIN, *Le voyage de Jason* (1986) et *op. cit.*, (n. 20); "A voyage into time and legend aboard the Kyrenia ship", *National Museum of Athens, july-september 1987* (1987).

22 Soit respectivement à 5 ou 2 noeuds à l'heure. T. SEVERIN, (*op. cit.*), mentionne, tout au long de son ouvrage, 2 noeuds à la rame et jusqu'à 5 noeuds en cas de fort coup de vent. Pour le Kyrenia II, 1 noeud de vitesse par force de vent à l'échelle Beaufort, soit 4 noeuds pour un *meltem* de force moyenne en été (force 4 à 5) et jusqu'à 12 noeuds en cas de coup de vent. L'écart est donc considérable entre les deux expériences pour des bateaux de taille à peu près similaire.

23 Au même titre que le mont Juktas pour les ports de Knossos et après le passage de la "balise" que constitue l'île de Dia, ou encore le volcan de Santorin pour le port d'Akrotiri.

24 De 0,30 à 1 m suivant les endroits.

25 Du fait du tirant d'eau réduit des navires de l'époque, des ports en eaux profondes ne s'imposent pas : D.J. BLACKMAN, *IJNA* 11 (1982), p. 99.

26 R.B. SEAGER, *Exploration in the island of Mochlos 1908* (1912), p. 13 notamment; J. LEATHAM, S. HOOD, "Sub-marine exploration in Crete 1955", *BSA* 53-54 (1958-1959), p. 266 (Chersonnèse), 273 (Mochlos), 275 (Pseira).

zone alternativement protégée des vagues et, dans une certaine mesure seulement, des rafales de vent. Est-ce pour autant *le* port de Malia ? <sup>27</sup>

Quelques remarques d'ordre topographique s'avèrent ici nécessaires :

- remarquons tout d'abord que l'ampleur du mouillage n'a rien de comparable avec celle des trois exemples précités;

- observons ensuite que la taille modeste de l'indentation sera encore diminuée si l'on reconstitue le promontoire qui reliait, dans l'antiquité, l'îlot au fond de la crique. L'amorce de la chaussée devait singulièrement restreindre les possibilités d'ancrage surtout à l'Est, partie la mieux protégée des vents étésiens dominants. D'ailleurs les restes de murs qui plongent dans la mer à cet endroit sont là pour nous rappeler combien le paysage a dû évoluer; qu'ils soient la preuve, comme l'imagine A. Raban <sup>28</sup>, d'un "quai" Nord-Sud, parallèle à la ligne de rivage actuelle, nous semble (bien que cela puisse appuyer notre démonstration) reposer sur des éléments archéologiques bien discutables;

- notons encore la présence d'un écueil au beau milieu de la passe menant, dans la partie Ouest, au mouillage; en réduisant l'espace disponible pour l'évitement des navires, il ne devait pas faciliter les manoeuvres des marins crétois dès que le vent se levait;

- ajoutons enfin que même si le secteur d'Agia Varvara a pu fonctionner en tant que tel, il ne constitue qu'un *port secondaire* pour des activités de subsistance locales comme la collecte (coquillages, éponges, algues...) <sup>29</sup> et surtout la pêche dans une zone où le tissu urbain apparaît considérablement distendu <sup>30</sup>.

Faut-il alors, pour autant, y rechercher cette fameuse plage "odysséenne" <sup>31</sup> propice à la mise au sec des navires, selon une opinion largement répandue et un peu hâtive <sup>32</sup> sur laquelle il est utile de revenir maintenant. Certes, en dehors de la saison de navigation, en cas de fortes tempêtes <sup>33</sup> ou lors d'opérations de radoubage ou de calfatage, les vaisseaux étaient mis au sec; les fouilles de Kommos prouvent maintenant de façon évidente que des installations portuaires adaptées ont existé <sup>34</sup>. Mais à qui fera-t-on croire que commerçants ou marins, à *chaque escale* et pendant toute la durée de leur cabotage circumcrétois, tiraient *systématiquement* leurs navires sur la grève (navires d'environ 10 à 25 m, rappelons-le, selon les fresques d'Akrotiri à Théra) <sup>35</sup>, les *soutes pleines*, pour ensuite seulement les décharger de leur cargaison ? <sup>36</sup> Ce serait accorder bien peu de bon sens à ces marins connus certes pour leur robustesse mais surtout, selon la légende, pour leur ruse. C'est aussi faire peu de cas de la découverte, en Méditerranée Orientale, d'un type de matériel qui prouve de façon définitive que les bateaux

27 Nous nous opposons sur ce point à notre collègue et ami V. Stürmer (communication faite à la table ronde sur "L'habitat égéen préhistorique", Athènes, 1987 : *BCH*, Suppl. XIX, p. 413-420).

28 A. RABAN, "Maritime archaeological research in Israel", *IJNA* 12 (1983), p. 238-241 et fig. 11. Cet article est à la base des présentes réflexions menées après étude sur le terrain en 1986; celle-ci n'a pas permis de confirmer les observations d'A. Raban. Il n'en reste pas moins qu'une étude de terrain et des relevés seraient indispensables dans toute la zone liée aux deux mouillages.

29 van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 73; FAURE, *op. cit.*, p. 230-231 : "...la mer (n'était) qu'une occasion de s'enrichir" pour le paysan-pêcheur parallèlement à l'existence du grand commerce.

30 Cf. *supra*, p. 118 et n. 11-12.

31 DEMARGNE, GALLET de SANTERRE, *op. cit.*, p. 1-3 et n. 5.

32 Entre autres, J.D.S. PENDLEBURY, *The Archaeology of Crete, an introduction* (1963), p. 3-13.

33 HOMERE, *Iliade*, ch. I, v. 485-486.

34 J.W. SHAW, *Hesperia* à partir de 1980; M.C. SHAW, "LMI buildings J/T and LM III building N and P at Kommos : their nature and possible uses as residence palaces and/or emporia", *Proceedings of the Kommos symposium* (cf. *supra*, n. 16), p. 19-25; Sp. MARINATOS, *PraktArchEt* 1925-1926, p. 141-147 et du même, "La marine créto-mycénienne", *BCH* 57 (1933), p. 193-235.

35 Sp. MARINATOS, *Excavations at Thera VI, 1974 season*, fasc. 2 (1976), pl. cl. 9; M. HUE, *Les peintures murales d'Akrotiri (Thera). Essai d'analyse et d'interprétation*, mémoire de maîtrise, université de Lyon 2 (1984), p. 105-116.

36 van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 75; PSYCHOYOS, *op. cit.*, p. 219.

étaient bien mouillés sur ancrs puis déchargés avec des barques (là encore comme à Santorin)<sup>37</sup>, quand ils n'étaient pas purement et simplement amarrés à quai. La taille de ces ancrs qui fonctionnaient "en pesanteur" grâce à leur masse et dont Malia a livré trois exemplaires conformes en tout point à la typologie en vigueur<sup>38</sup>, ne peut en faire seulement des objets culturels<sup>39</sup>; qu'elles le soient devenues par la suite prouve l'importance qu'on leur prêtait dans l'antiquité (et de tout temps d'ailleurs) pour la sauvegarde du navire, de l'équipage et de sa cargaison. La notion d'"ancre de miséricorde", dernier espoir du marin, prend alors tout son sens<sup>40</sup>.

C'est oublier, enfin et surtout, que le contexte des textes homériques est à tout le moins ambigu<sup>41</sup>.

Aussi la recherche d'un bon mouillage nous oblige-t-elle à regarder à l'Ouest du site vers ce qui semble bien être, en dernière analyse, le *port principal* de Malia : l'anse du Moulin<sup>42</sup> (Pl. XXXII). A cela plusieurs raisons qu'il faut détailler maintenant :

- une remarque d'emblée : c'est encore actuellement<sup>43</sup> l'accès le plus aisé à la mer, grâce à l'aplanissement sensible, depuis le palais, des ondulations de la plaine littorale maliote dont ne bénéficie pas la zone d'Agia Varvara. Mais c'est aussi l'endroit où, de tout temps, le tissu urbain s'est avancé le plus près de la mer, rendant la présence d'un port à la fois logique et nécessaire<sup>44</sup>. Le fameux "mur d'enceinte", unique en son genre et encore bien visible en bordure de la plage matérialisait sans doute le pourtour et l'entrée de la ville et séparait celle-ci de la zone portuaire dans laquelle il faudrait englober la "Maison Thêta" et le "bâtiment immergé" dont on a fait un magasin<sup>45</sup>. La présence de celui-ci<sup>46</sup> prouve, du moins, qu'à cet endroit, en bordure de mer, des constructions s'élevaient bel et bien;

- surtout, et c'est fondamental pour notre compréhension du site, son recouvrement par la mer prouve que la ligne du rivage s'est avancée depuis l'époque minoenne en se stabilisant sur

37 MARINATOS, *op. cit.*, pl. cl. 7 et 9; BLACKMAN, *op. cit.*, p. 80. On remarquera à ce sujet que si, sur la peinture, certaines barques sont tirées à terre, les navires les plus gros sont en rade, ancrés à flot (cf. l'épisode dit du "débarquement"). Ces scènes ne nous ont pourtant livré aucun dessin d'ancre.

38 D.E. Mac CASLIN, *Stone anchors in antiquity : coastal settlements and maritime trade routes in the Eastern Mediterranean ca.1600-1050 BC*, SIMA LXI (1980), p. 33-34 : "ancres de poids" de "type crétois"; O. PELON, *Maisons III* (EtCrét XVI), p. 141 et pl.VII,2 (Maison Ea); B. DETOURNAY, J.-C. POURSAT, F. VANDENABEELE, *Quartier Mu II* (EtCrét XXVI), p. 235-238, fig. 314. Elles ont été faussement attribuées à la Maison E par H. van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 77, fig. 104.

39 C. DAVARAS, *BCH* 104 (1980), p. 61 et n. 161; DETOURNAY, POURSAT, VANDENABEELE, *op. cit.*; TREUIL et autres, *op. cit.*, p. 217 et 221 (culte lié à la mer); Mac CASLIN, *op. cit.*, p. 106 (ancres liées au commerce du bronze et à la religion).

40 Terme en usage dans la marine en bois. ROUGE, *op. cit.*, p. 74, note que ce type d'ancre était aussi une "ancre sacrée", confirmant ainsi notre point de vue.

41 La réalité d'une mise au sec est principalement liée aux scènes de débarquement de troupes armées (lors d'attaques ou de razzias) dans lesquelles la rapidité de l'action compte autant que la protection des personnes et des armes par rapport à l'eau de mer. Cf. HOMERE, *Iliade*, ch. I, v. 485-486; aux v. 433-437, le bateau est manifestement mouillé sur ancre. Même chose dans l'*Odyssée*, ch. XII, v. 308-310.

42 Ainsi nommée à cause du bâtiment dont les traces sont encore visibles à l'Ouest.

43 Cela n'échappe ni aux touristes qui, longeant le Quartier Mu, l'empruntent naturellement, ni aux aménageurs locaux qui y ont tracé une piste de terre à travers champs.

44 Même remarque que pour Agia Varvara, cf. *supra*, n. 11, 12 et 30; cette zone ne correspond pas au "royaume des morts" qui débute nettement au Nord de la route et longe le rivage.

45 R. TREUIL, A. GUEST-PAPAMANOLI, *BCH* 103 (1979), p. 668-669; A. GUEST-PAPAMANOLI, *ArchAnAth* 13 (1980), p. 99-101, fig. 1; A. GUEST-PAPAMANOLI, "Les carrières de grès dunaire à Malia", *BCH* 113 (1989), p. 113-122. Dans ces articles, le bâtiment a été mal orienté et mal situé, cf. notamment dans ce dernier article, p. 116, fig. 2. Il a été reconstitué comme un magasin dans *Scripta Mediterranea* 6 (1985), fig. 11.

46 van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 77 et n. 62, parle "d'alignements de pierres travaillées, en profondeur" et semble sceptique sur leur caractère. Le bâtiment immergé existe pourtant et découvre à chaque tempête.



une cote altimétrique qui correspond actuellement à celle des résurgences d'eau douce. Celles-ci, contrairement à ce qui a pu être dit ailleurs <sup>47</sup>, et à la différence d'Agia Varvara, constituent un des attraits de ce mouillage. Cette variabilité du niveau marin fut curieusement négligée en maintes occasions lors des réflexions qui ont été faites sur les ports de Malia <sup>48</sup>; pourtant la position actuelle du bâtiment immergé vient démontrer que, depuis l'antiquité, le niveau a dû monter d'environ 2 à 3 m. Cet état ancien permet de rejeter une théorie récente qui voulait voir dans les indentations correspondant aux "carrières" d'ammouda à l'Ouest de la Pointe du Moulin, des "canaux d'accès" à un port fermé, supposé s'être étendu dans le marais actuel <sup>49</sup>. L'examen de ces prétendus "canaux" sur le terrain montre que si l'on fait baisser de 2 à 3 m le niveau de l'eau par rapport au niveau actuel, ils se trouvent totalement à sec, tandis que leur étroitesse (4 m maximum) alliée à leur orientation, dans l'axe même du vent, les rend *impraticables* pour n'importe quel navire.

Il n'en reste pas moins qu'une ligne de rivage avancée de 2 à 3 m modifie sérieusement la physionomie de la Plage du Moulin. L'étude des photos aériennes <sup>50</sup> montre que c'est surtout le cas à l'Est du site, devant le bâtiment immergé, où des hauts fonds de 2 à 4 m mènent en direction du large et semblent refermer l'entrée de l'anse. Ils sont clairement décelables par vent fort à la taille des rouleaux qui y brisent. Cela semble l'être moins à l'Ouest (encore actuellement le seul endroit *sûr* du mouillage) où le bassin en eau profonde vient border la langue rocheuse sur laquelle s'élevait le moulin. Il faut donc imaginer le mouillage antique décalé vers le Nord et la mer avec, sans doute, un retour de la ligne de rivage qui resterait à déterminer en fonction de l'apport des éléments détritiques du ruisseau qui sort du marais <sup>51</sup>.

Résumons brièvement nos remarques : un port principal possible à l'emplacement de la Plage du Moulin, mais à un endroit où tout capitaine refuserait, de nos jours, de conduire son navire; une ligne de rivage bien au delà de la ligne actuelle; la présence de brisants de part et d'autre, en fait rien qui semble indiquer à *l'heure actuelle* l'excellence du mouillage. C'est

47 Le même auteur, *op. cit.*, p. 77 et en 1987 lors de la table ronde sur "L'habitat égéen préhistorique", a formellement nié leur présence malgré l'indication donnée dans *Site et Nécropoles (EtCrét XIII)*. L'absence de puits d'époque minoenne et de sources à l'intérieur de l'habitat lui-même amène à considérer celles-ci comme les principales pourvoyeuses du site en eau douce.

48 Encore faut-il préciser que la diversité des avis sur la question n'est pas moins grande que celle du niveau marin. D. KELLETAT, "An eustatic curve for the younger Holocene constructed from evidence of former sea levels in the Eastern Mediterranean", *N. Jb. Geol. Paläont. Mth*, H 6 (1975), p. 370, fig. 1 : 4 à 5 m; PSYCHOYOS, *op. cit.*, p. 256, fig. VI : 1 m environ; A. RABAN, E. GALILI, "Recent maritime archaeological research in Israel. A preliminary report", *IJNA* 14 (1985), tableau p. 347 : 1 m environ; N.C. FLEMING, N.M.G. CZARTORYSKA, P. M. HUNTER, "Archaeological evidence for eustatic and tectonic components of relative sea level in the south Aegean", *Marine Archaeology, Proceedings of the First International Colloquium 1971*, Colston papers n° 23 (1973), p. 1 : quelques cm; T.H. VAN ANDEL, N. LIAND, "Prehistoric and historic shorelines of the southern Argolid peninsula. A subbottom profile", *IJNA* 12 (1983), p. 320 : 5 m environ; D.J. BLACKMAN, "Evidence of sea-level change in ancient harbours and coastal installation", *Marine Archaeology, op. cit.*, p. 126 et 133-136... etc ... Il faut conclure avec FLEMING et autres, *op. cit.*, p. 62 : "every archaeological site should be treated as a special case" ...

49 H. van EFFENTERRE et autres, *Site et Nécropoles (EtCrét XIII)*, p. 3-53; RABAN, *op. cit.*, p. 240, fig. 11 qui s'appuie sur un plan schématique; le même auteur, "The ancient harbours of Israel in biblical times (from the neolithic period to the end of the Iron Age)", *Harbour Archaeology, Proceedings of the First International Workshop on ancient Mediterranean harbours, 24-28 June 1983, University of Haifa*, Haïfa (1985), p. 19-20, fig. 6, p. 21 et n. 56, rapproche Malia de Tel Misferot Yam (BM IIA) mais la passe d'entrée de celui-ci fait 20 à 30 m de large contre 4 m à Malia. Il nous a été impossible de retrouver sur place les autres indications données par A. Raban.

50 La série de 1956 surtout (photothèque de l'E.F.A.).

51 Rien n'indique d'ailleurs que ce ruisseau ne coulait pas comme actuellement vers l'extérieur du mouillage et vers le large, à travers les "carrières".

oublier, une nouvelle fois, la morphologie particulière de l'anse du Moulin et son lien avec les variations de niveaux marins <sup>52</sup>.

Car il nous faut maintenant, à ce stade de l'étude, dire deux mots de la partie Nord-Ouest du mouillage : elle se présente à nos yeux comme une longue avancée récifale à fleur d'eau qui débute dans la zone des "carrières" et s'enfonce sur plus de 200 m dans la mer selon une orientation Sud-Ouest/Nord-Est, c'est-à-dire selon un axe rigoureusement perpendiculaire à celui des vents dominants. Sa largeur d'environ 20 à 30 m près de la butte va en s'amenuisant de façon régulière vers la pointe extrême. Le flanc Ouest (vers le large) comporte un léger méplat recouvert par 2 à 3 m d'eau et faisant office de "brise-lames". A l'Est, à l'intérieur de l'anse, le tombant est presque vertical sur 2 m de haut jusqu'à une "table" rocheuse dont on peut subodorer qu'elle correspond au rivage ancien. La verticalité de l'ensemble se poursuit sur les fonds sableux de 5 m environ puis s'accroît vers le large en atteignant les fonds de 10 m et plus, aux 2/3 de la pointe. Opérons de la même manière que précédemment en faisant émerger cette pointe des 2 à 3 m d'eau supplémentaires qui la recouvrent : l'on se trouve bien là en présence d'une magnifique jetée naturelle <sup>53</sup>, dégageant un vaste port en anneau d'environ 200 m de large sur 400 m de long, dans lequel il était loisible de se protéger des vagues, du vent et du courant <sup>54</sup>. Comme dans la plupart des ports méditerranéens actuels, les bateaux qui n'étaient pas rangés simplement le long de ce "quai", s'amarraient en poupe tandis qu'ils étaient maintenus dans l'axe du vent par une ancre mouillée à la proue.

### III. La mer et l'agglomération maliote

Cette relation entre Malia et la mer a traditionnellement été vue depuis la terre et, plus précisément encore, depuis le centre de l'habitat dans son état actuel. On note alors que la mer n'est guère visible à l'emplacement du palais et qu'une ondulation du terrain vers le Nord fait écran entre la ville et elle <sup>55</sup>. Les développements précédents le confirment cependant, Malia est bien une ville *maritime* au même titre que d'autres sites égéens, au moins autant que Gournia et Zakro, sinon autant qu'Akrotiri. On a parfois essayé de voir ce qu'elle avait livré archéologiquement qui fût en relation avec la mer, soit pour prouver qu'elle ne lui devait pratiquement rien (H. van Effenterre) <sup>56</sup>, soit pour montrer qu'elle en était assez étroitement tributaire (J.-C. Poursat) <sup>57</sup>. Il est assez clair, par exemple, qu'une stricte comptabilisation des motifs apparaissant sur les sceaux n'est guère en faveur d'une prépondérance des thèmes marins. Dans la série des sceaux de l'atelier de lapicide voisin du Quartier Mu <sup>58</sup>, on ne dénombre que 8 sceaux présentant des motifs empruntés à la mer sur un total de 112 pièces, soit moins de 1 sur 10 (5 portent des figurations de bateaux, 3 des figurations de poissons). On notera aussi le thème du pêcheur tenant un poisson, connu à Santorin (Akrotiri) et à Mélos (Phylakopi) qui se range aussi bien dans la série des scènes de genre que dans celle des scènes

52 PSYCHOYOS, *op. cit.*, p. 141, oubliant ces variations, estime que la protection est insuffisante à cause de l'ensablement qui a gagné la majeure partie du mouillage.

53 Caractéristique des "proto-harbours" utilisant la protection d'un récif : Mac CASLIN, *op. cit.*, p. 21, qui cite, entre autres, l'exemple du Cap Kiti à Chypre.

54 Un fort courant existe actuellement dans l'anse du Moulin lorsque le vent souffle : il est créé par le mouvement des vagues qui entrent largement dans la baie et par le fait que celles-ci passent *par-dessus* le récif. Le niveau marin à l'époque minoenne devait largement atténuer ce phénomène tout en permettant une "oxygénation", donc un désensablement, des eaux du port. Les "canaux", s'ils existaient, contribueraient sans doute peut-être aussi au renouvellement des eaux.

55 Cf. par exemple, P. DEMARGNE, *Maisons I, (EtCrét IX)*, p. 1. En fait, les maisons et le palais lui-même qui s'élevait sans doute sur plusieurs étages devaient être nettement visibles du large.

56 van EFFENTERRE, *op. cit.*, p. 75-80

57 J.-C. POURSAT, "Une thalassocratie minoenne au Minoen Moyen II", *3/SSIA* (1984), p. 85-87.

58 CMS II2, p. 109-270 (n° 86-198).



religieuses; quoi qu'il en soit, il atteste par sa présence l'importance iconographique du thème de la pêche à Malia. Les trouvailles de la "Maison du pauvre pêcheur" ou de la maison d'Agia Varvara évoquées ci-dessus, ne feraient que renforcer cette thèse.

Les blocs d'ammouda tronconiques à sommet arrondi percé d'un trou, identifiés comme des ancres <sup>59</sup> et dont Malia livre plus d'exemplaires que les autres sites de Crète, ont été, il y a peu, rejoints par un quatrième exemplaire, mais miniature, confirmant son caractère votif, qui provient des fouilles au Nord-Est du palais <sup>60</sup>.

Enfin on a également cherché à retrouver sur le site, indépendamment des matières premières tirées de la mer, le produit d'échanges commerciaux qui auraient pu se faire grâce à celle-ci. Là encore le décompte n'est guère abondant, la plupart des matériaux de construction utilisés sur le site provenant des alentours immédiats : "ammouda" ou grès dunaire du bord de mer, "sidéropétra", marbre etc... En revanche, H. van Effenterre a voulu faire venir de Sitia par la mer le calcaire blanc ("aspropétra") des orthostates de la cour Nord du palais <sup>61</sup>; mais une source plus proche paraît plus probable dans les environs du village actuel de Limen Chersonissou. L'étude pétrographique des matériaux montre toutefois que la région ne paraît pas recéler le schiste vert utilisé dans de nombreuses bases de colonne, en particulier à Chryssolakkos. Son origine pourrait se situer dans la région de Mochlos et un transport par mer, plutôt que par la route terrestre, est assez vraisemblable <sup>62</sup>.

C'est cette même route par la mer, dont Evans avait supposé l'existence le long de la côte Nord dès 1928 <sup>63</sup>, qui explique peut-être les influences égyptisantes sensibles sur le mobilier du Quartier Mu au MM II <sup>64</sup>. Il n'a sans doute pas été suffisamment tiré argument sous ce rapport, semble-t-il, d'un objet trouvé par J. Deshayes dans la maison Zb, une applique en ivoire en forme de sphinx, dont la provenance est à coup sûr égyptienne; l'applique faisait donc partie d'un meuble aujourd'hui disparu, directement apporté d'Égypte <sup>65</sup>. Cet objet jalonnait, comme les figurines d'ivoire de Palaikastro <sup>66</sup> et les objets égyptiens de Katsamba <sup>67</sup>, la route maritime longeant la côte orientale et septentrionale de la Crète. De même, c'est par cette voie que s'est à peu près sûrement propagée l'influence anatolienne sensible dans la Malia minoenne, dont la "hachette au léopard" paraît être la matérialisation la plus évidente <sup>68</sup>.

Enfin, la reconnaissance du statut portuaire de Malia serait encore renforcée si se vérifiait l'assimilation avec Malia, proposée par G.L. Huxley <sup>69</sup>, de la Milatos d'où sont partis les colons fondateurs de la Milète anatolienne.

Ainsi loin d'être seulement une station de bord de mer, Malia semble bien être une ville portuaire fonctionnant grâce à la spécialisation de ses deux ports. On prendra garde cependant de l'assimiler aux *emporía* de Méditerranée Orientale, Enkomi à Chypre, Ugarit ou Byblos en

<sup>59</sup> Cf. *supra*, p. 121-122.

<sup>60</sup> C. BAURAIN, "Chronique des fouilles à Malia, les abords Nord-Est du palais", *BCH* 109 (1985), p. 892-895.

<sup>61</sup> H. et M. van EFFENTERRE, *Centre politique I (EtCrét XVII)*, p. 29.

<sup>62</sup> A l'époque romaine, les navires les plus couramment mentionnés sont ceux destinés au transport des pierres travaillées ou non ("lapidariae naves") que J. ROUGE, *op. cit.*, p. 189-190 et n. 1, p. 190, qualifie de "solides" et "lents". Le transport de vases en terre cuite à toutes époques prouve d'ailleurs que des matériaux fragiles supportent parfaitement un acheminement par la mer, le problème principal résidant dans le bon calage de la cargaison (*ibid.*, p. 77).

<sup>63</sup> EVANS, *PM* II, p. 253.

<sup>64</sup> POURSAT, *loc. cit.* (n. 57).

<sup>65</sup> J. DESHAYES, A. DESSENNE, *Maisons II (EtCrét XI)*, p. 76-80.

<sup>66</sup> R.M. DAWKINS, "Unpublished objects from the Palaikastro excavations", *BSA*, suppl.1 (1923), p. 125-126.

<sup>67</sup> S. ALEXIOU, *KretChron* 1952, p. 20.

<sup>68</sup> O. PELON, *Acta anatolica E. Laroche oblata, Hethitica* 8 (1987), p. 381-392.

<sup>69</sup> G.L. HUXLEY, *Crete and the Luvians* (1961), p. 16; cf. également S. HOOD, *The Minoans* (1971), p. 52.

Syrie-Palestine qui ont été des lieux d'échange de caractère international où les produits égéens côtoyaient ceux qui venaient de la lointaine Mésopotamie, de la Syrie intérieure ou de l'Égypte. Loin de tourner le dos à la mer et de s'en exclure, bien loin aussi sans doute de traduire "un déclin apparent de l'importance maritime" du site <sup>70</sup> au MR I, la ville de Malia est aussi bien maritime que terrienne. Elle offre toutes les caractéristiques d'un port sûr pour la navigation de l'époque. Sans doute l'une des raisons de sa relative prospérité et de son statut palatial est-elle d'ailleurs précisément ce double aspect et cette ouverture directe sur ce moyen de communication et d'échanges qu'a toujours été la mer Egée <sup>71</sup>.

Michel HUE - Olivier PELON

---

<sup>70</sup> TREUIL et autres, *op. cit.* (n. 17), p. 308.

<sup>71</sup> Ces quelques considérations montrent à quel point il serait urgent que soit reprise et amplifiée la recherche sur cette question. Et cela d'autant plus qu'une urbanisation forcée liée au développement du tourisme risque de faire disparaître certaines des données du problème; nous n'en voulons pour preuve que la construction en cours d'un vaste complexe hôtelier aux abords mêmes du port antique d'Agia Varvara.

LEGENDES DES ILLUSTRATIONS

Pl. XXXI : Anse d'Agia Varvara (dessin Michel Hue)

Pl. XXXII : Anse du Moulin (dessin Michel Hue)





MHUE Fév. 90

Baie d'A.VARVARA

- .... brisants
- fonds de 2 m
- - - fonds de 5 m
- ligne de rivage actuelle
- ⊙ sources d'eau douce
- ⌋ falaise
- ligne de rivage antique



