



Description des voies et perception de l'espace : le lexique de la route et du trajet terrestre en grec ancien

A Vorsanger

► To cite this version:

A Vorsanger. Description des voies et perception de l'espace : le lexique de la route et du trajet terrestre en grec ancien. Routes, communications et circulation : approches croisées en Orient et dans le monde méditerranéen du IV^e millénaire avant notre ère au XV^e siècle de notre ère, Mathilde Prévost; Margaux Spruyt; Thomas Salmon; Adèle Vorsanger, May 2018, Paris, France. pp.28-39. <hal-03839015>

HAL Id: hal-03839015

<https://hal.science/hal-03839015v1>

Submitted on 7 Nov 2022

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

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



HAL Authorization

ROUTES, COMMUNICATIONS ET CIRCULATION : APPROCHES CROISÉES

en Orient et dans le monde méditerranéen
du IV^e millénaire avant notre ère
au xv^e siècle de notre ère



Actes de la journée Jeunes Chercheurs
de l'UMR 8167

tenue à l'INHA (Paris) le 22 mai 2018

Édités par

M. Prévost, Th. Salmon, M. Spruyt, A. Vorsanger

ROUTES, COMMUNICATIONS ET CIRCULATION : APPROCHES CROISÉES

en Orient et dans le monde méditerranéen
du IV^e millénaire avant notre ère
au xv^e siècle de notre ère

Actes de la journée Jeunes Chercheurs de l'UMR 8167
tenue à l'INHA (Paris)
le 22 mai 2018

Édités par :
MATHILDE PRÉVOST
MARGAUX SPRUYT
THOMAS SALMON
ADÈLE VORSANGER

Comité de lecture :
STAVROS LAZARIS
JEAN-YVES MONCHAMBERT
DOMINIQUE MULLIEZ
PIERRE TALLET

Avec le soutien de :
l'UMR 8167, Orient et Méditerranée
l'École doctorale 124 (ED VI), Histoire de l'art et archéologie
Sorbonne Université - Faculté des Lettres
l'Institut national d'Histoire de l'Art (INHA)

Paris, UMR 8167 « Orient et Méditerranée », octobre 2020.

Tous droits réservés. Toute reproduction, totale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, sans autorisation expresse des auteurs, est interdite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

SOMMAIRE

<i>Avertissement et abréviations complémentaires</i>	5
DOMINIQUE MULLIEZ	
<i>Préface</i>	6
Remerciements	8
Programme de la journée	9
THOMAS SALMON, MATHILDE PRÉVOST, MARGAUX SPRUYT, ADÈLE VORSANGER	
<i>Introduction</i>	10

INFRASTRUCTURES ET AMÉNAGEMENTS

DES VOIES DE COMMUNICATION

LOUISE DORSO	
<i>Retrouver la trace de la Route de l'Encens avant les Nabatéens (X^e-I^{er} siècle avant notre ère)</i>	14
ADÈLE VORSANGER	
<i>Description des voies et perception de l'espace : le lexique de la route et du trajet terrestre en grec ancien</i>	28
SIMON VICTOR PIERRE	
<i>Echelles chrétiennes des Arabes sur les deux routes de Haute-Mésopotamie (VI^e-VII^e siècles)</i>	40
FRANCK BRECHON	
<i>Entre hôpitaux et auberges, l'accueil du voyageur en Cévennes à la fin du Moyen Âge</i>	57

L'ANIMAL, ACTEUR DE LA CIRCULATION HUMAINE

MATHILDE PRÉVOST	
<i>Partir avec des ânes dans le désert : les caravanes des anciens Égyptiens (III^e-II^e millénaires avant notre ère)</i>	78

MARGAUX SPRUYT

*Des équidés porteurs d'empire : compagnons de route
et d'infortune à l'époque néo-assyrienne* 96

DELPHINE POINSOT

*De la circulation des hommes à la circulation du symbole :
représenter le cheval et le dromadaire à l'époque sassanide (224-651)* 111

ADÈLE VORSANGER, MATHILDE PRÉVOST, MARGAUX SPRUYT,
THOMAS SALMON,

Conclusion 120

Table des figures 122

DESCRIPTION DES VOIES ET PERCEPTION DE L'ESPACE.

LE LEXIQUE DE LA ROUTE ET DU TRAJET TERRESTRE EN GREC ANCIEN

ADÈLE VORSANGER*

Pour tenter de comprendre l'organisation des réseaux viaires et les modes de déplacement de l'Antiquité grecque, l'étude du vocabulaire et des expressions relatifs aux routes et aux trajets terrestres est un travail indispensable. S'il existe des articles ou chapitres d'ouvrages qui recensent les termes désignant les voies¹, des observations restent à faire sur la répartition de ces termes. De plus, les éléments de description des trajets méritent également d'être pris en compte et articulés à l'étude du lexique de la route. Quelles indications les termes spécialisés apportent-ils sur les caractéristiques matérielles des routes ? Attestent-ils de l'existence de catégories de voies clairement distinguées ? En considérant plus largement leurs contextes d'emplois, ainsi que les expressions utilisées pour décrire les voies et informer le lecteur sur leurs caractéristiques les plus significatives, que peut-on en conclure sur les usagers et leur perception du trajet ?

Sans proposer un relevé exhaustif, nous nous concentrerons ici sur quelques termes et expressions et leur contexte, en prenant en compte les connaissances historiques et archéologiques disponibles sur les routes grecques, de façon à mettre en relation, dans la mesure du possible, les mots et les vestiges. L'œuvre de Pausanias constitue sur le sujet un corpus sans comparaison dans l'ensemble de la littérature grecque conservée, et fournira donc une grande partie des occurrences traitées. Les historiens attiques seront également convoqués. Enfin, les lexicographes apporteront des éclairages précieux sur certains mots.

*Thèse en cours depuis 2017 : *Routes et territoires dans la Grèce des cités (VI^e-I^{er} siècles av. n. è.)*, sous la direction de D. Mulliez (Sorbonne Université). UMR 8167.

1. Voir Dobias 1991 ; Lolos 2003 ; Du Bouchet 2004 p. 21-61 ; Roelens-Flouneau 2019, p. 21-40.

Ὀδός

En tout premier lieu, un terme s'impose pour désigner la route en grec : ἡ ὁδός, substantif à la fois très large et très courant. Il désigne d'abord la route, en tant qu'infrastructure, objet matériel, de façon extrêmement générale : grand-route, chemin, rue urbaine ou voie rurale peuvent tous être nommés ὁδοί. Toute voie, tout passage semble pouvoir recevoir l'appellation ὁδός, si faibles en soient les aménagements. De plus, le terme est facilement sous-entendu². Le cas est fréquent, par exemple, lorsque l'on désigne une route par son point de départ et son point d'arrivée ; Pausanias 8.6.4³ en fournit un exemple parmi d'autres :

Κατὰ δὲ τὴν ἐξ Ἡραιας ἄγουσαν ἐς Μεγάλην πόλιν εἰσὶ Μελαιναί.

Sur la <route> qui conduit d'Héraia à Mégapolis se trouve Mélainai.

Au-delà de ce sens matériel, ὁδός peut aussi signifier le *voyage* ou le *trajet*. Il possède enfin une vaste gamme d'emplois figurés désignant le *moyen*, la *méthode*. Cette variété de sens est bien connue et les dictionnaires usuels⁴ en fournissent d'abondants exemples ; mais il est important – nous y reviendrons – de souligner la porosité qui se fait jour entre les notions d'infrastructure et de trajet, de déplacement, entre l'aménagement qui permet la circulation et cette circulation elle-même⁵.

Des catégories de grand-routes ?

Il existe également des termes plus spécifiques, exprimant différentes caractéristiques des routes. Nous nous pencherons ici sur les trois mots les plus courants désignant des voies importantes : ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος, ἡ εὐθεΐα. Ces trois mots sont des adjectifs substantivés sous-entendant ὁδός – de la même façon que l'on peut dire indifféremment en français « la route nationale » ou, simplement, « la nationale ». En observant leur répartition, nous tâcherons de déterminer si celle-ci peut correspondre à une catégorisation ou à une hiérarchisation de la voirie.

Un rapport entre terminologie et aménagements matériels ?

À partir de l'étude du vocabulaire et de son contexte, peut-on lier la terminologie des grand-routes grecques à des types d'aménagements particuliers ? Le cas d'ἀμαξιτός devrait être, *a priori*, le plus clair. Formé sur ἄμαξα, « chariot », le terme désigne clairement la « voie à chariots »,

2. Bizos 1947, p. 31.

3. Nous utilisons les textes et les traductions (légèrement modifiées) de la CUF, les textes des éditions Loeb et des traductions personnelles le cas échéant.

4. Notamment les dictionnaires Bailly 1899, Magnien-Lacroix 1969 et Lidell-Scott-Jones 1940.

5. Pour un développement plus étoffé sur ὁδός, voir Du Bouchet 2004 p. 25-33.

la « voie carrossable ». Le mot est ancien, attesté dès les poèmes homériques⁶. Plus rares, les adjectifs ἀμαξήλατος et ἀρματήλατος, ainsi que le participe ἀμαξευομένη, ont le même sens. On trouve parfois ces termes associés à l'adjectif ἱππήλατος, « praticable pour les chevaux »⁷.

Strabon (8.6.19) utilise le terme afin de préciser la situation d'un lieu-dit : περὶ τὴν κρήνην τὴν <M>ακαρίαν ὑπὸ <τὴν> ἀμαξιτόν, « *non loin de la fontaine Makaria, en contrebas de la route carrossable* ». Dans l'œuvre de Strabon, le terme ὁδός est omniprésent et ses hyponymes rarement utilisés ; il paraît donc significatif que, dans ce passage, l'auteur recoure à ἀμαξιτός. Strabon donne ici plusieurs indications topographiques : l'ἀμαξιτός apparaît comme un point de repère dans le paysage, au même titre que la fontaine Makaria ; cela suggère que cette route ne se confond pas avec le reste de la voirie de Trikorynthos (où se situe le lieu-dit en question), qu'elle est matériellement reconnaissable. Mais quels pourraient être les éléments précis qui caractérisent ce type de route ?

Certains textes montrent un souci de précision sur la largeur des ἀμαξιτοί. Hérodote (7.200), décrivant l'étroit défilé des Thermopyles, écrit :

Κατὰ δὲ τὸν Φοῖνικα ποταμὸν στενότητον ἐστὶ ἀμαξιτὸς γὰρ μούνη δέδμηται.

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

L'expression ἀμαξιτὸς μούνη désigne ici une voie dont la largeur est calibrée sur celle d'un chariot, trop étroite cependant pour permettre le passage de deux véhicules. À l'inverse, on trouve chez Euripide⁸ le syntagme δίκροτος ἀμαξιτός, « voie carrossable double ». Si le caractère carrossable impose, naturellement, une largeur minimale, les ἀμαξιτοί pouvaient néanmoins varier en dimensions.

L'archéologie a mis en évidence qu'un grand nombre de voies carrossables antiques étaient équipées d'ornières artificielles, entaillées dans les passages rocheux de la route pour favoriser la stabilité des voitures⁹. Yanis Pikoulas, fort de nombreuses prospections à travers la Grèce, notamment dans le Péloponnèse, en arrive même à considérer les ornières artificielles comme un élément essentiel, central des ouvrages routiers antiques¹⁰. Peut-on envisager que le terme ἀμαξιτός puisse se rapporter précisément à ce type d'aménagements ? La présence d'ornières dans la roche et l'emploi d'ἀμαξιτός dans un texte indiquent respectivement à l'archéologue et au philologue, de façon sûre, la présence d'une voie carrossable ; mais l'aménagement n'est pas systématique sur les routes et le mot ne l'est pas non plus dans les textes : on ne peut donc pas s'avancer plus loin. En somme, les voies désignées comme ἀμαξιτοί ne semblent avoir de caractéristiques matérielles ni spécifiques, ni systématiques.

6. *Iliade* 22.146 ; Du Bouchet 2006.

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

8. Euripide, *Électre* 775.

9. Voir notamment Pritchett 1980, p. 143-196, Pikoulas 2007 et Pikoulas 2012 p. 33-45.

10. Pikoulas 2012 p. 33-45.

Les autres termes ne paraissent pas non plus correspondre à des éléments matériels très précis. Une εὐθεΐα, ou ὁδὸς εὐθεΐα, désigne une route reliant, en un trajet direct, deux points, deux villes. Mais il ne faut pas comprendre ici l'adjectif εὐθύς au sens de *droit* : si l'εὐθεΐα ne fait pas de détour, cela ne signifie pas qu'elle évite les virages. Les routes grecques antiques suivent le terrain et ses courbes et évitent les grands travaux de terrassement : ainsi, les tracés rectilignes n'y sont pas la norme¹¹. Certains textes montrent que ces routes pouvaient même, malgré leur statut de voies principales, être fort sommairement aménagées. Par exemple, Pausanias, en 7.26.10, mentionne une « route directe » escarpée et montagneuse :

Ὅδὸς δὲ ἐξ Αἰγείρας εὐθεΐα ἀπὸ τοῦ ἱεροῦ τοῦ Διὸς διὰ τε ὀρών καὶ ἀνάντης †...† ἐστὶ.

Il y a une route directe qui part d'Aigeira, depuis le sanctuaire de Zeus, à travers les montagnes et qui est <...> escarpée.

Dans son *Lexicon Homericum*, Apollonios le Sophiste rapproche εὐθεΐα d'ἀτραπός, ce dernier mot désignant un sentier :

Ἀτραπός· ὁδὸς εὐθεΐα μὴ ἔχουσα ἐκτροπὰς.

Sentier : route directe sans embranchements.

Le mot λεωφόρος, littéralement la voie « porte-foule », désigne, sans plus de précisions, une route passante. De même que pour εὐθεΐα, on trouve dans les textes des indices que des routes de qualité variable pouvaient recevoir ce nom. Par exemple, Pausanias, en 8.6.5, dit de la route d'Argos à Tégée (l'une des principales voies de pénétration en Arcadie) qu'elle est ὀχήματι ἐπιτηδειοτάτη καὶ τὰ μάλιστα (...) λεωφόρος, « *très commode pour les chariots, c'est une grand-route* ». En revanche, la route de Delphes, lorsqu'on arrive de Béotie, est décrite en 10.5.5 de la façon suivante :

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

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

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

Il n'existe visiblement pas d'uniformité matérielle au sein des différentes voies mentionnées sous un même terme dans les textes. À plus forte raison, il est impossible de rattacher les mots grecs à des types de vestiges précis. Même si les trois termes présentés possèdent chacun des nuances, on ne peut affirmer qu'ils correspondent à des réalités matérielles véritablement distinctes. Il

11. Pikoulas 1999, p. 252.

faut relever, en particulier, qu'une voie ardue, voire non carrossable, peut, malgré ses difficultés, permettre un trafic dense et être perçue comme une grand-route.

Répartition des termes

La répartition que l'on observe, dans les textes, entre les trois termes ne permet pas non plus d'établir l'existence de catégories distinctes de voies. En effet, ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος et ἡ εὐθεία – dont il ne faut pas oublier qu'ils sont nettement moins fréquents que le très général ὁδός – apparaissent souvent comme équivalents dans les textes.

Les mots λεωφόρος et ἀμαξιτός sont attestés dès les épopées homériques, mais ne s'y trouvent qu'une fois chacun¹². Julien Du Bouchet, dans un article consacré à ces deux occurrences¹³, défend l'idée que les deux mots ne désignent pas des routes distinctes, mais une unique route extra-urbaine : « Λεωφόρος la désignait comme voie passante, ἀμαξιτός comme voie carrossable. » Le même fonctionnement se retrouve dans les textes postérieurs.

Par exemple, dans un épisode de la *Vie d'Ésope*, rapporté par deux manuscrits différents, se déploie une large gamme de mots désignant la route, mais tous relatifs à la même artère. Une prêtresse d'Isis (ou des prêtres selon la version), s'étant égarée hors de la route, se retrouve dans le champ d'Ésope et celui-ci la ramène sur la voie principale. Dans la *Vie d'Ésope* G, 4, cette voie principale reçoit d'abord l'appellation δημοσία ὁδός, la « voie publique », par opposition au chemin privé ; puis, lorsque la prêtresse y est ramenée, on trouve le syntagme ἐπὶ τὴν λεωφόρον ὁδὸν τὴν ἀμαξεομένην, « sur la grand-route carrossable ». Dans le second texte, *Vie d'Ésope* W, 4, on trouve en premier lieu λεωφόρος, puis Ésope mène les prêtres εἰς τὴν εὐθείαν καὶ τετριμμένην ὁδόν, « vers la route directe, très passante ». Le participe parfait τετριμμένη, « usée », peut s'employer pour désigner des voies de terre battue, formées et élargies par le passage¹⁴. On voit, dans ces deux passages, une certaine variété de termes, tous employés pour désigner une seule et même route : la voie principale, par opposition sans doute au sentier de campagne dans lequel les prêtres se fourvoient. La variation mise en œuvre dans ces passages ne parle pas en faveur d'une distinction stricte entre les différents termes.

Chez Pausanias également, l'emploi de ces mots semble gouverné par des préoccupations d'ordre stylistique : on ne peut percevoir de trame viaire hiérarchisée chez le périégète. Pausanias utilise le plus souvent ὁδός, mais recourt à εὐθεία et λεωφόρος (il n'utilise pas ἀμαξιτός) lorsqu'il doit distinguer plusieurs routes, sans doute par souci de clarté et de variation du vocabulaire. Dans de nombreux cas, εὐθεία et λεωφόρος sont employés de façon rigoureusement équivalente, au sujet de la même route. On trouve notamment un schéma récurrent dans la *Periégèse* où, après avoir quitté une route principale pour une brève excursion, l'on y revient : Pausanias varie fréquemment les termes dans ces passages, employant λεωφόρος pour quitter la route et εὐθεία pour y revenir ou inversement. Un bon exemple de ce procédé se trouve en 9.2.1-2 :

12. Respectivement en *Illiade* 15.682 et 22.146.

13. Du Bouchet 2006.

14. On en trouve par exemple une autre occurrence chez Aristophane, *Grenouilles* 123.

1 Γῆς δὲ τῆς Πλαταιίδος ἐν τῷ Κιθαιρῶνι ὀλίγον τῆς εὐθείας ἐκτραπεῖσιν ἐς δεξιὰ Ὑσιῶν καὶ Ἐρυθρῶν ἐρείπια ἐστὶ. [...] 2 Ἐπανελθοῦσι δὲ ἐς τὴν λεωφόρον ἐστὶν αὖθις ἐν δεξιᾷ Μαρδονίου λεγόμενον μνῆμα εἶναι.

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

Cette alternance entre εὐθεῖα et λεωφόρος au sujet d'une même voie se retrouve en de nombreux passages de l'œuvre¹⁵. La seule frontière claire semble être celle qui distingue les voies majeures – qu'elles soient nommées ἀμαξιτός, λεωφόρος, εὐθεῖα ou simplement ὁδός – et les chemins secondaires¹⁶. La preuve en est que les lexicographes peuvent définir ces mots les uns par les autres. Hésychius note :

Ἰθείη· ἀμαξιτός. Θεσσαλοί.

[Route] directe : carrossable. Thessaliens.

Ἰθείη étant une variation dialectale d'εὐθεῖα, on a ici une nouvelle preuve de la relative interchangeabilité des termes étudiés. Cela se confirme chez Pollux (9.37) :

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

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

Ainsi, les trois mots ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος, ἡ εὐθεῖα possèdent des nuances différentes (route carrossable/route passante/route directe) qui ne sont pas toujours exclusives les unes des autres, sans pour autant être nécessairement applicables toutes les trois à la fois à toutes les grandes routes. Les trois mots servent à désigner des axes majeurs : comme l'ont déjà montré Julien Du Bouchet¹⁷ et Hélène Roelens-Flouneau¹⁸, la distinction entre voies principales et secondaires apparaît comme le principal élément de hiérarchisation des routes grecques. Malgré l'existence d'une certaine variété de termes désignant ces voies principales, on ne peut pas distinguer de hiérarchie plus fine, de catégories fixes ni de caractéristiques systématiques à l'intérieur de ce vaste ensemble : l'emploi des mots semble dicté par des questions de point de vue, par la caractéristique

15. Route d'Argos à Épidauré en 2.25.9-10 ; de l'Argolide à Sparte en 3.10.7 ; la route longeant la côte de l'Achaïe est désignée comme λεωφόρος en 7.23.1, 7.25.5 et 7.25.8, mais comme εὐθεῖα en 7.25.11 ; de Tégée à Argos : 8.54.5 ; Éleuthères-Platées 9.2.1-2 ; Daulis-Delphes 10.5.1 et 10.5.5 ; Orchomène-Oponte 10.35.1 et 10.35.5.

16. Voir aussi Du Bouchet 2004 p. 60-61 et Roelens-Flouneau 2019 p. 37-40.

17. Du Bouchet 2004, p. 60-61.

18. Roelens-Flouneau 2019, p. 37-40.

que l'on souhaite souligner, comme Julien Du Bouchet l'a montré chez Homère¹⁹, ou encore par des raisons stylistiques. Les différents termes désignant les grand-routes ne portent donc pas en eux-mêmes toutes les informations utiles sur les caractéristiques d'une voie.

Le point de vue des voyageurs

Moyens de transport

Si le seul choix des mots ne suffit pas, quelles autres solutions les textes mettent-ils en œuvre pour caractériser et décrire les routes ? Les indications portant sur l'accessibilité d'une voie semblent significatives à cet égard et nous amènent à poser la question des moyens de transports employés. Trois types d'usagers de la route se rencontrent dans les textes : les charrois, les bêtes de somme ou les bêtes montées, et les *ἀνδρες εὐζῶνοι*.

La traduction courante d'*ἀνὴρ εὐζῶνος*, dans les dictionnaires ou dans les textes, par « bon marcheur » ou « homme agile »²⁰ est très contestable. Il faut citer ici une notice d'Hésychius :

Εὐζῶνως · εὐστόλως · μὴ ἔχων φορτίον.

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

Dans les textes, l'*ἀνὴρ εὐζῶνος* est le piéton non chargé, par opposition aux voyageurs transportant des charges lourdes et encombrantes, d'où la traduction adoptée ici : *marcheur sans bagages*.

Expression de l'accessibilité

Pausanias, lorsqu'il veut donner une indication précise sur l'accessibilité d'une route, emploie des tournures au datif indiquant à quels usagers la voie en question est la mieux adaptée : comme on l'a vu plus haut, dans ce genre de contexte, les noms de types de voies étudiés ci-dessus sont insuffisants, puisque leur relation à la viabilité de la route n'est ni évidente, ni systématique. En 2.15.2, Pausanias pose une alternative entre deux trajets concurrents de Cléonai à Argos :

Ἐκ Κλεωνῶν δὲ εἰσιν ἐς Ἄργος ὁδοὶ δύο, ἡ μὲν ἀνδράσιν εὐζῶνοις καὶ ἔστιν ἐπίτομος, ἡ δὲ ἐπὶ τοῦ καλουμένου Τρητοῦ, στενὴ μὲν καὶ αὐτὴ περιεχόντων ὁρῶν, ὀχήμασι δὲ ἔστιν ὁμῶς ἐπιτηδειότερα.

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

19. Du Bouchet 2006.

20. Voir par exemple les dictionnaires Bailly et Lidell-Scott-Jones, *s.v.* « *εὐζῶνος* ».

Ce passage oppose de façon explicite une route à piétons (ἀνδράσιν εὐζώνοις) et une route carrossable (ὀχήμασι). La même distinction se retrouve en 1.44.6, au sujet de la route skironienne, voie à flanc de falaise reliant Mégare au Péloponnèse. Selon le périégète, celle-ci fut, dans un premier temps, bâtie ἀνδράσιν ὁδεύειν εὐζώνοις, « *pour que l'empruntent des marcheurs sans bagages* ». Ce n'est que sous Hadrien que la route fut élargie et rendue carrossable :

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

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

On trouve en 10.32.2, au sujet du chemin montant à l'autel Corycien, sur les hauteurs du Parnasse, une mention, plus rare, de chevaux et de bêtes de sommes : la montée est dite ῥάων εὐζώνῳ ἀνδρὶ ἢ ἡμιόνοις τε καὶ ἵπποις, « *plus facile pour un marcheur sans bagages que pour les mules et les chevaux* ». Ce chemin est connu²¹ : il se caractérise par une forte pente et des marches taillées dans la roche ; c'est peut-être ce qui, dans l'esprit de Pausanias, le rend moins praticable à des équidés qu'à des piétons. La distinction principale semble néanmoins être celle qui oppose les voies adaptées uniquement au trafic piétonnier et les voies carrossables. C'est ce qui ressort également d'une notice de Phrynichos l'Atticiste :

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

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

Plus encore que la distinction entre les « grand-routes » et les autres, c'est le partage entre routes piétonnières et voies carrossables qui semble le plus pertinent pour amorcer un classement des routes grecques antiques. Mais la distinction route piétonnière/route carrossable recoupe-t-elle la distinction entre voie secondaire et principale ? On a rencontré, dans certains exemples ci-dessus, des voies essentielles et pourtant uniquement (ou principalement) accessibles aux piétons : la route de Béotie en Phocide (Pausanias 10.5.5) et la route skironienne avant l'intervention d'Hadrien (Pausanias 1.44.6)²². Le marcheur légèrement équipé apparaît donc comme le seul voyageur apte à circuler sur toutes les routes de Grèce, celui en fonction de qui, par défaut, sont bâties les routes. Le piéton est un élément central pour comprendre l'organisation de la circulation viaire en Grèce et les emplois du syntagme ἀνὴρ εὐζωνος reflètent bien cette omniprésence du marcheur.

21. On trouvera une description et des photographies du chemin dans Amandry 1981.

22. Arthur Muller estime cependant que la route skironienne ne devint la voie d'accès principale entre la Mégare et le Péloponnèse, supplantant la route de montagne qui traversait les monts Géraniens, qu'après les travaux d'Hadrien : voir Muller 1984, p. 256.

Distances et temps de trajet

Une autre série d'occurrences permet de préciser encore la valeur de l'expression ἀνὴρ εὐζώνος : on la trouve employée de façon quasiment figée, au datif, pour exprimer des distances en temps de trajet. Hérodote y recourt en 1.104 :

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

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

On retrouve le même emploi d'ἀνὴρ εὐζώνος chez Thucydide (2.97.1-2), avec ici une légère variation sur le cas – nominatif, puis datif :

1 Ὅδῳ δὲ τὰ ξυντομώτατα ἐξ Ἀβδήρων ἐς Ἴστρον ἀνὴρ εὐζώνος ἑνδεκαταῖος τελεῖ. 2 Τὰ μὲν πρὸς θάλασσαν τοσαύτη ἦν, ἐς ἡπειρον δὲ ἀπὸ Βυζαντίου ἐς Λαϊαίου καὶ ἐπὶ τὸν Στρυμόνα (ταύτη γὰρ διὰ πλείστου ἀπὸ θαλάσσης ἄνω ἐρίγνετο) ἡμερῶν ἀνδρὶ εὐζώνῳ τριῶν καὶ δέκα ἀνύσαι.

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

Enfin, des siècles plus tard, Lucien, au premier paragraphe d'*Icaroménippe*, se livre à une reprise parodique de la formule : du soleil à la demeure de Zeus, ἄνοδος καὶ ταῦτα γένοιτ' ἂν εὐζώνῳ ἀετῷ μιᾶς ἡμέρας, « cela peut faire encore une montée d'une journée pour un aigle sans bagages ». Cette plaisanterie constitue une preuve certaine du caractère figé, consacré de l'expression, ainsi que de sa longévité. Il en ressort très nettement que la longueur des trajets s'exprime de façon quasi-systématique en fonction du piéton, qui sert d'étalon empirique pour le calcul des distances.

On trouve quelques exemples, dans la littérature grecque, d'évaluations numériques de la distance parcourue en une journée de marche : Hérodote, en 4.101, l'estime à 200 stades, soit un peu moins de quarante kilomètres. En 10.33.3, Pausanias avance un chiffre comparable :

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

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

Si la mesure est légèrement inférieure à celle proposée par Hérodote, c'est sans doute parce que Pausanias parle en l'occurrence d'une route de montagne : en effet, l'estimation des distances

en temps de trajet, plutôt qu'en mesure absolue, a l'avantage de prendre en considération la difficulté du terrain. Ce mode de calcul a prévalu en Grèce jusqu'aux temps modernes : Edward Dodwell, voyageur anglais du début du XIX^e siècle, note en introduction de son récit de voyage : « Distances in Greece are not regulated by measure, but computed by time. [...] This rough kind of calculation is more accurate than might be imagined. »²³

L'ἀνὴρ εὐζωνος, le piéton, le marcheur léger apparaît donc, dans les sources antiques, comme le voyageur par excellence : non pas un modèle d'agilité, de rapidité, mais un standard à partir duquel on juge les routes, leur difficulté et leur longueur. La porosité, évoquée plus haut, entre les notions de *route* et de *trajet*, est bien visible ici : l'on passe de la mesure de l'objet matériel qu'est la route au décompte du trajet, du parcours du voyageur. Une association étroite s'opère entre la description de la voie et celle du déplacement.

S'il existe un ensemble assez varié de termes désignant des routes, on voit que ceux-ci ne dessinent pas une typologie claire et que leurs emplois ne sont pas étanches. L'étude de la terminologie des routes grecques fait apparaître une classification assez sommaire entre voies principales et secondaires, mais l'on obtient un tableau légèrement différent en s'intéressant aux autres façons de parler de trajets en grec. Chez Pausanias, les détails les plus précis, les plus pratiques fournis sur les voies le sont par des expressions au datif indiquant le type d'usager à qui la route est le mieux adaptée. Chez le périégète comme dans d'autres contextes, la distinction la plus significative passe entre les routes piétonnières et les voies carrossables – les bêtes de somme, dont l'emploi est évidemment attesté, sont plus discrètes dans les sources. Certaines expressions figées attestent du fait que le piéton sans bagage est le voyageur par excellence des routes grecques : c'est de son point de vue que se calcule la durée des trajets. Le lexique de la route ne se comprend pas sans ces indications sur l'expérience de l'usager, du voyageur, et la prise en compte des conditions du déplacement. Les mots grecs ne témoignent nullement d'une vue surplombante et théorique sur le réseau routier ; la route n'est pas une infrastructure morte, ne connaît pas de catégorisations figées ni étanches. Elle est un élément dynamique de l'organisation du paysage, perçue et décrite en termes de mouvement, à hauteur de marcheur.

Bibliographie

Sources primaires

Hérodote, *Histoires, tome I, livre I : Cléo*, Ph.-E. LEGRAND (éd., tr.). Collection des Universités de France, Paris, 1932.

Hérodote, *Histoires, tome IV, livre IV : Melpomène*, Ph.-E. LEGRAND (éd., tr.). Collection des Universités de France, Paris, 1945.

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

- Hérodote, *Histoires, tome VII, livre VII : Polymnie*, Ph.-E. LEGRAND (éd., tr.). Collection des Universités de France, Paris, 1951.
- Hesychii Alexandrini Lexicon, vol. II : E-O*, K. LATTE (éd.). E. Munksgaard, Copenhague, 1966.
- Lucien, « Icaroménippe », *Oeuvres, tome III : Opuscules 21-25*, J. BOMPAIRE (éd., tr.). Collection des Universités de France, 2003.
- Pausanias, *Description de la Grèce, tome I, livre I : l'Attique*, M. CASEVITZ (éd.), J. POUILLOUX (tr.), Fr. CHAMOUX (comm.). Collection des Universités de France, Paris, 1992.
- Pausanias, *Description of Greece, volume I : Books 1-2 (Attica and Corinth)*, W. H. S. JONES (tr.). Loeb Classical Library 93, Cambridge (MA), 1918.
- Pausanias, *Description de la Grèce, tome VII, livre VII : l'Achaïe*, M. CASEVITZ (éd.), Y. LAFOND (tr.). Collection des Universités de France, Paris, 2000.
- Pausanias, *Description de la Grèce, tome VIII, livre VIII : l'Arcadie*, M. CASEVITZ (éd.), M. JOST (tr.), J. MARCADÉ (comm.). Collection des Universités de France, Paris, 1998.
- Pausanias, *Description of Greece, volume IV : Book 8.22-10 (Arcadia, Boeotia, Phocis and Ozolian Locri)*, W. H. S. JONES (tr.). Loeb Classical Library 297. Cambridge (MA), 1935.
- Phrynichi Eclogae nominum et verborum Atticorum*, Chr. A. LOBECK (éd.). Weidmann, Leipzig, 1820.
- Lexicographi Graeci vol. 9 : Pollucis Onomasticon*, E. BETHE (éd.). Teubner, Leipzig, 1937.
- Strabon, *Géographie, tome V, livre VIII*, R. BALADIÉ (éd., tr.). Collection des Universités de France, Paris, 1978.
- Thucydide, *La Guerre du Péloponnèse, tome II, 1ère partie : livre II*, J. DE ROMILLY (éd., tr.). Collection des Universités de France, Paris, 1962.
- Vita Aesopi*, G. WESTERMANN (éd.). Braunschweig, 1845.

Usuels

- BAILLY A. (1899) : *Dictionnaire grec-français*, Paris.
- LIDELL H. G., SCOTT R., JONES H. S. (1940⁹) : *A Greek-English Lexicon*, Oxford.
- MAGNIEN V., LACROIX M. (1969) : *Dictionnaire grec-français*, Paris.

Références

- AMANDRY P. (1981) : « L'antre Corycien dans les textes antiques et modernes », *BCH Suppl.* 7, p. 29-54.
- BIZOS M. (1947) : *Syntaxe grecque*, Paris.
- DOBIAS C. (1991) : « Promenade lexicale sur la route grecque » dans *La route : mythes et réalités antiques. Actes du colloque 12-13 mars 1991, organisé par l'Association régionale des enseignants de langues anciennes de l'Académie de Dijon*, Dijon, p. 15-32.
- DODWELL E. (1819) : *A Classical and Topographical Tour through Greece*, Londres.
- DU BOUCHET J. (2004) : *Recherches sur les noms de la rue en grec ancien*, thèse inédite de l'université Paris X sous la dir. de M. Casevitz.

- DU BOUCHET J. (2006) : « Remarques sur λαοφόρος et ἀμαξιτός dans L'Iliade », *Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes* 80, p. 273-279.
- LOLOS Y. (2003) : « Greek Roads. A Commentary on the Ancient Terms », *Glotta* 79, p. 137-74.
- MULLER A. (1984) : « Megarika XII-XIV », *BCH* 108, p. 249-66
- PIKOULAS Y. (1999) : « The Road-Network of Arkadia », dans TH. H. NIELSEN, J. ROY (dir.), *Defining Ancient Arkadia*, Copenhagen, p. 248-319.
- PIKOULAS Y. (2007) : « Travelling by Land in Ancient Greece » dans C. ADAM, J. ROY (dir.), *Travel, Geography and Culture in Ancient Greece, Egypt and the Near East*, Oxford, p. 78-87.
- PIKOULAS Y. (2012) : *Τὸ οδικό δίκτυο της Λακωνικής*, Athènes.
- PRITCHETT W. K. (1980) : *Studies in Ancient Greek Topography. Part III : Roads*, Berkeley/Los Angeles/Londres.
- ROELENS-FLOUNEAU H. (2019) : *Dans les pas des voyageurs antiques. Circuler en Asie Mineure à l'époque hellénistique (IV^e s. av. n. è-Principat)*, Bonn.