

I

Le niveau des eaux de la mer Noire a sensiblement varié depuis l'antiquité jusqu'à nos jours. Les recherches géomorphologiques ont constaté pour l'étape de la « mer Noire Nouvelle », datée de l'époque néolithique et du début de l'époque du Bronze, un optimum climatique ayant relevé le niveau marin. Ce phénomène aurait atteint certaines valeurs estimées à ± 5 au-dessus du niveau actuel de la mer Noire. « Le delta avait été transformé en une grande baie provoquant le remous des eaux du Danube, l'apparition de méandres sur le trajet fluvial et de plaines autour des étangs de Braïla et de Ialomița. Les traces morphologiques de cette phase sont visibles sur la terrasse d'abrasion et d'accumulation du Cap de Midia, à l'altitude de $\pm 3/5$ m »². Les accumulations de dépôts marins en proximité des côtes de la mer ont été constatées aussi sur les profils des forages de Tuzla. Le complexe sablonneux et à coquillages, résultat de ces accumulations, y atteint 10 m de profondeur³.

Depuis la période subboréale (fin de l'âge de Bronze) commence une régression marine, nommée phanagoréenne⁴. Ce phénomène provoqué par une phase climatique sèche a occupé entièrement le dernier millénaire de l'ère païenne. L'ampleur de la transgression phanagoréenne a été étudiée par les savants soviétiques à Olbia, Chersonèse, Phanagorée, Taganrog. La différence entre le niveau actuel et celui de cette phase sur les côtés septentrionales de la mer Noire est estimée

¹ Une première version a été publiée dans Pontica, 3, 1970, pp. 77–85, et Peuce 2, 1971, pp. 27 suiv.

² P. V. Coteț, dans *Histria* II, 1966, p. 337 et suiv., avec la bibliographie du problème. Cet auteur a proposé un tableau de corrélation entre les événements climatiques généraux et les étapes de l'évolution de la mer Noire :

Sur ce tableau les mots en italiques ont été introduits par l'auteur du présent article.

³ N. Popp, *apud* Coteț.

⁴ P. V. Feodorov, *Dokl. Akad. Nauk SSSR*, 110, 1956, 5, (*apud* Bleahu).

Chronologie absolue	Chronologie européenne	Mer Baltique	Schéma Blitt-Sernander	L'événement climatique le plus important	Chronologie archéologique	Mer Noire	Observations
1978	Post-glaciaire	Limnea	Suballantique Subboréal	Optimum climatique au maximum dans la période Atlantique	Bronze	Mer Noire Nouvelle	<i>Transgression histrienne</i> <i>Régression phanagoréenne</i>
1000							
0							
1000							
2000							
3000	Finiglaciaire	Littorina	Atlantique	Atlantique	Néolithique	Mer Noire Nouvelle	Transgression ± 5 au-dessus du 0 actuel
4000							
5000							
6000	Glaciaire tardif	Ancylus Yoldia	Boréal	Préboréal	Mésolithique	Mer Noire Ancienne	Régression 15–21 m au-dessous du 0 actuel
7000							
8000							
9000							
10000			Arctique récent				

à $\pm 7-9$ m *au-dessous* du niveau actuel⁵. Une nouvelle transgression, nommée histrienne⁶, a relevé le niveau à son stade actuel.

Quelle était la configuration du pays à l'époque de la fondation d'Histria? Vasile Pârvan et Scarlat Lambrino hésitaient entre deux hypothèses. Histria se trouvait sur une île rocheuse au milieu du grand golf qui aurait avancé jusque vers les villages actuels d'Histria et de Vadu et aurait aussi englobé le lac de Duindgi. Selon la seconde hypothèse, le territoire de la ville n'était séparé du continent que pendant l'hiver, lorsque la mer déferlait sur les plaines basses des environs. Vasile Canarache, s'appuyant sur les recherches géologiques de Marcian Bleahu, a avancé une nouvelle solution⁷. Les colonistes milésiens avaient érigé leur ville sur une vaste plaine littorale. Les observations archéologiques notées dans ce qui suit viennent renforcer cette dernière solution.

Les traces des routes antiques qui reliaient Histria aux sites voisins sont assez visibles sur les photos aériennes. Cinq routes remontaient vers le NO en direction des villages situés au bord de la rivière de Sinoé, trois vers l'ouest où se trouvaient des sites comme celui au-dessous du village moderne d'Istria, ou comme Fintinele (où se trouvent les sources d'eau des aqueducs de la ville) et Tariverde, etc. Une seule des routes dirigées vers le sud est encore visible; elle longeait la baie antique pour aboutir au village situé près de Vadu. Les neuf routes étaient bordées de tumuli qui faisaient partie soit de la nécropole histrienne, soit des cimetières des villages (ou des fermes agricoles?) de la *chora*. Histria se trouvait donc au centre d'un système routier radial dont seulement une partie a été conservée (fig. 3).

Les routes de l'ouest et du nord s'arrêtent au bord du lac d'Istria et de la baie occidentale du lac de Sinoé. Elles ont certainement dû continuer vers la ville à travers la plaine basse occupée par les eaux à la suite de la transgression « histrienne ». La montée du niveau marin a également provoqué l'inondation du quartier de la ville basse, au nord de l'acropole⁸, des tumuli emplantés sur la plaine occupée aujourd'hui par le couloir qui fait communiquer les lacs d'Istria et de Sinoé⁹, enfin de certains habitats qui longeaient les routes entre le village d'Istria et la cité¹⁰.

Ces observations ne font que confirmer l'hypothèse de Canarache et Bleahu. Les colonistes milésiens semblent avoir fondé leur ville sur une vaste plaine sablonneuse (fig. 1 et 2). Cette plaine a dû comprendre toute l'étendue depuis le rocher sur lequel est installée l'acropole d'Histria jusqu'au talus de loess au sud du village, y compris la partie occupée aujourd'hui par le lac Istria et par l'anse formée par le lac Sinoé au nord de la ville. La formation de cette plaine peut être expliquée à l'aide des photos aériennes. En effet, une série successive de bancs de sable se sont accrochés du rocher vierge en schiste vert pendant l'une des périodes transgressives lorsque la mer formait une vaste baie jusqu'au talus situé au sud du village d'Istria. Ces cordons, installés « en girouette » depuis le continent jusqu'au rivage actuel, ont fini par ensabler la baie et la transformer en une plaine qui laissait encore voir les pics du rocher de schiste. Une partie des cordons ont été submergés

⁵ Depuis 1964 le Laboratoire de Technologie archéologique de l'Institut archéologique de Léningrad s'est proposé des recherches concernant « Les méthodes de reconstitution des conditions géographiques des sites antiques nord-pontiques ». Le premier thème de ce vaste programme a été Olbia. Les résultats viennent d'être publiés par K. K. Šilik, dans *Ol'vijska*, Kiev, 1975, pp. 51-91 (en russe). Je donne ici le résumé anglais de cet important compte rendu : « The analysis of a vast range of archaeological, paleogeographical and geoacoustic data, gathered during investigation of Olbia and tight bank of the Bug estuary resulted in establishing the following facts : 1. The Olbia amphitheatre overlooking the Lower Town was formed at the end of the III millennium B.C. in the period of maximum of the New Black Sea transgression. During the subsequent phanagorian regression, which maximum was approximately in the middle of the I millennium B.C., the sea liberated a vast terrace-beach, the so-called New Black Sea Terrace. 2. The sea level in the I century B.C. was not less than 7-9 m as compared to the modern one. 3. The antique topography of Olbia was reconstructed. The coast line of the IIIc. B.C. - Ic.A.D. was located eastwards from the modern one near the north ravine - by 500 m, in the center of the ancient town site - by 300-320 m, near the Southern Cape - by 400 m. Between the water line and the New Black Sea Cliff regression resulted in outcropping the terrace in which the Lower Town was built. 4. The estuary, in spite of the low level of the sea, was not the river in the literal sense, however, in the period of floods the current, probably, appeared in it and the shore was not boggy. 5. The transgression, which began at the

border of our era, was the reason of the Lower Town submergence. In the course of the transgression the waves washed out almost all the culture layer; only the lowest horizons in the south and central parts of the ancient town site remained. The eastern defensive walls of the town might have been destroyed by the sea in the second half of the I millennium A.D. ».

⁶ M. Bleahu, *Probleme de geografie*, 9, 1963, p. 45 et suiv.

⁷ V. Canarache, *SCIV*, 7, 1956, p. 289 et suiv.

⁸ V. Zirra a découvert en 1956 une partie du rempart du II^e s. de n.è. dans la zone aujourd'hui marécageuse au nord de la ville. D'autres indices, mis en relief par les recherches de S. Dimitriu sur la falaise septentrionale du quartier d'habitation, sont aussi en faveur de cette hypothèse.

⁹ Il s'agit de la plage du lac Sinoé et de celle du lac Istria, au nord et au sud de ce couloir. Dans le couloir même, de nombreux tumuli gisent complètement engloutis par l'eau. V. Canarache signale aussi quelques tumuli sur les deux îles du lac Sinoé. Ils sont vaguement visibles sur certaines photos aériennes.

¹⁰ Vlad Zirra a fait un sondage en 1955 dans une île située au milieu du lac Istria. Il y a découvert des murs de maisons hellénistiques. Il faut enfin rappeler la découverte de trois aqueducs, par V. Canarache, dont deux certainement d'époque romaine. Les rapports présentés concernant ces recherches très importantes ne sont pas suffisamment clairs, *SCIV* 2, 1961, p. 61 et suiv.; 7, 1956, p. 289 et suiv. D'après les plans publiés, les trois aqueducs s'arrêtent au bord du lac Istria. Cette constatation est évidente surtout quant à l'aqueduc n° 3, surpris dans la falaise nord-ouest du lac.

ensuite par l'apparition du lac Istria. Les autres sont encore visibles sur les photos aériennes. Les premiers sont antérieurs à l'arrivée des grecs. La ligne décrite par ces deux cordons indique un décrochement de la côte antique au sud de la ville, favorable à l'emplacement du port¹¹ (fig. 5). Les trois autres datent d'une époque postérieure à l'abandon de la ville, c'est-à-dire du temps de la deuxième transgression pontique. Ils sont dépourvus de monuments archéologiques et les sondages ont donné sans exception des résultats négatifs (fig. 5).

Les grandes lignes de la topographie de la ville aux premiers temps de son existence commencent à se laisser voir. Histria semble avoir été composée de deux unités distinctes, selon un modèle urbain assez connu dans le monde colonial (Sélinonte, Syracuse, etc.) La partie la plus élevée de la plaine littorale, là où le rocher était à la surface, a été choisie comme « acropole »¹². Cette partie était destinée aux édifices sacrés et politiques. C'est ici que furent découverts les monuments de la zone sacrée, le temenos de Zeus et celui d'Aphrodite. C'est toujours là que Marcelle Lambrino indiquait l'emplacement d'un second temenos (au point nommé B) qui aurait été celui du principal dieu de la ville, Apollon Iatros. A une distance d'environ 800 m à l'ouest se trouvait l'habitat civil, occupant une étendue beaucoup plus importante, et entouré d'un rempart de torchis, déjà depuis le milieu du VI^e s. av.n.è. Enfin, cet ensemble urbain continuait vers le nord-ouest et vers le sud-ouest par les nécropoles.

Les indices concernant le début de la transgression histrienne ne sont pas nombreux. La position de la ville sur une plaine littorale semble avoir duré au moins jusqu'au II^e s. de n.è., car le monument « englouti » le plus récent est le rempart de l'époque d'Hadrien¹³. De la même époque datent également les tumuli noyés les plus récents, situés sur les plages¹⁴. Est-elle devenue manifeste aux habitants de la ville, les derniers siècles de son histoire ? Les préliminaires semblent avoir eu lieu déjà avant l'abandon de la ville, du début du VII^e s. En effet, au point nommé « Pescărie » se trouve un remblai, haut d'environ 3 m, qui traverse la partie aujourd'hui inondable de la nécropole tumulaire. Il a été érigé sur quelques tumuli funéraires. La céramique la plus récente trouvée au cours d'une fouille pratiquée dans le remblai à l'occasion de l'exploration en 1955 de tumulus n° II (IV^e s. av.n.è.), qui se trouve au-dessous, date de l'époque romaine¹⁵. Cette céramique offre un *terminus post quem* pour la date du remblai, qui a servi probablement comme route à une époque lorsque la plage était inondée, donc avant l'abandon de la ville.

M. Bleahu et P. V. Coteț ont supposé une corrélation chronologique entre l'apparition des cordons littoraux qui ont colmaté la baie au sud de la ville et la naissance du grand cordon Chituc, séparant le lac Sinoé (ancien golfe marin) de la mer Noire. P. V. Coteț a synchronisé l'apparition du Chituc et du cordon *d*. Les deux chercheurs situent donc l'apparition du Chituc à une époque tardive. On se rappelle d'autre part l'identification proposée par D. M. Pippidi¹⁶, entre ce cordon littoral et $\sigma\theta\zeta\eta$, mentionnés par Polybe (IV 41,2) et Strabon (I 3,4 et 7), dans un excursus emprunté à Straton de Lampsaque. La question est donc la suivante : est-ce que le long cordon alluvionnaire sous-marin signalé par les navigateurs grecs au moins depuis la première moitié du III^e s. av. n.è. peut-il être homologué avec celui connu dans une époque de transgression ?

Les dates concernant la localisation du banc sous-marin sont assez vagues. Il se plaçait en pleine mer, une journée de navigation depuis le continent, c'est-à-dire à une distance moyenne de 300—400 stades (53—73 km)¹⁷. Le cordon antique semble avoir été plus éloigné que le Chituc et sa longueur a été deux fois plus grande (1000 stades + 177 km). Il faut pourtant avoir dans l'esprit le fait que la ligne côtière, surtout du côté du Delta, a subi des modifications notables, la terre ayant beaucoup avancé par les alluvions charriées par les eaux du Danube¹⁸.

Les formations de ce type (bancs, cordons littoraux, etc.) apparaissent et disparaissent avec grande rapidité et dépendent de la dynamique des courants et de la profondeur du fond de la mer. Il y a pourtant certains indices en faveur d'une date ancienne du Chituc. P. V. Coteț utilise les résultats obtenus par des forages faits en 1960 par N. Popp, qui attestent la présence d'une couche de tourbe à la cote — 3 dans le falun de l'axe de Priboina. Selon cet auteur,

¹¹ L'idée appartient à Dinu Theodorescu, RA, 1970, p. 42.

¹² L'acropole histrienne était escarpée surtout du côté septentrional. Les fouilles poursuivies par Catrinel Domăneanu depuis 1975 dans la zone située immédiatement au nord du temple de Zeus ont mis au jour une partie d'un quartier d'habitation dans l'angle du rempart byzantin et qui date de la fin du VI^e et du début du VII^e siècle de n.è. Notons que le niveau de ce quartier correspond à celui du rocher sur lequel fut érigé le temple de Zeus. Dans cette zone le niveau grec doit se trouver donc à une côte très basse par rapport à celui du temenos.

¹³ Voir plus haut note 8.

¹⁴ Le plus récent tumulus fouillé de la plage du lac Sinoé est le n° XXV, abritant une tombe secondaire du I^{er} s. de n.è. (*Histria*, II, pp. 196, 218—20). Sur les plages du lac Istria tous les tumuli fouillés sont d'époque romaine.

¹⁵ *Histria* II, pp. 117—9; *Materiala*, 4, 1957, p. 60.

¹⁶ D. M. Pippidi, *Contribuții la istoria veche a României*², p. 37, n. 16.

¹⁷ Cf. RE, s.v. *Schrieffhart*.

¹⁸ La partie la plus orientale du Delta qui existait dans l'antiquité était le point Caraorman, où S. Gavrilă a récemment fouillé un tumulus du V^e s. av. n.è., *Peuce*, 2, 1971, p. 49 et suiv.

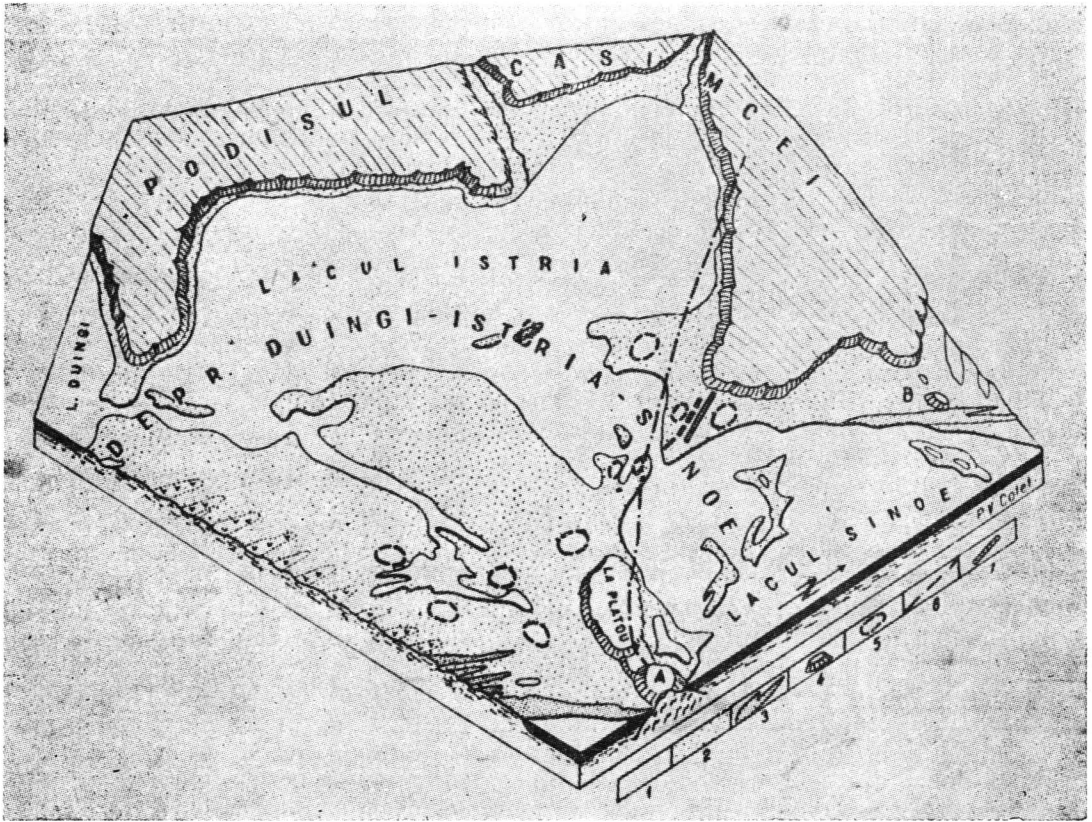


Fig. 1. Etat morphologique actuel de la région d'Histria (d'après P. Coteț, *Materialia* 8, 1962, p. 426, fig. 16). 1, le lac ; 2, terre alluvionnaire avec îles et presqu'îles ; 3, cordons littoraux marins ; 4, témoins d'érosion en schiste vert : A — Histria ; B — les 7 tumuli ; 5, quelques groupes principaux de tumuli dans la partie de la plaine littorale ; 6, l'aqueduc romain ; 7, les deux remblais récents.

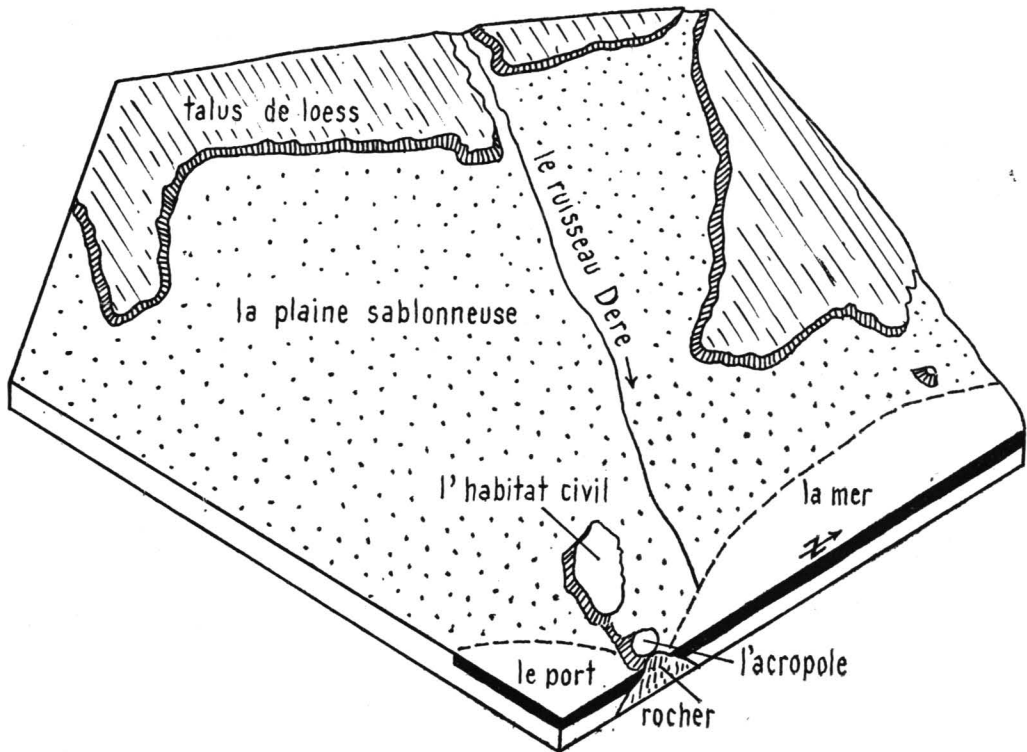


Fig. 2. Restitution hypothétique de l'état antique de la région d'Histria.

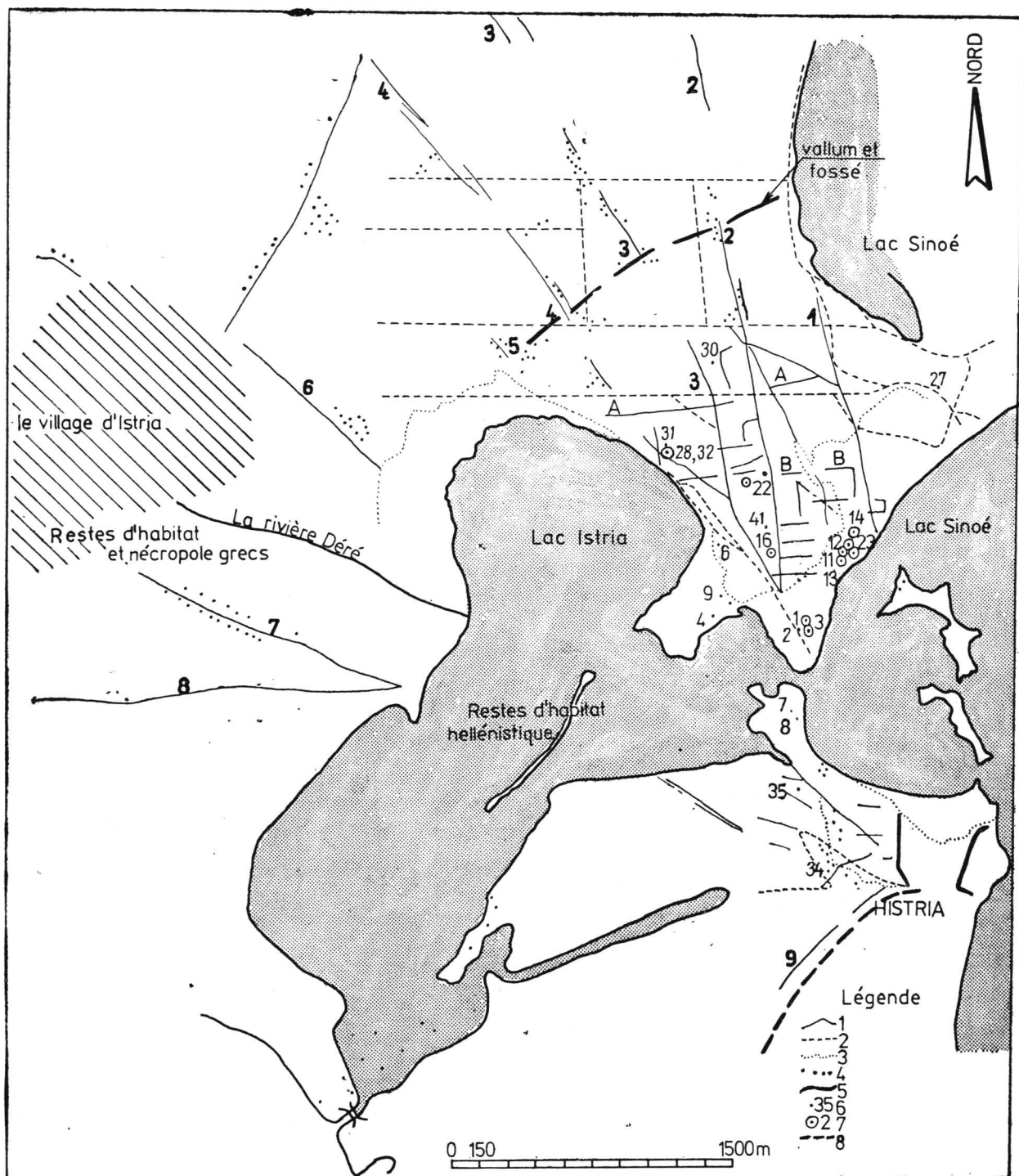


Fig. 3. Transcription des photos aériennes, vol 1959. 1, routes antiques ; 2, routes modernes ; 3, limite de la zone inondable ; 4, tumuli ; 5, le vallum et le fossé ; 6, tumuli fouillés (les n^{os} selon P. Alexandrescu, *Histria II*, pp. 133 suiv.) ; 7, les tumuli datés des VI^e—V^e s. ; 8, limite probable du golf antique abritant le port.

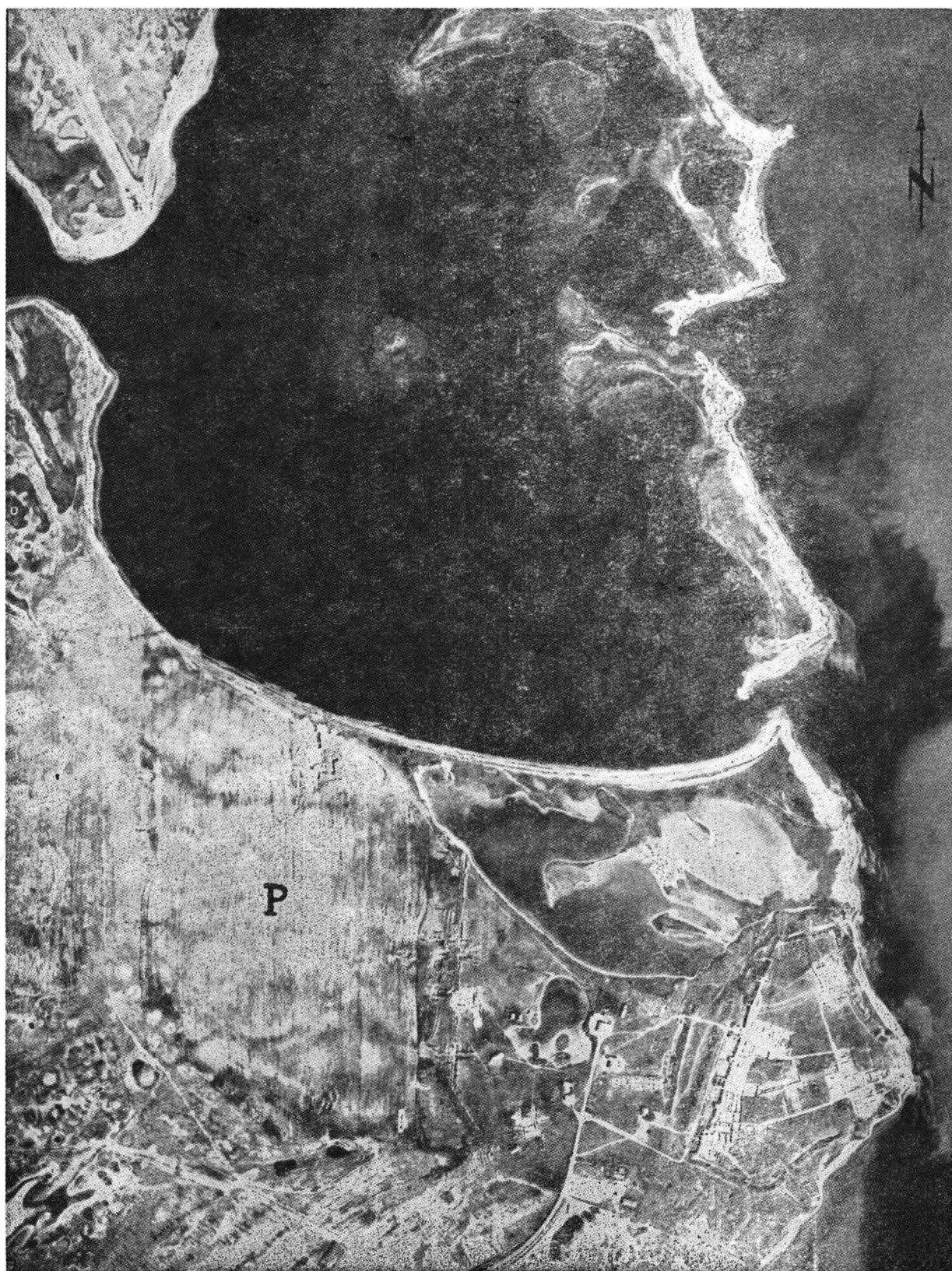


Fig. 4. Vue aérienne de la région d'Histria, vol 1969. L'acropole et l'habitat civil (P).

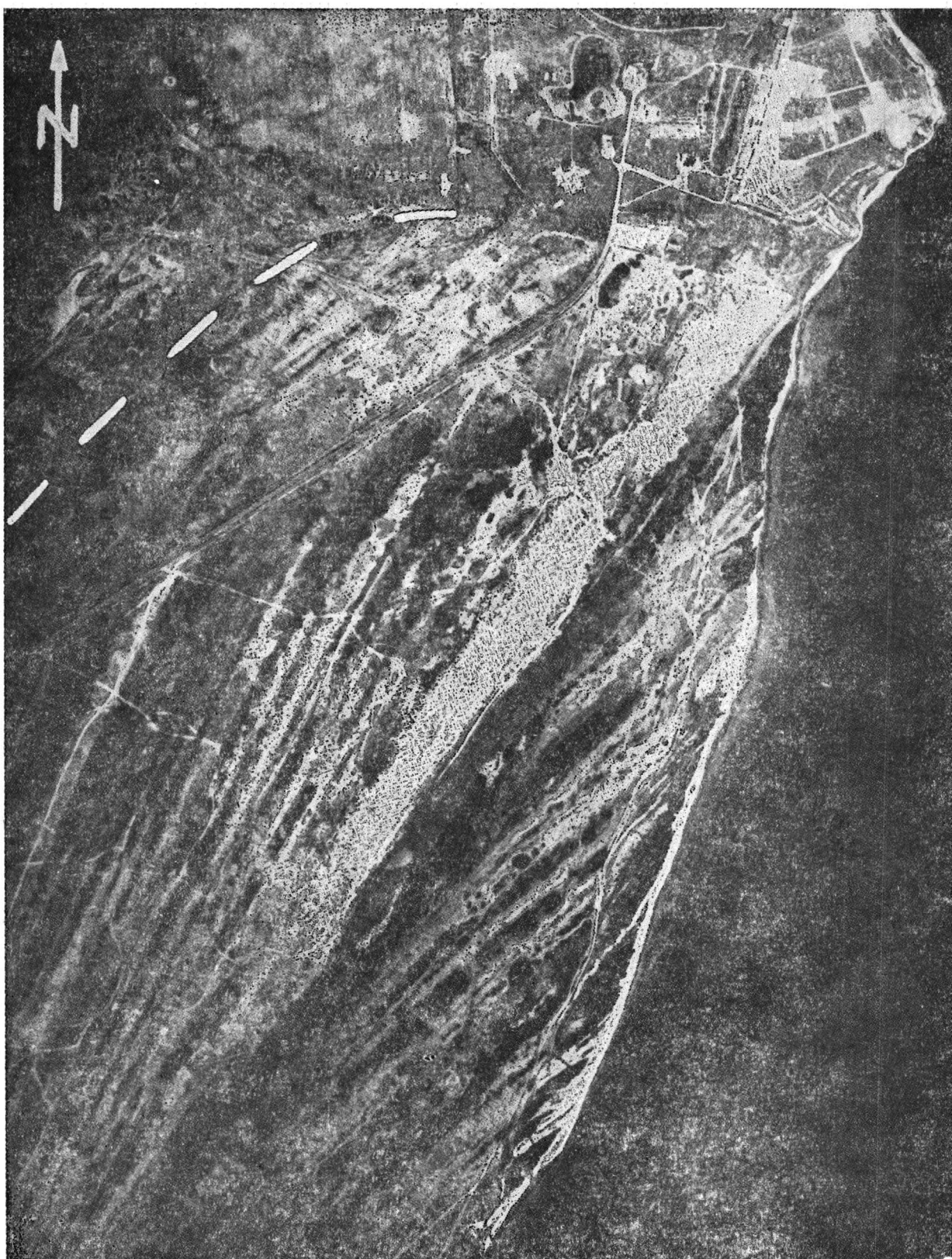


Fig. 5. Vue aérienne de la région d'Histria, vol 1969. La partie située au sud de la ville. Les lignes blanches indiquent la limite probable de la baie antique.

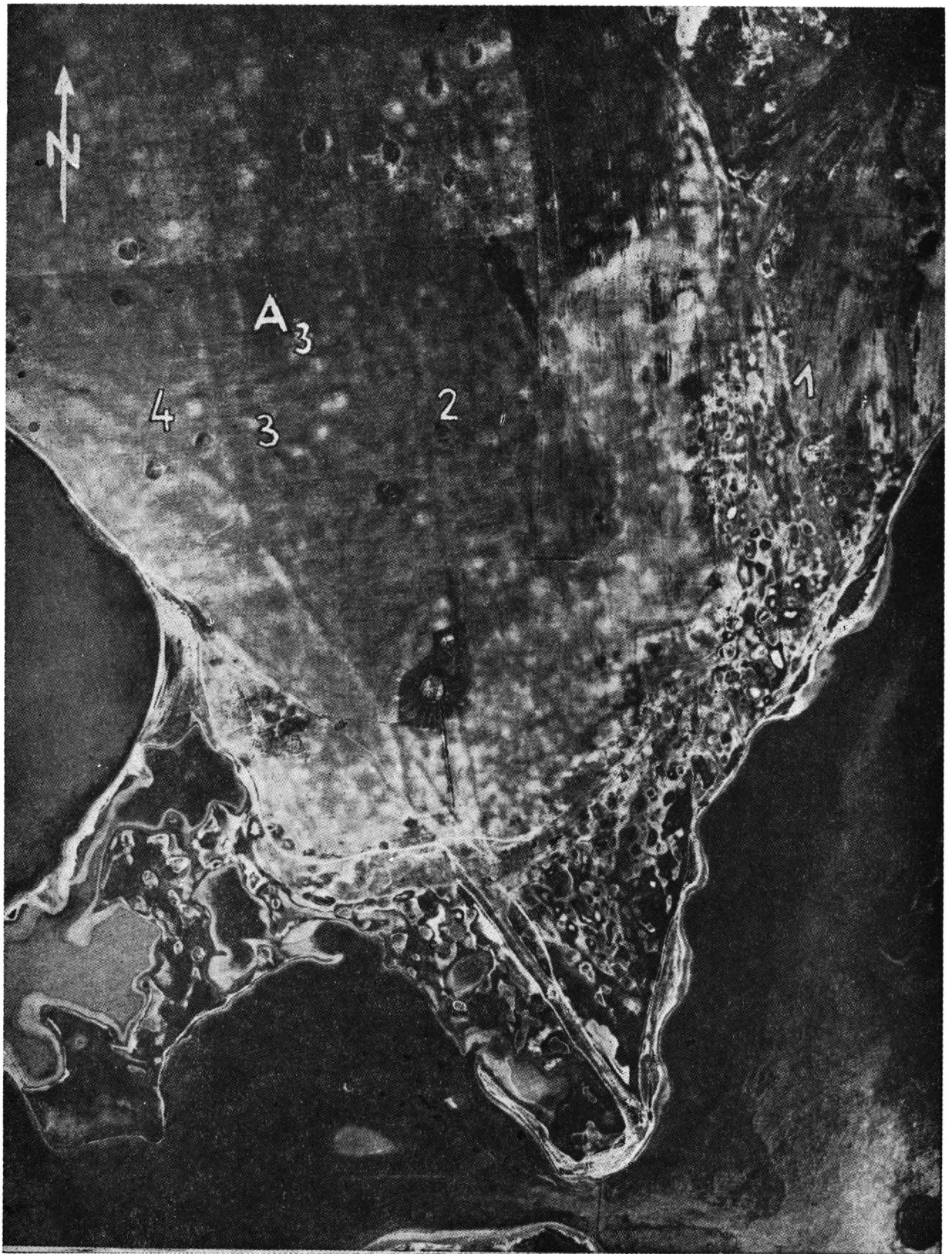


Fig. 6. Vue aérienne de la région d'Histria, vol 1969. La péninsule située au nord de la ville, avec une partie de la nécropole tumulaire. On reconnaît le trajet de quelques routes antiques (1, 2, 3, 4, A₄).



Fig. 7. Vue aérienne de la région d'Histria, vol 1969. Le vallum et le fossé (V), les routes 2, 3, 4.

« la couche de détritrus végétal et de tourbe correspond du point de vue chronologique au moment de retraite des eaux marines . . . et l'apparition de Chituc à celui de la hausse des eaux 0,50 au-dessus du niveau actuel »¹⁹. On distingue donc deux étapes dans la structure du Chituc, synchronisées aux deux niveaux de la mer Noire. Il est donc possible qu'une partie du grand cordon littoral soit formé de détritrus végétal, à l'époque de la régression phanagoréenne. On ne saura probablement jamais si le banc sous-marin qui gênait la navigation à l'époque antique avait le même trajet que celui du Chituc actuel. Mais cette question n'a aucune importance pour notre discussion.

II

La péninsule de la nécropole du nord-ouest est traversée par un vallum aplati en direction OSO-ENE. Ce monument, noté déjà par P. Polonic sur une esquisse faite en 1890, est visible sur toutes les photos aériennes. (fig. 7) Il a une longueur de presque 2 km. La partie est est orientée SO-NE, tandis que l'autre, légèrement arquée vers le SE, est orientée OSO-ENE. Le vallum est doublé d'un fossé sur toute sa longueur, du côté du continent. Il est traversé par les quatre routes (2—5) qui viennent de l'intérieur du pays et se dirigent vers la cité. Une cinquième (1), près de la rive du lac de Sinoé, est aujourd'hui partiellement détruite par les eaux du lac.

Le vallum marque la limite entre l'agglomération dense des tumuli érigés sur la péninsule de la nécropole histrienne et la partie du NO où les tertres funéraires sont échelonnées uniquement le long des routes. Ce monument semble avoir servi de limite entre le cimetière et le territoire agricole. Les tumuli de la nécropole ne touchent pas, pour la plupart, au vallum, à deux exceptions près : le grand tertre situé à l'extrémité ouest et un second à l'ouest du croisement de la route n° 4 avec le vallum, fouillé en 1969. A l'ouest de l'intersection de la route n° 2 avec le vallum, ce dernier recouvre trois petits tumuli et un quatrième à l'est de cette intersection. Remarquons enfin que la distance entre les points d'intersection des routes nos 1—5 avec le vallum est constante (460 m environ, selon les photos aériennes). La distance entre la cinquième et la sixième route, celle qui s'interrompt au nord de l'embouchure du ruisseau Dere dans la zone inondable du lac d'Istria, est le double de la distance entre les 5 premières routes (920 m environ).

J'ai entrepris en 1969 deux sondages destinés à contrôler les observations faites sur les photos aériennes. Il s'agit d'une tranchée à travers le vallum et le fossé, et de la fouille d'un tumulus érigé sur le vallum et capable de fournir un *terminus ante quem* pour ces monuments.

La tranchée (60 m de longueur et 1,20 m de largeur) a été emplantée à l'est de l'intersection avec la route n° 4. Le vallum et le fossé y sont à peine visibles à la surface du terrain, et cela uniquement d'après les couleurs de la terre, celle du remblai plus claire que celle du fossé. La structure de ces monuments n'a pu donc être précisée que par la fouille. Le fossé a en effet une largeur de 10 m. Sa profondeur maximale n'a pas été atteinte, bien que notre tranchée fut creusée jusqu'à — 2,50 m (— 2,00 m depuis le niveau antique). La pente du côté NO est plus douce que celle du côté du vallum. Le fossé est complètement comblé, de terre brun noirâtre très pure au fond, superposée d'une autre plus claire, sans matériaux archéologiques (à l'exception d'un fragment d'amphore hellénistique d'Héraclée). Le vallum repose sur une mince couche de sol végétal antique, difficile à reconnaître sur les bermes. Il est composé de deux couches de terre. Une première, noirâtre et pure, légèrement décolorée sur les pentes du remblai par l'aplatissement du vallum. Une seconde couche, jaunâtre, recouvre le vallum du côté de la nécropole. Notre fouille a également surpris une fosse ultérieure à la construction, comprenant des tessons byzantins du VI^e siècle.

Le tumulus (n° XLIV), identifié sur les photos aériennes, se trouve à l'ouest de la même intersection et au sud de la route moderne qui traverse le vallum. Son remblai était difficile à reconnaître sur les profils de la fouille. Il recouvrait un tombeau d'incinération sur place du type JAaVI de notre classification²⁰ : fosse de combustion à gradins. Nous n'avons récupéré aucune pièce du mobilier funéraire, sauf une monnaie en bronze complètement corrodée (macédonienne d'après le module, selon S. Dimitriu) et quelques tessons hellénistiques. Le tumulus a également été utilisé pour deux autres tombes, plus récentes, l'une, toujours du type JAaVI, comprenait parmi les restes de la combustion des balsamiques en verres, des clous de fer et un bouton en bronze, datant des II^e—III^e siècles de n.è. L'autre tombe était d'inhumation, le squelette installé dans une niche, sans inventaire funéraire (VI^e s. ?).

¹⁹ Coteș, art. cit.

²⁰ *Histria*, II, p. 255. Il est intéressant de remarquer le fait que la tombe du tumulus XLIV est plus ancienne que les autres du même type (JAaVI) découvertes jusqu'à présent dans la nécropole d'Histria. De la sorte, l'observation faite par V. Barbu dans la nécropole de Tomis, où il avait trouvé

de telles tombes déjà à l'époque hellénistique est confirmée. Ce type a donc une ascendance grecque, comme variante du JAaV. De ce fait, l'hypothèse formulée par M. Garașanin et Mircea Babeș, d'une origine « illyrienne » de la tombe à gradins, doit être reçue avec prudence.

Les observations faites au cours de ces fouilles permettent quelques conclusions d'ordre chronologique. En effet, le tumulus XLIV date de l'époque hellénistique, bien que le mobilier funéraire en soit bien pauvre. Les deux autres tombes secondaires, l'une de l'époque romaine, l'autre du VI^e s., ainsi que la fosse découverte dans notre coupe emplantée du côté est de l'intersection avec la route 4, sont tous autant des *termini ante quem* pour la chronologie du vallum et du fossé. Il me semble donc possible de situer l'apparition de cette fortification avant l'érection du tumulus XLIV, c'est-à-dire avant le début de l'époque hellénistique.

Revenons maintenant à la description des routes qui sillonnent le territoire situé à l'intérieur de cette fortification (figs. 3 et 6).

A première vue la nécropole se présente comme un amas plutôt chaotique de plusieurs centaines de tumuli. La densité de ces monuments semblait défier toute tentative de systématisation. C'est à Dinu Adameşteanu²¹ que revient le mérite d'avoir remarqué sur la photo aérienne publiée par moi dans *Histria II*, à la fin du volume, les traces des routes et les indices d'un lotissement funéraire. Voici en bref mes propres observations.

Il s'agit de deux systèmes routiers, orientés différemment et partiellement superposés. Le premier se compose de routes presque rectilignes qui s'entrecroisent en angle droit. Elles sont orientées généralement nord-sud ou est-ouest, et divisent la partie méridionale de la nécropole en lots rectangulaires. Un second réseau est formé de voies moins droites, suivant l'orientation NNO-SSE (resp. ENE-OSO). Certaines de ces routes sont entrecroisées avec celles du système précité, d'autres semblent le recouper. Il pourrait être question d'un second lotissement funéraire, opéré dans la partie nord de la nécropole, ayant affecté les terres antérieurement parcelées.

Quelques mots sur le rapport entre les routes et les tumuli. Il faut noter tout d'abord qu'aucun tumulus n'en est coupé. Cependant, certains tertres recouvrent ou bloquent des routes faisant partie du système routier N-S. A l'intérieur des lots formés par les routes, les tumuli ont la tendance à s'agglomérer vers les limites.

La plupart des tumuli des VI^e—IV^e siècle se trouvent au sud de la route B, dont deux, n^{os} XXVIII et XXXII dans la partie comprise entre les routes A et B. A l'ouest, les tumuli ne dépassent pas la route 3. La limite orientale n'est pas claire, en raison de modifications du littoral depuis l'antiquité. Sur le territoire occupé par les tumuli les plus anciens se trouvent aussi les traces des routes du système NS-EO, qui dessinent une série de lots rectangulaires. C'est l'indice d'un lotissement funéraire survenu à la première étape du fonctionnement de la nécropole histrienne, lorsqu'une partie de la région du nord de la ville a été organisée pour recevoir ses morts. La limite septentrionale de ce premier lotissement ne semble pas avoir dépassé la route A. A une époque plus récente, peut-être romaine, cette limite a dû être franchie. C'est alors que fut entrepris un nouveau lotissement selon une orientation quelque peu différente (le système NNO-SSE).

Nos connaissances concernant les lotissements funéraires dans les cimetières des villes grecques sont encore faibles. Remarquons les observations faites par Karl Kübler au Céramique d'Athènes à l'époque géométrique : les limites d'un « secteur funéraire » (Gräberbezirk) partagé en parcelles rectangulaires (Gräberfelder)²². De tels indices sont aussi connus dans les nécropoles étrusques.

Mais les recherches faites à Olbia me semblent particulièrement importantes à ce propos. En effet, A. Karasiov, dans une étude consacrée aux anciens plans de cette ville relevés au siècle dernier, a publié un plan schématique d'Olbia et de ses environs, accompagné d'importants commentaires²³. Le regretté archéologue soviétique a utilisé en particulier un relevé réalisé par A. S. Uvarov en 1848, précieux pour ses notations à propos de la nécropole. A Olbia le cimetière tumulaire entoure la ville comme un arc de cercle. « Sur tous les plans — écrit l'auteur — apparaissent des vallons peu profonds traversant en ligne droite la nécropole dans des directions diverses, sans aucun rapport avec les formes du terrain et croisant même les vallées des rivières. On peut présumer qu'ils soient pas naturels et qu'ils sont en effet des traces des anciennes routes ». A. Karasiov a aussi remarqué une distance égale entre les routes (530 m) à leur point de sortie des limites du territoire funéraire, marquées, comme à Histria, par un vallum et un fossé²⁴.

Un certain parallélisme a dû fonctionner entre le mécanisme de l'occupation du territoire d'une colonie et celle de la partie destinée à être utilisée comme cimetière. Pour les agglomérations urbaines, l'exemple de certaines colonies d'Italie et de Sicile me semble significatif. On y a constaté que déjà dès l'époque archaïque une division orthogonale des zones d'habitat était-elle mis en œuvre. Pourtant, nulle part on n'a pas encore réussi de suivre un tel plan jusqu'au premiers temps de ces

²¹ Dinu Adameşteanu, *ArchClass*, 1967, pp. 374 et suiv. (rév.).

²² K. Kübler, *Kerameikos*, V, 1, p. 17 et suiv.

²³ A. Karasiov, *MIA*, 50, 1956, p. 30 ; A. Wasowicz, *Olbia Pontique et son territoire*, Paris, 1975, fig. 57.

²⁴ Pour la topographie de la cité d'Aistria à l'époque romaine et byzantine, voir A. Sion et Al. Suceveanu, *RMMIA*, 43, 1974, 1, pp. 10 et suiv. ; Al. S. Ştefan, *ibidem*, 43, 1974, 2, pp. 39—51 ; 44, 1975, 2, pp. 51—62 ; 45, 1976, 1, pp. 43—51.

villes, immédiatement après l'acte même de leur fondation. Les restes archéologiques des étapes initiales n'ont pu y être surpris que rarement. Mais on a remarqué, pour le moment seulement à Mégara Hyblaea, que dès le VII^e siècle le peu d'édifices découverts à caractère public ou privé étaient déjà alignés selon un réseau presque orthogonal, préfigurant la structure de la nouvelle ville²⁵. Certaines recherches parallèles faites sur les colonies occidentales et nord-pontiques concordent vers un tableau quasi rural des premières installations coloniales grecques, où la distribution des habitats à l'intérieur des *insulae* est clairsemée et où les terrains vagues ou les jardins occupent des surfaces considérables. Pendant les périodes où l'agglomération urabaine s'intensifie, il y reste toujours des terrains vagues, dépourvus de constructions à l'intérieur des enceintes (Agrigente, Paestum, Capoue, Pompeï).

On peut discuter dans ces termes aussi du rapport entre la modalité d'occupation du réseau urbain et funéraire. Dans le cadre de la surface destinée à la nécropole, on a commencé à utiliser un certain nombre de parcelles. Ce problème dépend pourtant de la signification sociologique du lotissement funéraire. Nous sommes réduits à des pures hypothèses, qui ne peuvent être formulées qu'en rapport avec la signification du lotissement urbain. Roland Martin remarque que « des règlements assez précis ont été adoptés . . . dans certaines villes coloniales ou dans des villes résultant d'un synoïcisme. Il paraît qu'à Mantinée, ville fondée entre 461 et 454 av.n.è., la répartition des quartiers a été faite d'après les listes des tribus. A Thourioi, également, la répartition concernant la fondation de la cité, qui nous a été transmise par Diodore, laisse entendre que la division du site était fondée sur l'attribution des divers quartiers aux contingents rassemblés par la Grèce ». Les exemples sont restreints, mais l'on peut présumer que les liens du sang, les liens tribaux, ont dû jouer un rôle important à l'installation des colons, surtout à une époque ancienne. Il s'y ajoutait les différences de statut juridique et social entre groupes de fondateurs et colons venus isolément ou en groupe, selon l'organisation de la colonie. Enfin, certaines différences entre des catégories sociales liées au développement économique de la polis ont dû être également prises en considération. Les documents dont nous disposons ne nous aident à aborder ces questions que de manière occasionnelle et seulement pour quelques villes privilégiées. Des conditions similaires ont également dû exister dans d'autres villes coloniales, quant à la constitution des quartiers d'habitat ou plus particulièrement des *insulae*, l'élément primordial de l'urbanisme grec.

²⁵ G. Vallet, Fr. Villard et P. Auberson, *Mégara Hyblaea, I. Le quartier de l'agora archaïque*, Rome 1976.