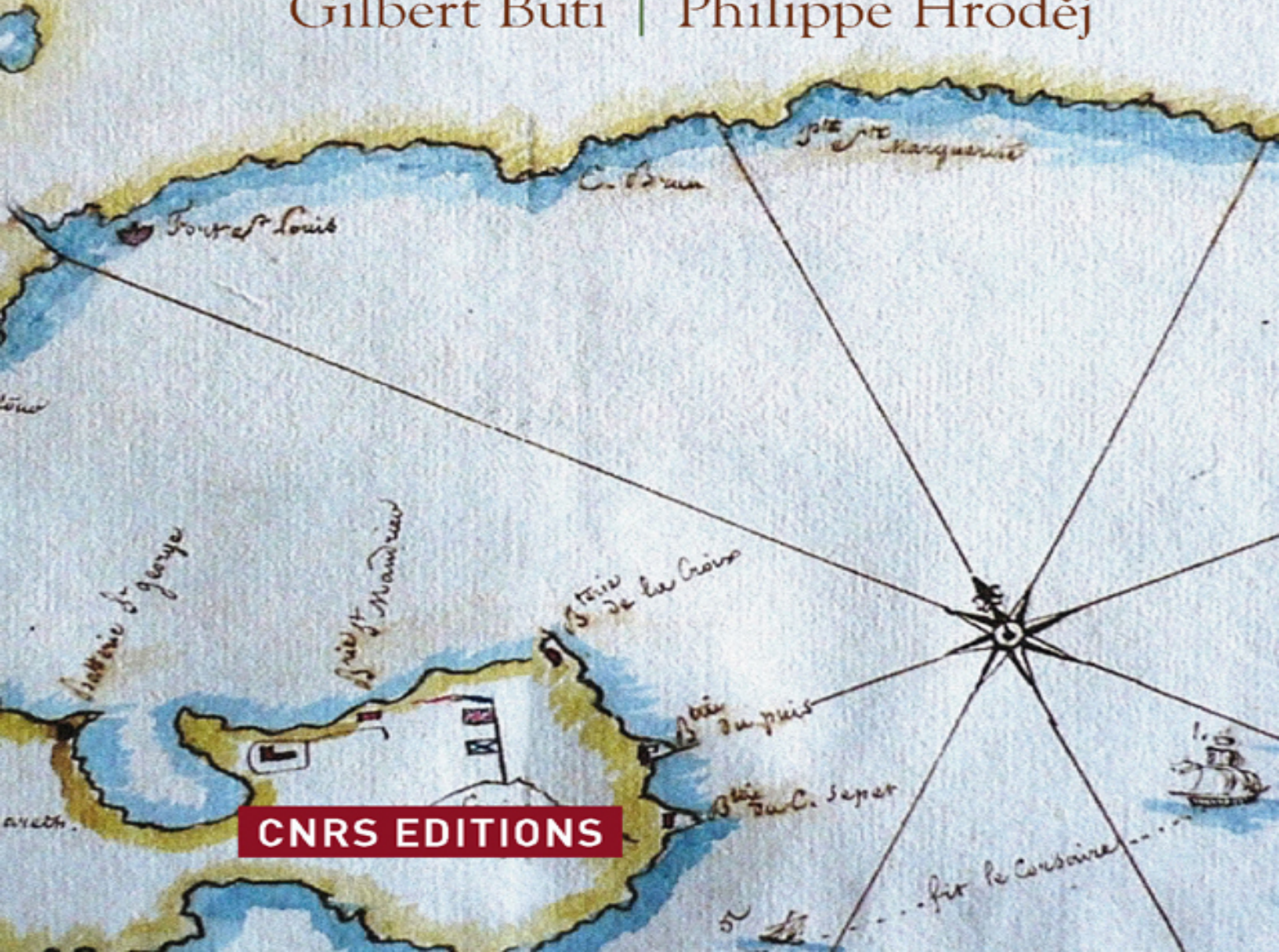


Histoire des pirates et des Corsaires

De l'Antiquité à nos jours

sous la direction de
Gilbert Buti | Philippe Hroděj



CNRS EDITIONS

Pour nos contemporains, l'évocation des pirates et des corsaires se résume aux aventures flamboyantes de marins dans la mer des Caraïbes ou aux attaques de farouches brigands au large de la Somalie. Moins réductrice, la réalité est à la fois multiple, passionnante et souvent plus riche que la fiction.

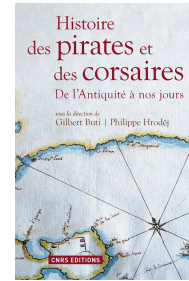
L'Histoire des pirates et des corsaires propose un tableau de ces phénomènes maritimes sur la longue durée jalonné de figures emblématiques comme celles de Drake, Surcouf, Duguay-Trouin, Dragut, Barberousse, Koxinga. Elle invite à un voyage dans le temps, des pirates de la Méditerranée antique et des raids maritimes vikings au Moyen Âge à la piraterie pratiquée de nos jours en Asie du Sud-Est. Mais aussi à un voyage dans l'espace, de l'Europe aux Antilles, en passant par la mer de Chine et les rives de l'océan Indien. Un intérêt est également accordé à l'ancrage de la piraterie dans nos mémoires, à l'élaboration de mythes et à leurs prolongements dans les mondes virtuels du cinéma, de la BD et des jeux électroniques.

La première histoire exhaustive des pirates et des corsaires à l'échelle mondiale.

Gilbert Buti est professeur émérite d'histoire à Aix-Marseille Université et chercheur à la MMSH-CNRS-TELEMME (Aix-en-Provence).

Philippe Hrodej est maître de conférences en histoire moderne à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) et chercheur au CERHIO-Lorient.

Avec les contributions de : Pascal Arnaud, Mickaël Augeron, Michel Aumont, Roberto Barazzutti, Jean-Baptiste Bruneau, John de Bry, Guillaume Calafat, Lucie Card, Michel Courties, Guillemette Crouzet, André Di Ré, Éric Frécon, Alban Gautier, François Guiziu, Philippe Haudrière, Wolfgang Kaiser, Éric Limousin, Jean-Louis Margolin, Christophe Picard, Pierre Prétou, Patrice Sartre, Nicolas Terrien, Élisabeth Veyrat, Alain Vignal.



sous la direction de
Gilbert Buti et Philippe Hroděj

Histoire des pirates et des corsaires

De l'Antiquité à nos jours

CNRS ÉDITIONS

15, rue Malebranche – 75005 Paris

© CNRS Éditions, Paris, 2016
ISBN : 978-2-271-09313-4
ISSN : 2103-4451

La piraterie dans la Méditerranée antique

L'Antiquité classique et la piraterie

Pascal Arnaud
Professeur d'histoire
Université Lumière - Lyon 2
Institut Universitaire de France
CNRS (Hisoma, UMR 5189, Maison de l'Orient et de la Méditerranée)

Parmi les legs les moins glorieux dont nous sommes redevables à l'Antiquité figure le mot même de pirate. Il n'est pourtant pas d'apparition très ancienne, puisqu'on le trouve pour la première fois dans des inscriptions dès le milieu du III^e siècle av. J.-C.^{3} Il se diffuse alors très rapidement à partir de cette date, et, sans jamais vraiment les remplacer jusqu'à la fin l'Antiquité, il prend peu à peu le relais de mots qui s'attachaient génériquement au brigand, et que seul le contexte désignait comme des brigands qui considéraient l'espace maritime (les côtes aussi bien que les mers) comme étant le lieu privilégié d'exercice de leur activité professionnelle.

L'apparente familiarité du vocabulaire ne doit pourtant pas nous faire oublier la possibilité d'une spécificité antique de ce concept. Les études consacrées à la piraterie antique avaient été assez peu nombreuses, eu égard

l'ampleur d'un phénomène qui a été à la fois un élément structurant des mers anciennes et un thème constitutif de l'univers romanesque. Notre connaissance de la piraterie antique reste de fait principalement liée à une documentation textuelle d'usage moins évident qu'il n'y paraît. Pour cette raison, il nous semble opportun de nous arrêter sur notre documentation elle-même et sur les mots, puis sur les réalités qu'ils décrivent, avant de postuler qu'ils recouvrent le même sens que celui que l'on place ordinairement derrière la notion moderne de piraterie.

Nos sources sont en effet souvent porteuses de stéréotypes littéraires et moraux ou d'arrière-pensées idéologiques, et ne nous permettent pas toujours de nous faire une idée très claire de la réalité du phénomène de la piraterie et de son évolution, surtout à une échelle de temps aussi large que celle des 1 500 ans qui séparent les poèmes homériques de la conquête arabe. L'archéologie est de son côté dramatiquement silencieuse : P.-A. Gianfrotta^{4} a fait justice de la plupart des interprétations qui ont conduit à reconnaître un peu hâtivement des traces archéologiques d'actes de piraterie, et abouti à la conclusion que le dossier archéologique de la piraterie était à peu près vide, si l'on excepte les armements défensifs parfois présents à bord, à poste dans la cabine de commandement^{5}. Seul un navire porte les traces archéologiquement incontestables d'un naufrage consécutif à une attaque violente, ce qui, nous le verrons, ne constitue du reste pas un élément suffisant pour conclure à une attaque de pirates.

La nature de l'objet à étudier est précisément extrêmement problématique. Les travaux récents de Ph. De Souza ont grandement contribué à accroître notre connaissance d'une piraterie qu'il a définie comme « armed robbery involving the use of ships »^{6} : un « vol à main armée mettant en jeu l'utilisation de navires ». L'existence d'une telle définition était en soi un progrès immense qui a été l'une des clés de cette synthèse, mais le détail de son contenu est sans doute plus problématique qu'il n'y paraît. Elle conduit en effet à considérer comme actes de piraterie toutes les formes de la violence maritime se traduisant par un « vol ». Or, parmi ces formes, un certain nombre étaient parfaitement légales ou réputées légitimes, et n'étaient absolument pas à compter au nombre des actes de piraterie du point de vue de leurs contemporains. La violence d'État, qui occupe une place importante dans les travaux de Ph. De Souza, est une réalité constitutive des mondes anciens totalement intégrée à leurs systèmes normatifs. Elle peut aujourd'hui choquer un esprit moderne, mais

réduire la piraterie à une forme d'action sans prise en compte du système normatif dans lequel elle s'inscrit fait courir le risque d'introduire dans l'analyse une confusion et des anachronismes dangereux.

Les formes légales de la saisie par la force, privée ou publique, du bien d'autrui à partir de navires, nous semblent en effet étrangères *stricto sensu* au débat relatif à la piraterie. Elles peuvent en revanche ouvrir la porte à une analyse plus fine des formes, légales et illégales, de la violence sur mer en vue de s'approprier le bien d'autrui, ainsi que de leur traitement, variable d'un contexte normatif à un autre. Des périodes plus récentes nous ont montré l'importance de la normation et de l'intégration juridique de la violence d'État à travers le règlement de la prise, des lettres de marque et du droit de repréailles. Utiliser une taxinomie très contemporaine (elle-même issue d'une normativité particulière) assimilant la violence maritime d'État à de la piraterie ne peut rendre compte de façon pleinement satisfaisante des réalités perçues – que ce fût ou non de façon consensuelle – comme procédant de la sphère de l'illégalité, qui définit pour les Anciens la piraterie. La question est donc de savoir si l'on écrit une histoire de la razzia littorale et de l'arraisonnement en mer ou une histoire de ses formes illégales ou non conventionnelles, caractérisant la piraterie, et les marges parfois confuses de la légalité et de l'illégalité. Nous avons essayé de nous en tenir à ce second parti, sans mésestimer le flou qui s'attache souvent à ces limites.

Définir la piraterie par rapport aux formes légitimes de la violence maritime est en effet une étape à notre sens nécessaire qui appelle sans doute un peu plus d'attention que ne lui en a généralement consacré l'érudition romaine, faute souvent de pouvoir le faire sur la base de la documentation existante. On ne peut en revanche que rejoindre Ph. De Souza lorsqu'il souligne le caractère éminemment subjectif de la désignation de « pirate » et de l'accusation de « piraterie » dans la sphère de la violence maritime, où droit, pouvoir et violence entretiennent des rapports complexes au sein d'un processus de normation des usages de la mer, sans doute moins achevé qu'il pouvait l'être à l'époque moderne. Si le terme de « course » ne répond à aucune réalité juridique de l'Antiquité, il existe bien dès l'Antiquité des moyens légitimes et d'autres, réputés illégitimes, de s'approprier par la violence sur mer le bien d'autrui, et la frontière entre les deux est souvent moins établie qu'il n'y paraît de prime abord.

Pour cette raison aussi, il nous a semblé essentiel, au risque de paraître manquer d'imagination, de partir des mots grecs et latins et des ébauches de définitions données par les Anciens, pour les remettre en perspective et tenter de préciser, sur cette base, quels ont été les rapports complexes de la piraterie et de l'État, dans un monde qui ignore la course au sens moderne du terme, mais qui a largement recours aux mercenaires dans tous ses conflits, sur terre et sur mer, quelles ont été les formes discriminantes de la piraterie, avant d'ébaucher une esquisse d'évolution historique qui, à quelques détails près, pas toujours négligeables, est aujourd'hui l'objet d'un relatif consensus.

La notion de piraterie chez les auteurs anciens, ses implications

Les plus anciennes dénominations du pirate le caractérisent comme un brigand. Les mots *lèistès* en grec, *praedo* en latin, désignent en effet un brigand, ou plus exactement un prédateur, défini par le butin posé en principe de son action. Le *lèistès* ou le *praedo*⁽⁷⁾ sont violents dans le seul but de faire du butin, et non au titre d'une exigence supérieure. Qu'ils exercent leurs talents sur terre ou sur mer ne change rien à leur définition. La question quasi rituelle, posée dans l'*Odyssée* par les habitants de la côte où l'étranger débarque⁽⁸⁾ est la suivante : « Étrangers, qui êtes-vous ? D'où venez-vous à travers les routes de la mer ? Voyagez-vous à des fins de commerce, ou errez-vous à l'aventure comme des brigands, risquant corps et âme, porteurs de malheur pour les autres peuples ? ». Le nom et l'origine sont les premières questions. Suit l'opposition entre deux figures antithétiques du navigateur inconnu : le marchand à la route établie (et supposé dérouté), porteur d'échange, et le brigand, errant sans destination établie à la surface des mers, et apportant avec lui le malheur, la mort et la destruction.

La guerre, on le voit, est absente de la question posée. L'ennemi est supposé connu et identifié. Il est irréductible à l'étranger. Par nature, le pirate est défini comme un individu, engagé dans une forme de violence privée. Il s'oppose ainsi à la violence d'État, posée par principe comme légitime. C'est encore la définition que donne au III^e siècle de l'ère chrétienne le jurisconsulte (et préfet du prétoire) Ulpien⁽⁹⁾ : « on entend par "ennemis" ceux auxquels le peuple Romain a déclaré la guerre sous une

forme publique ou ceux qui en ont fait autant à l'égard du peuple Romain. Tout le reste est dit "brigand" ou "pirate". »

Il n'est pas moins remarquable que le droit soit absent de la définition homérique du brigand. Ce qui est en jeu, ce n'est pas le droit dont se revendique ou pas l'action, mais l'action elle-même : la saisie du bien d'autrui comme seule motivation de la violence. Le droit de *léistein* peut du reste être reconnu et encadré par les traités, ainsi qu'on le verra, et c'est là une différence majeure avec le pirate. Contrairement à la razzia ou au butin acquis par la violence même en dehors d'une action de guerre, l'action de piraterie, qui naît avec le mot de pirate est par nature contraire au droit, alors que pillage et razzia peuvent être de droit sous certaines conditions. Le terme initialement retenu pour caractériser la « piraterie » est de ce fait irréductible à un manquement au droit. Il est de nature phénoménologique et définit une action. Même si le terme *léistein* tend à se connoter d'une valeur péjorative, son utilisation dans les traités montre qu'il n'est jamais irréductible à la piraterie. C'est dans le monde grec hellénistique, qui a inventé le mot « pirate », et dans l'univers juridique de la Rome républicaine que la piraterie est définie par la saisie du bien d'autrui sans droit, ni indemnisation, au terme d'une action violente^{10}.

La caractérisation comme acte de piraterie d'une action violente accomplie en réunion, en dehors des cadres légitimes, a ceci de particulier qu'elle procède toujours à un degré variable d'un regard subjectif de la victime sur le tort qu'elle a subi. Elle place cette action hors des cadres du droit de la guerre, hors des conventions, et hors des limites de la justice, que celle-ci soit de nature privée ou publique. Elle laisse donc une large place à l'interprétation et doit être analysée à travers le filtre d'une relative polysémie qui ne nous autorise pas à la limiter strictement à la recherche des formes modernes de la piraterie. Aux v^e-iv^e siècles av. J.-C., l'introduction dans les traités des conventions judiciaires (*symbola*) fixant les procédures arbitrales déployées afin de régler les conflits issus de la pratique commerciale de la mer ont contribué à cadrer (à défaut de les éliminer) les usages de la violence maritime. Elles permirent également de placer une limite, si théorique qu'elle fût, entre le légitime et l'illégitime en matière d'usage de la violence sur mer en vue de transférer la propriété du bien d'autrui^{11}.

Une fois caractérisés les usages légitimes de la violence maritime en temps de guerre et en temps de paix, il devient possible de définir les usages

illégitimes de la violence maritime au même titre que le brigandage constitue un usage illégitime de la violence sur terre. Les formes de la violence sont normées dans les systèmes relationnels de l'Antiquité, beaucoup plus violents que ceux des sociétés modernes et post-modernes, qu'il s'agisse de vengeance ou de réparation privée, ou de relations interétatiques. La vengeance ou la réparation privée, progressivement assumée par la norme civique, d'une part, et l'État institutionnel de guerre, d'autre part, laissent de nombreux espaces interstitiels à des formes de violence aux limites de la légalité. Si les marqueurs de la légalité et de l'illégalité ne posent guère de problèmes, leurs limites sont souvent beaucoup moins claires. Même si la violence maritime exercée en dehors des cas particuliers de la guerre ou des traités apparaît de façon croissante comme une entorse au droit justifiant le cas échéant une intervention militaire, il semble qu'une large part d'appréciation soit restée aux parties en présence... Dès le milieu du v^e siècle av. J.-C., les termes hérités de la tradition homérique ont néanmoins acquis peu à peu une connotation de plus en plus antithétique de la civilisation, de la cité, qui en est l'illustration, et de la loi, qui en est le ciment, et tendent à placer résolument leurs auteurs dans la sphère de l'illégalité.

Le iv^e siècle av. J.-C. voit l'apparition du terme *katapontistès*, « celui qui jette à la mer ». C'est un terme rare, présent à trois reprises, dans deux discours d'Isocrate, puis deux fois dans un même discours de Démosthène^{12}, le plus souvent associé à celui de *léistès*. Il disparaît ensuite du vocabulaire avant d'être ressuscité par la cuistrerie de la littérature grecque impériale, à la fois désireuse d'utiliser un mot rare et vieilli et de retrouver le champ sémantique de la violence aveugle et destructrice qui s'y attachait initialement. Le *katapontistès* ne se borne pas à ravir le bien d'autrui ou les personnes. Il les livre à la mer, lieu de non-retour par excellence. Cette désignation prive alors le pirate du peu de justification dont sa violence pouvait se targuer : l'appât du gain.

L'émergence du terme « pirate » dans des inscriptions publiques au iii^e siècle av. J.-C., s'inscrit sans doute au terme de ce lent processus de normation de la violence maritime. Le développement considérable de la violence maritime d'État, à partir de la guerre du Péloponnèse, a banalisé la *razzia* et lui a donné une légitimité. Le verbe *leistein* et ses dérivés ne suffisent alors plus à caractériser ce qui fait le cœur de la piraterie : son caractère illégitime ou réputé tel. Initialement dérivé du sens militaire du

verbe *peiraô*, « attaquer »^{13}, le mot grec *peïrata* rajoute définitivement au champ sémantique de la prédation celui de l'assaut militaire subi par la victime en dehors de l'état de guerre. Elle introduit l'idée de l'illégalité et, bientôt, celle de l'individu et de l'individualisme. Elle a conféré de ce fait au terme de *peïrata* (lat. *pirata*) un champ sémantique considérablement, plus complexe que celui de *léïstès* et de son activité, *leïsteïn*.

Elle coïncide avec une période durant laquelle la piraterie avait atteint des proportions jusque-là inconnues et était devenue un fléau insupportable qui a certainement été à l'origine d'un choc psychologique profond pour les cités grecques. À la fin du v^e siècle av. J.-C., le premier livre de la *Guerre du Péloponnèse* de Thucydide (livre désigné par la tradition moderne comme l'*Archéologie de la Grèce*) nous montre comment la piraterie est à ses yeux le symbole de l'époque héroïque, ou, en d'autres termes, de la protohistoire idéalisée du monde grec, antérieure à la cité et caractérisée, dans cette reconstruction théorique, par le primitivisme prêté à l'état pré-politique. Ce n'est du reste pas l'effet du hasard s'il attribue à Minos, futur juge des Enfers, et incarnation idéale de la Justice, d'avoir le premier établi la limite entre piraterie et guerre sur mer, et utilisé sa force navale non pour le pillage, mais pour nettoyer la mer des pirates. Au milieu du III^e siècle av. J.-C., Ératosthène de Cyrène, célèbre directeur de la bibliothèque d'Alexandrie sous le règne de Ptolémée III Évergète, se faisait l'écho de cette idée en renvoyant également piraterie et cabotage commercial à ce même âge héroïque et aux âges sombres de l'histoire grecque.

À l'époque d'Ératosthène, renvoyer la piraterie à l'âge héroïque pourrait être pur aveuglement si pour tous ces auteurs, au même titre que le brigandage, la piraterie n'était avant tout la marque d'un état inférieur à celui de civilisation (et donc de cité pour un Grec), en même temps qu'une menace pour la civilisation dont l'un des piliers est constitué, dès Homère, par le commerce. Le marchand d'un côté, le pirate de l'autre, illustrent tous deux le progrès ou l'arriération (voire la régression), le mieux-être ou le mal-être. La question posée à l'étranger par Homère, projette le lecteur dans cette dualité fondamentale qui renvoie le pirate à la sphère de la sous-humanité.

L'apparition du terme « pirate » a indubitablement été l'occasion de motiver, au sens où l'entendent les linguistes, une notion qui avait perdu de son sens premier en ramenant la piraterie à la figure du pirate. Celle d'un

individu, d'abord. À la différence de la plupart des « brigands maritimes » antérieurs, les pirates des III^e et II^e siècles sont aussi des individus, que l'on peut nommer, les chefs connus de groupes organisés selon un système hiérarchisé à l'instar des flottes régulières et de leurs amiraux. Cette terminologie nouvelle accompagne l'émergence d'une piraterie structurée impliquant des flottes permanentes et non plus l'activité occasionnelle d'un navire. C'est l'époque où l'on a fabriqué, sur le modèle de la désignation d'archi-pilote en usage dans les flottes des Lagides pour en caractériser l'amiral, le titre « d'archi-pirate » pour caractériser les leaders de grands groupes de pirates, opérant de façon concertée sous un commandement élargi à une flotte entière.

La professionnalisation du pirate implique un choix et un mode de vie originaux. Le pirate est aussi un homme qui opte pour une vie qui l'amène à « oser » (autre sens du verbe *peiraô*), c'est-à-dire à risquer sa vie pour un enjeu étranger à l'idéal civique, qui avait fixé de façon très stricte les règles collectives de la mise en jeu de sa vie. Il les fixe sans aucun doute en opposant l'honneur et l'aventure, le brigandage primitif et l'art de la guerre, l'appât du gain et l'idéal civique, l'individu et l'État. Oser, c'est enfin lancer un défi à la raison qui préside dans l'univers théorique de la cité grecque à l'art de la guerre, et distingue le Grec du barbare. Cette notion a très probablement contribué à favoriser la distinction entre les violences maritimes d'État, très présentes dans le contexte troublé de la Méditerranée du IV^e siècle av. J.-C., des pirateries des peuples périphériques généralement définis comme barbares ou rapportées à leurs chefs.

Elle naît en effet également à un moment du temps où émerge la figure de ce qu'Alexandre Exquemelin appelait l'aventurier, parfois fils de famille ayant choisi la voie du risque non pour sa cité, mais pour le mode de vie qu'il représentait. Plusieurs auteurs anciens se sont attachés à cette figure de l'aristocrate devenu pirate. Elle posait pour eux un problème de fond qui nous place au cœur de la crise de la cité lorsque son idéal se trouve confronté à l'idéal aristocratique. On peut le formuler en ces termes : les vertus aristocratiques, fondatrices d'un univers de la qualité, pouvaient-elles survivre au choix de la vie de pirate ? Comment l'idéal aristocratique porteur d'une certaine idée de la cité et disputé par l'idéal démocratique pouvait-il être conduit à se reporter dans une sphère antithétique de la cité ? Dans le large *excursus* qu'il a consacré aux pirates en introduction à son récit de la guerre victorieuse de Pompée contre ce fléau, Plutarque (*Vie de*

Pompée 23 [24]) s'arrête avec étonnement sur ce cas qui échappait au schéma ordinaire du pirate barbare et aventurier. Sénèque le Rhéteur – le père du philosophe – a consacré toute une controverse (exercice de rhétorique consistant à soutenir avec la même force de persuasion deux thèses opposées) au thème du jeune aristocrate devenu archi-pirate, sans nécessairement perdre les qualités propres à l'aristocrate (*Controverses*, 7.1).

Nous sommes ici à l'articulation entre deux systèmes de représentation, toujours aux antipodes du mode de fonctionnement normal de la cité : d'un côté celui d'un univers romanesque, fait d'aventures et de sentiments, de pirates qui égorgent aussi facilement qu'ils tombent amoureux, capables de noblesse autant que de la plus totale vilénie ; de l'autre côté celui d'un univers qui est l'antithèse de la cité, hiérarchisé comme elle, non dépourvu de valeurs ni de qualités morales, pratiquant la guerre à l'instar des États, mais avec pour seule motivation l'argent, et un argent utilisé hors du champ de ses usages socialement normés. On ne sait ce qu'il faut penser de la réalité de l'image des mâts plaqués d'argent et des tapis de pourpre des navires de pirates que décrit Plutarque au début de son récit de la guerre des pirates de Pompée le Grand, mais une chose est certaine : ils font écho à l'image de l'Eldorado barbare qu'incarnent les gens du pays de Tartessos, réputés abreuver leur bétail dans des mangeoires d'argent, ou les Gaulois semant l'or sur les routes ou dans les étangs et foulant symboliquement aux pieds la pourpre des généraux et des rois vainqueurs... Le passage du brigand des mers au pirate n'est pas seulement la marque de la reconnaissance de la spécificité de la piraterie et d'un modèle organisationnel ; il est aussi inséparable d'une vision générale du progrès, de la cité, de la civilisation et de la barbarie.

Le terme de pirate procède en outre toujours d'une catégorisation péjorative que l'on applique à l'autre. Il fonde une réalité doublement subjective, puisqu'elle est à la fois l'expression du regard jeté par la victime sur son agresseur, et un regard du fort ou du civilisé sur le faible ou le barbare réduit aux formes inférieures de la violence maritime. On appelle volontiers piraterie des actes de guerre caractérisés lorsque l'un des États engagés dans les actes de violence n'est pas reconnu par l'autre. On en trouvera deux illustrations principales, la première dans le traitement des puissances maritimes émergentes, la seconde dans le traitement des épisodes maritimes des guerres civiles.

Les seuls pirates barbares qui aient durablement stimulé l'imaginaire des Grecs étaient les Tyrrhéniens, désignation générique derrière laquelle se cachent indistinctement, selon les périodes, les Étrusques, Rome et les Latins ; en d'autres termes les peuples non grecs de l'Italie. La fin de la République romaine a été plus fertile en récits relatifs à ces pirates barbares. Strabon, qui écrit sa *Géographie* sous le règne de Tibère et dépend beaucoup de Posidonius d'Apamée, maître à penser de Pompée et de César, ainsi que de l'essentiel de la dernière génération de la République, dit des Sardes : « Ils habitent des cavernes et ne se soucient pas d'ensemencer les terres cultivables qu'ils possèdent, mais préfèrent piller celles des populations agricoles, soit sur place, soit en traversant la mer jusqu'à la côte en face, en particulier du côté de Pise » (5.2.7). Au II^e siècle de notre ère, l'historien Florus (1.43 = 3.9) donne à peu près la même image des pirates baléares : « Les Baléares atteints de la rage de la piraterie, avaient pendant cette période infesté les mers. On pourrait s'étonner que des êtres sauvages et vivant dans les forêts aient osé contempler les mers fût-ce du haut de leurs rochers. Ils montèrent sur de grossières embarcations (*inconditas rates*) et leurs incursions inopinées semèrent la terreur parmi ceux qui longeaient leurs côtes... ». Arriération, forêt, élevage et brigandage forment un groupe opposé à civilisation, ville, cité, agriculture, commerce, résumés dans la cité et ses lois.

Les Ligures ont fourni à la littérature tardo-républicaine et proto-impériale la référence du barbare absolu. Évoquant la défaite des Ligures Ingaunes en 181 av. J.-C., et les opérations qui conduisirent à la déportation pure et simple des Ligures Apuans l'année suivante, Tite-Live donne un résumé brutal de son appréciation des guerres contre les Ligures en caractérisant ces derniers comme « des brigands, à vrai dire, plutôt que des ennemis selon le droit »^{14}. Ces « brigands » avaient lancé en 193 contre Pise un raid dont les sources anciennes estiment les effectifs à 40 000 personnes. Ce raid, tourné contre un verrou stratégique de Rome, semble avoir eu des visées éminemment militaires et est assimilable à une action de guerre. Ce fait n'échappe pas à Tite-Live (35.3) qui la décrit bien comme telle. À plusieurs reprises, il tente néanmoins de le réduire à une vaste opération de brigandage, parce qu'elle était l'œuvre de barbares parmi les barbares. La « piraterie » ligure procède donc assurément, au moins en partie, de points de vue subjectifs qui méritent un arrêt sur image.

L'accusation de « piraterie » portée contre les Ligures n'apparaît que comme justification de la guerre « juste » menée par les Romains. En 182, alors que la conquête systématique de l'Apennin ligure était engagée par Rome, un nouvel adversaire est désigné : les Ligures Ingaunes, puissante confédération qui occupait la Ligurie du Ponant. Nos sources sont d'une touchante discrétion concernant les causes de cette guerre : les Marseillais, alliés de Rome, se seraient plaints de la « piraterie ligure »^{15}. C'est ainsi qu'en 181, nous trouvons Paul-Émile à la tête d'un corps expéditionnaire, et en guerre contre les Ingaunes, avec lesquels Rome était liée par traité depuis 201, et une flotte envoyée du golfe du Lion pour intercepter les navires ligures. La piraterie exercée contre un allié est le seul *casus belli* justifiant l'entrée en guerre contre un État qui ne s'était livré à aucune injustice contre Rome...

Nos sources, Plutarque et Tite-Live^{16}, apparemment dépendantes d'un même informateur, mettent l'accent, de façon assez rare et circonstanciée, sur les preuves de la réalité de cette activité de piraterie, en indiquant systématiquement qu'elle était pratiquée sur des navires caractéristiques (« barques - *skaphai* - dévolues à la piraterie »), dont 32 furent effectivement saisis et sont qualifiés plus loin de « vaisseaux de guerre » (*naus*). Elles accumulent visiblement les preuves de la dimension juste de cette guerre : des navires caractérisant des pirates, accusés de sévir jusqu'à Gibraltar, et des captifs pris « sur terre et sur mer » restitués à Paul-Émile. L'envoi d'une flotte et le nombre des navires saisis suggèrent qu'il y avait chez les Ingaunes, dont l'implication dans le commerce à grande distance (jusqu'à Cadix) était notoire chez les auteurs anciens, un embryon de marine de guerre, ou à tout le moins une flotte de navires légers et rapides mus à la rame (assistée ou non par une ou plusieurs voiles). L'interdiction faite désormais aux Ligures de posséder des navires d'une taille supérieure à des « navires de trois », soit six rames, trois par bord, va dans ce sens^{17}. Il serait sans doute illusoire de vouloir laver les Ligures de tout soupçon de piraterie ou d'autres formes de violence sur mer, dans un contexte où ces populations étaient en conflit patent avec les Marseillais pour la maîtrise du commerce d'exclusion fondé par les traités. Il n'en reste pas moins que l'accusation tombe tellement à point nommé, au moment où Rome désirait clairement achever la conquête de l'Apennin ligure, et est si conforme à la représentation théorique de ces barbares, qu'elle nous renvoie une fois encore à la subjectivité de la caractérisation du pirate...

Les formes de la violence pouvaient être réputées inférieures à celles qui caractérisent l'état de guerre pour des raisons variées : parce que les effectifs engagés étaient trop peu importants et indignes du qualificatif de guerre, parce que les formes de la violence étaient réputées hors des limites du champ légal de la guerre, ou encore parce que le niveau de développement de l'adversaire ne paraissait pas justifier le terme de guerre. Elles sont alors l'expression d'un regard discriminant jeté par le civilisé sur le barbare qu'il ne parvient plus à contenir, ce qui n'est évidemment pas contradictoire avec la réalité des formes de la violence mise en œuvre par le barbare.

Est-ce à dire que tous les barbares ont été assimilés par nature à de simples bandits ou à des pirates ? Assurément pas. La jurisprudence du III^e siècle a appris à caractériser les Germains, par exemple, comme des ennemis de plein droit (*hostes publici*). Ceci a pour effet que les raids des Francs et des Saxons, traditionnellement caractérisés de « piraterie » saxonne ou franque par l'érudition moderne, n'apparaissent pas comme tels dans les textes anciens, qui les considèrent ordinairement comme des actions de guerre. Nous verrons bientôt que vers la même période, la piraterie tenait une place importante dans la pétition des belligérants à pratiquer une guerre juste.

Le traitement des épisodes navals des guerres civiles pose un problème comparable de définition. Lorsque l'empereur Auguste, dans ses *Mémoires* (§ 25) évoque l'éradication de la piraterie, sous ce mot, c'est le fils du Grand Pompée, Sextus Pompée, entré en rébellion contre César, puis contre les triumvirs, qui est visé. Au III^e siècle de l'ère chrétienne, Carausius et Allectus donnent un bon exemple de la caractérisation des usurpateurs comme pirates. Carausius avait été envoyé en 286 par Maximien Hercule avec mission de pacifier le littoral de la Manche et de la mer du Nord en proie à des incursions de barbares. Bientôt proclamé empereur, il régna jusqu'en 293 sur un espace grossièrement compris entre les bouches du Rhin et Brest, sur le continent, et sur toutes parties de l'île de Bretagne encore contrôlées par Rome. Un de ses généraux, Allectus, l'assassina en 293, et fut proclamé empereur à son tour avant d'être lui-même vaincu par Constance-Chlore et les troupes loyalistes en 296. Dans le récit de ces campagnes, les seuls pirates qu'évoquent deux panégyriques latins^{18} prononcés en l'honneur de leurs adversaires victorieux ne sont ni les Saxons ni d'autres barbares, mais... Carausius, et son lieutenant, bientôt son assassin et successeur, Allectus. Ils nous incitent à relire à travers le filtre du lexique

de l'usurpation une partie de la documentation relative à la piraterie du III^e siècle, ainsi qu'on le verra bientôt.

La seule raison qui justifie le qualificatif de pirate est ici d'avoir exercé à partir de la mer une pression militaire sur les côtes sans être un ennemi en situation de guerre officielle. Par nature, la guerre civile n'avait pas de statut et les opérations militaires se voyaient renvoyées à des « brigands » sur terre et à des « pirates » sur mer. Nous sommes là à l'articulation entre une donnée de droit qui qualifie nécessairement comme pirates les usurpateurs actifs sur mer, et un traitement idéologique et rhétorique qui place l'empereur réputé légitime en situation d'incarner la figure de l'anti-pirate, traditionnellement valorisée depuis plusieurs siècles, dans un système binaire peu original opposant le bien et le mal, le sauveur et le malfaiteur.

Ni Carausius, ni Allectus n'ont été à aucun moment des pirates, même si, glosant ces panégyriques, Eutrope (*Bréviaire*, IX. 13) a plus tard suggéré que Carausius avait pu laisser les Francs et les Saxons se livrer au pillage, avant de les attaquer et de récupérer le butin... La non-restitution du butin à l'État n'est ici autre chose que la manifestation et la conséquence logique de la sécession d'avec le pouvoir central. Comme Posthume et Odeinath avant eux, ces « usurpateurs » devenaient en réalité les défenseurs, devenus indépendants, d'un secteur qui leur avait été confié par un pouvoir central trop lointain aux yeux de ses défenseurs et avaient en eux-mêmes leur propre légitimité, ni plus, ni moins empereurs que celui dont ils contestaient le pouvoir. Autant que l'on puisse en juger, le bilan de leur lutte contre les raids des Francs et des Saxons fut du reste assez efficace.

Avec ces exemples nous sommes parvenus aux limites imposées par les contextes politiques à la clarté des actions désignées comme actes de piraterie et avec elle à l'intelligence de nos sources. La part de subjectivité et de topique qui s'attache à cette désignation est en effet importante, en dépit de sa normation, notamment juridique.

La piraterie, les traités maritimes et l'État

L'appropriation par l'État des espaces maritimes est un aspect essentiel du dossier de la piraterie. Elle s'appuie sur des droits ou se revendique du droit, mais se construit en règle générale sur la violence. Un passage important de Strabon (4.1.5) résume bien cette situation lorsque le géographe évoque la

présence, dans les temples de Marseille, de trophées « pris dans les batailles navales que les Massaliotes eurent à livrer continuellement à ceux qui leur disputaient sans droit la mer ». Au nombre de ceux-ci figurent très probablement les Étrusques, qui avaient eux-mêmes fondé sur l'accusation de piraterie la guerre qui avait conduit Marseille à la perte d'Alalia en 540, et le traitement d'une rare sauvagerie infligé aux prisonniers marseillais¹⁹. En droit, la mer est pourtant initialement – aussi longtemps qu'une thalassocratie n'a pas les moyens de se l'appropriier et de la conserver par la force – *res nullius* : elle est la chose de personne et de tous. À ce titre, elle est à la fois un espace dont l'appropriation est perçue comme un acte contraire au droit naturel et un espace de non-droit, ou un espace dont le droit ne s'applique que pour autant que l'on est parvenu à terre. Vers 400 de notre ère, Saint-Jérôme voit dans la haute mer, à l'abri des regards et des témoins, l'espace dévolu par essence à la piraterie. Ainsi et plus généralement, cet espace est perçu comme celui de l'illégalité. Le marchand n'a d'ailleurs pas bien meilleure réputation que le pirate. Parce qu'il échappe à toute vision, le négociant coureur des mers reste, pour le terrien, un personnage fondamentalement malhonnête, prêt à couler lui-même le navire s'il peut en tirer quelque profit lorsqu'un autre a assumé le risque financier du trajet. Le pirate n'est que la figure ultime des usagers d'un espace au-delà du droit.

Plus d'un demi-millénaire avant Jérôme, la mythique *Syracusaine*, navire géant conçu par Archimède, était à la fois l'image des prodiges du génie grec, l'image de la puissance de Héron, tyran de Syracuse et l'expression fantasmatique d'un microcosme, véritable cité flottante avant de devenir palais flottant : elle est un transport, une citadelle, un palais, mais frappe surtout l'imagination en ce qu'elle introduit sur mer l'inimaginable, le point culminant de la civilisation : des tribunaux.

Il est impossible de penser ce que les Anciens définissent comme piraterie sans s'arrêter quelques instants sur le processus de construction des droits maritimes par les États. Ce sont en effet ces droits, acquis parfois hors du droit, mais conservés sous couvert du droit, qui ont créé la ligne de partage entre les pratiques légitimes et illégitimes de la violence sur mer. Ces droits sont eux-mêmes indissociables de la construction par ces mêmes États de leurs frontières maritimes.

Les frontières maritimes des États et les entraves à la liberté des mers

Le v^e siècle av. J.-C., paraît avoir constitué une phase de normation de la pratique de la mer. Sans doute ce processus n'a-t-il pas abouti à créer un droit incontesté de la mer auquel ne se réfèrent que les thalassocraties en situation de le faire appliquer de leur propre autorité. Du moins a-t-il abouti à la mise en place de conventions bi- ou multilatérales qui définissaient contractuellement des droits et devoirs en matière d'utilisation de l'espace maritime. On ne s'étonnera pas que les États les plus forts aient sans hésitation ni arrière-pensées abusé de leur position dominante pour faire valoir leurs intérêts dans la rédaction de ces conventions, où l'on voit généralement apparaître le déséquilibre des parties, ou des clauses inapplicables par le plus faible des contractants. Il en résulte un système complexe de formes et processus réputés légitimes de mise en œuvre de la violence sur mer, et à ce titre irréductibles à la piraterie aussi longtemps qu'aucune des deux parties ne conteste le droit de l'autre à user de cette violence. S'en suivent alors de nombreuses zones de flou qu'il serait prétentieux d'imaginer clarifier dans un univers d'abord caractérisé par une diversité, irréductible aux seuls grands découpages ethniques. Le morcellement des cités-États (qu'elles fussent grecques, phéniciennes ou étrusques) a imposé une diversité des règles et des pratiques que le pragmatisme d'abord, l'élargissement des entités politiques ensuite (Ligues, royaumes, empires), ont progressivement tendu à unifier, la loi Rhodienne, cas particulier dans la Méditerranée, finissant par s'imposer dans le droit romain à partir d'Auguste.

Le droit de commercer

Le privilège fondamental de la cité-État est de s'arroger un droit régalien sur le commerce. Le commerce est en théorie un droit du seul citoyen. L'ouverture du commerce aux étrangers, essentiel à l'économie de la Méditerranée dès le vi^e siècle av. J.-C., n'est possible qu'au terme de conventions interétatiques qui règlent les droits et devoirs respectifs des parties. Elles identifient un marchand international (*l'emporos*), confinent son activité à un lieu déterminé (*l'emporion*) où elle s'exerce sous le contrôle et la protection de l'État, pour autant que l'étranger appartienne à une communauté autorisée à commercer. En contrepartie de cette protection et de la jouissance de l'infrastructure portuaire, l'État perçoit des droits de douane à l'importation et à l'exportation qui constituent une part essentielle de ses revenus. Ce commerce, cadré par l'État régalien, est un commerce

d'exclusion où nul ne peut commercer sans jouir de ce privilège à titre individuel ou collectif au terme d'une décision politique, le plus souvent formalisée par un traité. L'État met en œuvre, pour faire respecter ce droit, un arsenal très large de moyens.

Militarisation des frontières maritimes, coercition et interdiction de naviguer

La mise en place de ces privilèges régaliens a demandé du temps et de l'énergie, mais paraît avoir été l'objet d'une formalisation assez précoce, dès le VI^e siècle av. J.-C. Un point fréquemment réglé dans les conventions parvenues jusqu'à nous concerne les interdictions de naviguer au-delà d'un point déterminé. Le premier traité entre Rome et Carthage (509 av. J.-C.) n'en mentionne qu'un : Le Beau-Promontoire, où l'on reconnaît d'ordinaire le cap Bon. Le second (de 348) en mentionne trois, où nous pensons pouvoir reconnaître un lieu pour chacune des trois cités co-contractantes (Carthage, Utique et Tyr) : le cap Bon pour Carthage, Mastia (non localisé) pour Utique, et Tarse (Tarséïon) pour Tyr. À chaque fois, les navires romains se voyaient interdire la navigation au-delà de ces points. La formulation, elliptique, car elle se réfère à un sens de navigation implicite, ne paraît pas avoir posé de problème et semble avoir été la norme. Le traité (caractérisé comme « ancien » en 282) entre Tarente et Rome interdisait aux Romains de naviguer au-delà du cap Lacinium (capo Colonne) et leur fermait l'accès au golfe de Tarente. Le traité d'Apamée (188 av. J.-C.) contient des clauses similaires.

Ces clauses des traités sont indissociables des moyens de les faire respecter, et donc de la militarisation des frontières. Le commerce d'exclusion fixe les lieux où l'on peut commercer, les conditions de l'échange et les interdits commerciaux, et réduit la libre pratique à un nombre limité de lieux placés sous un contrôle étroit. Ces dispositions étaient impossibles sans contrôle des côtes et sans des flottes, ou sans les moyens d'exercer une pression sur les navires marchands tiers pratiquant l'espace maritime maîtrisé ou revendiqué, et de leur interdire l'accès aux zones interdites.

Mais comment définir un espace maritime ? Il est impossible de définir des espaces maritimes et de tracer en mer des limites, en dehors des espaces littoraux où les caps tiennent lieu de frontières, et des bassins fermés ; c'est précisément par rapport aux rivages et à leurs caps que sont définies les

zones d'exclusion établies par les traités. C'est assez naturellement sur les rivages que se porte d'abord l'attention. Ils sont très tôt fortifiés, et c'est principalement le long des rivages que croisent les flottes et les « vaisseaux longs » (navires de guerre) qui y ont leurs bases. Les îles constituent également des limites stratégiques importantes. Avec le développement des États, le dispositif de contrôle se densifie. À partir du IV^e siècle av. J.-C, la militarisation des littoraux se traduit par la construction de forteresses maritimes de grandes dimensions, plus conséquentes que les anciennes garnisons (*phrouria*). Les *eipiteïchismata* de Marseille (la plus connue est *Olbia*, à Hyères) et les « colonies maritimes » de Rome en sont un bon exemple^{20}, bien que l'on en trouve jusque dans le golfe persique. La construction de tours de guet et de signalisation, en Espagne par Hannibal, dans les Syrtes, en Camargue et sur bien des littoraux illustre la densification régulière du dispositif militaire côtier.

Avec la croissance des États, ce dispositif se double d'un très dense réseau de postes douaniers : la loi douanière d'Asie, contemporaine de la province d'Asie, prévoyait une distance maximum de 7,5 km entre une *custodia* de second rang et une *custodia* de premier rang, et jamais plus de 15 km entre deux *custodiae* de premier rang. Le réseau ainsi constitué apparaît si dense que l'on est en droit de se demander s'il n'a jamais été mis en place avec cette densité. Les constitutions impériales de l'Antiquité tardive nous montrent pourtant que ce dispositif avait été étendu à toutes les régions et restait opérationnel.

La violence d'État et ses formes maritimes

Au nombre des droits traditionnels de la cité antique figure celui de *sylè*, ou droit de représailles, et d'*androlepsia*, ou saisie appliquée à la pratique^{21}. Il a été progressivement encadré dans le courant du V^e siècle, afin de permettre le développement d'un commerce moins soumis aux aléas de l'autorité brutale des cités-États. Dans le principe, il est simple et peut figurer dans les conventions d'application des traités. Le droit de représailles a un champ d'application extrêmement vaste : il permet à tout membre d'une communauté (ou d'une communauté extérieure par délégation) d'indemniser la communauté ou l'un de ses membres, lésés et en situation de déni de justice, d'user de violence afin de saisir des biens ou des personnes auprès des nationaux de l'agresseur. En 1875, Mas Latrie, traitant de ce droit au Moyen Âge, le distinguait du droit de course, applicable

seulement en temps de guerre, en ceci que le droit de représailles « ne s'accordait qu'en temps de paix, qu'après un déni de justice positif, pour la réparation d'un tort individuel, jusqu'à concurrence seulement du dommage éprouvé et sans amener de rupture ni d'hostilités générales entre les États auxquels appartenaient les deux parties »^{22}. La notion a recouvert dans l'Antiquité un champ un peu plus vaste. Il couvre aussi bien le champ des dettes que celui de l'injustice, mais reste en droit lié à la notion de dette pesant sur tous les nationaux du débiteur. Le droit de représailles est surtout connu par les décrets conférant l'asylie, c'est-à-dire le privilège d'être à l'abri du droit de représailles, à des individus ou à des groupes. Un décret de la fin du III^e siècle octroie une asylie « en temps de guerre et en temps de paix, sur terre et sur mer », définissant ainsi par antithèse le champ universel d'exercice du droit de *sylè*, considérablement plus large que le droit de représailles dans son acception médiévale.

Les raids athéniens dans le Péloponnèse ont ainsi conduit Sparte à décréter la légalité des représailles en Attique. À un niveau plus modeste – le commerce étant le plus souvent subordonné à l'ouverture de droits de commerce à l'étranger au terme d'une convention et pour autant qu'il appartienne à une des communautés contractantes – chaque communauté était solidairement garante des transactions. Pour cette raison, tous les membres d'une communauté étaient solidairement responsables de la violation du droit commise par un de ses nationaux. Le droit de représailles permet notamment à une cité de payer le tort fait à un de ses membres par saisie effectuée aux dépens d'un représentant de la communauté dont un ressortissant avait été à l'origine du tort. Lorsque la saisie avait lieu au port, l'affaire était immédiatement portée devant les instances juridiques compétentes. Lorsque ce droit s'exerçait en pleine mer, les droits du saisi à une défense équitable étaient moins faciles à faire valoir, et l'on était là dans une situation juridiquement aux marges confuses du droit souverain de la cité et de pratiques que le droit universel assimilait à la piraterie.

Selon certains auteurs, des conventions garantissaient la non-saisie (asylie) sur terre et en mer et avaient pour fonction de prévenir les abus de la saisie en mer. L'existence même de ces conventions met en lumière la double nature de cette pratique, aussi bien *sylè* pour certains que piraterie pour d'autres. Les abus ne manquaient sans doute pas.

En 355 av. J.-C., les triérarques athéniens ne se privent pas d'exercer ce droit sur des navires voguant vers Athènes sous pavillon nominale

hostile, mais en réalité pour y rechercher une alliance^{23}. La prise fut jugée de bon droit. Dans cette affaire, le produit de la vente du navire ou des prisonniers aurait dû être reversé en droit à l'État, or il s'agissait là de dispositions récentes, contraires à l'usage et la norme antérieure était le droit de prise au profit des commandants de trières ; ces derniers se faisaient tirer l'oreille pour admettre les nouvelles dispositions et reverser son dû à l'État^{24}. La norme en temps de guerre était donc le droit de prise sur les navires réputés battre pavillon de l'ennemi. Elle nous place dans une situation très proche de la course, à ceci près qu'elle s'effectue dans ce cas sur des navires de guerre de la flotte régulière. Mais, les conditions de mise en œuvre de la *sylè* « en temps de guerre et en temps de paix » incite à en élargir le champ à tout navire, fût-il de commerce, arraisonnant un navire réputé ennemi. La nationalité des deux navires – mais aussi parfois celle des cargaisons ou des marchands –, susceptibles d'être transportés par des navires tiers paraît avoir suffi à fonder en droit l'arraisonnement sans recours à un équivalent des lettres de marque modernes.

Le butin est dans tous les cas partie intégrante de la guerre antique, sur terre comme sur mer, et son partage obéit à des règles assez strictes qui intéressent directement les individus. La *Guerre du Péloponnèse* de Thucydide fourmille d'épisodes supposés nous démontrer à quel point les flottes d'Athènes, qui devaient assurer la suprématie incontestée d'Athènes, et dont la défaite scella son destin militaire, étaient vérolées par l'affairisme quotidien qui avait transformé en combinards de bas étage plus soucieux de profit que de guerre les descendants des vainqueurs de Salamine. C'est l'occasion pour lui de nous montrer tous les menus trafics quotidiens auxquels une flotte et ses équipages pouvaient se livrer, et auxquels une guerre longue et lointaine devait les contraindre économiquement. Une chose était de servir sa cité et de lui offrir au besoin sa vie. Une autre était de s'y appauvrir et d'appauvrir les siens. Comme pendant les guerres napoléoniennes, les choix militaires des commandants et de leurs équipages ne pouvaient être indifférents aux conséquences économiques qu'auraient pour eux leurs prises...

Avec la radicalisation de la guerre du Péloponnèse, les États commencent à déclarer de façon de plus en plus banalisée le droit de représailles contre l'ennemi, ouvrant la porte à la légalisation de toutes les violences maritimes. Pour autant, les représailles, sous toutes leurs formes, ont toujours possédé une légalité formelle dont la piraterie est *a priori* dépourvue.

Dans le détail, force est de reconnaître que les conditions dans lesquelles l'arraisonnement pratiqué en mer l'était en toute légalité restent beaucoup plus obscures. Les cités grecques pouvaient certes proclamer de façon plus ou moins durable le droit d'arraisonner les navires d'une nationalité déterminée, conférant ainsi un caractère légal à la prise. Mais les moyens de caractériser cette nationalité sont moins clairs. L'un des problèmes majeurs de la mise en œuvre de la *sylè* était en effet de gérer le cosmopolitisme maritime, très tôt caractéristique du commerce méditerranéen : une des clauses du prêt à la grande aventure du *contre Lacritos* de Démosthène est que le navire ne devait pas faire relâche dans un port où le droit de représailles pouvait être exercé contre les Athéniens. Or, le navire est de port d'attache inconnu (sans doute Athènes), les affréteurs ne sont pas athéniens mais phasélites, il y a également à bord un Halicarnassien, et seul un des prêteurs est athénien ; pourtant, la cargaison pouvait être saisie au titre des représailles contre Athènes, car elle était destinée à Athènes...

Les possibilités d'appel ne font guère plus illusion. À Athènes peu avant le milieu du IV^e siècle, le plaidoyer de Démosthène évoqué plus haut montre que l'arraisonnement par un vaisseau en action de guerre d'un navire marchand était susceptible de contestation par la victime (pour autant qu'il y eût des survivants...). Le même plaidoyer montre néanmoins jusqu'où pouvait aller la mauvaise foi d'un État dominant intéressé au résultat du jugement : en 255, un navire de Naucratis avait été arraisonné par des triérarques athéniens et confisqué. Les gens de Naucratis protestèrent. En vain. La prise fut reconnue de bon droit au titre de l'appartenance de Naucratis à un État belligérant. C'était vrai *stricto sensu*, puisque l'Égypte appartenait nominalement au Grand Roi, en guerre avec Athènes, et que le Grand Roi l'avait sans doute couché dans le traité de 255, où il était en position dominante. Athènes a balayé dans le traitement de cette affaire un détail d'importance : l'Égypte révoltée avait fait sécession de l'empire Perse et avait alors un pharaon ; elle venait précisément à Athènes demander une alliance contre l'ennemi commun...

Une dernière procédure, également étudiée par J. Vélissaropoulos, mérite quelques lignes : la *katagôgè*, en d'autres termes la contrainte par corps qui s'exerce sur un navire ou sur des personnes pour le dérouter. C'est aussi le terme technique qui désigne dans toutes les inscriptions qui font état de razzias, l'enlèvement des individus à bord du navire par les pirates. Mais c'est aussi une pratique courante d'États qui en temps de paix détournent des

navires de leur destination en cas de force majeure. On connaît bien le cas des Byzantins et des Chalcédoniens, obligeant des navires à décharger chez eux. On connaît aussi le cas de navires dont on saisit les voiles pour les empêcher de gagner leur destination (mais sans les arraisonner, dans un souci de gradation des mesures) dans le cadre d'un embargo. Dans les deux cas évoqués plus haut, dont le premier déclencha une opération militaire, la légalité avait été assurée par l'indemnisation des marchands au juste prix... Elle n'en fut pas moins considérée par Athènes comme un acte de piraterie et un *casus belli*. La règle du droit prétorien romain qui veut qu'il n'y ait pas de piraterie s'il y a versement d'une compensation financière était déjà supposée s'appliquer. Les règles qui cadraient la violence d'État, sur mer comme sur terre, restaient d'application très difficile et s'annulaient le plus souvent au profit de la raison du plus fort^{25}.

L'encadrement juridique de la piraterie

Depuis le VI^e siècle av. J.-C., l'essentiel de l'activité maritime a en effet été réglée par des traités. Ce sont eux qui garantissent les droits des ressortissants d'un État et permettent à ce titre de négocier sous la protection d'un État et avec des garanties contractuelles. Ils définissent aussi les limites au-delà desquelles l'individu sera puni sans justifier de représailles ou l'État se verra en situation de briser un traité de paix.

Il peut sembler surprenant aujourd'hui de voir le terme que l'on est tenté de traduire par « la piraterie » (*léizesthai*) présent dans un certain nombre de traités. Sa présence de plus en plus récurrente illustre sans aucun doute le souci de normer cette activité, dans un premier ensemble de traités. C'est par exemple le cas d'un accord conclu à l'initiative d'Argos, entre Cnossos et Tyliossos, vassale d'Argos, qui interdit le pillage de l'un par l'autre^{26} avant de régler le partage du butin commun. C'est que la razzia en tant que telle n'est pas en soi considérée comme un acte violant le droit. Ce sont les conditions de son exercice qui la caractérisent ou non comme une violation de la norme.

L'activité de razzia apparaît de ce fait à des titres divers dans ces traités, soit que l'on règle les conditions de son usage, soit que ses conséquences aient été l'objet de clauses spécifiques, notamment à travers des clauses de saisie libératoire des captifs. Dans tous les cas, cette forme d'encadrement, irréductible à la course moderne et aux lettres de marque qui l'accompagnaient, illustre la relative banalité de la razzia côtière, la

tolérance qui jusqu'à un certain point l'accompagnait, et la possibilité qu'elle offrait de traiter ses effets dans un cadre normé.

Polybe nous a transmis le texte assez détaillé des traités conclus entre Rome et Carthage. Même s'il reconnaît lui-même en donner la substance plus que la lettre, dans une traduction libre. Le premier de ces traités remonte au VI^e siècle av. J.-C. La date (509), longtemps disputée semble désormais faire l'objet d'une relative unanimité. Le latin archaïque dans lequel il était rédigé a posé de gros problèmes de lecture au grec Polybe tout autant qu'à ses amis romains, ainsi qu'il nous l'explique. De là sans doute des clauses qu'il a reproduites ou complétées d'après celles qu'il a trouvées dans le second traité, plus intelligible. La mention d'Ardea, Antium Laurentum, Circei et Terracina, qui a posé tant de problèmes aux commentateurs, a de fortes chances d'être l'une de ces gloses de Polybe empruntées au second traité. Toujours est-il que le texte fait interdiction aux Carthaginois de « commettre des injustices » à l'égard des sujets des Romains. Les peuples non sujets des Romains, en l'occurrence les Carthaginois, devront s'en tenir à l'écart, et s'ils viennent à prendre une de ces villes, ils la rendront aux Romains.

Le texte est peu clair compte tenu des conditions de sa traduction par Polybe. Dans la version latine archaïque du traité, rien ne mentionne précisément la piraterie, mais on y trouve des formes de harcèlement côtier ultérieurement fondatrices de l'acte de piraterie sans en porter encore le nom. Leur traitement juridique est assez flou. Ce traité oppose clairement les sujets de Rome (et réciproquement de Carthage) et une seconde catégorie, dont les côtes peuvent certes être mises au pillage sans préjudice particulier pour Rome, mais constituent un enjeu stratégique suffisant pour qu'interdiction soit faite à Carthage d'y prendre pied durablement.

Le second traité, daté de 348 par Tite-Live, est infiniment plus précis. Laissons Polybe nous en donner la substance :

III. 24 [1] « Postérieurement à ce traité fut signé un autre traité (*synthèkai*) dans lequel les Carthaginois ajoutèrent comme co-contractants les Tyriens et le peuple d'Utique. [2] On y ajouta au Beau Promontoire Mastia Tarseïon. Au-delà de ces points, ils pensent que les Romains ne doivent ni pratiquer la razzia, ni fonder de cité. Une partie du texte dit en substance : [3] Qu'aux conditions qui suivent il y ait amitié entre les Romains et leurs alliés, d'une part, entre les peuples des Carthaginois, des Tyriens et des gens d'Utique et de leurs alliés, d'autre part : [4] que les Romains ne pratiquent ni razzia (*lèzesthai*) ni négoce (*emporía*) et ne fondent aucune cité au-delà du Beau Promontoire, de Mastia, Tarséion (Mastias, Tarséïou). [5] Si les Carthaginois prennent dans le Latium une cité non assujettie aux Romains, qu'ils gardent les biens et les hommes, mais qu'ils rendent la cité. [6] Si un Carthaginois capture un homme appartenant à un

des peuples avec lesquels les Romains ont conclu une paix écrite, mais qui ne leur est pas assujettie, qu'il ne soit pas débarqué dans un port des Romains. Mais s'il venait à être débarqué, et qu'un Romain le prenne en charge, qu'il soit libre [7] Que les Romains aussi observent les mêmes règles [...]. [14] Dans ce traité encore, les Carthaginois persistent dans l'affirmation que l'Afrique et la Sardaigne leur appartiennent, et à en fermer tous les accès aux Romains. [15] S'agissant de la Sicile, en revanche, ils parlent seulement de la partie qui leur est soumise. [16] De la même façon, les Romains, s'agissant du Latium, interdisent aux Carthaginois de commettre des actes contraires au droit envers Ardea, Antium, Circeum et Tarracina. Ce sont les cités côtières concernées par le traité. »

On voit ici les États s'interdire l'action de razzia contre une région entière à partir de lieux nommés, ou contre des cités nommément identifiées entre les deux. Dans les deux cas, il s'agit de territoires vassaux, mais pas de la cité contractante elle-même, qui semble implicitement couverte. Rome se garantit la prise de contrôle à bon compte de cités en imposant à Carthage de rendre les cités non assujetties qu'elle viendrait à conquérir. On voit que la razzia pouvait être un moyen de prendre pied sur des rivages tiers et que Rome tenait à se prémunir contre ce risque.

Les clauses concernant le rachat des prisonniers sont assez habituelles dans les traités à partir du IV^e siècle av. J.-C. On les trouve au II^e siècle dans les traités conclus entre Milet et les cités crétoises, passées maîtresses en piraterie, afin de fixer les conditions de la saisie libératoire des prisonniers issus de la piraterie^{27}. On voit à travers ce traité comment, au même titre que les Crétois, les Étoiliens, Rome et les autres « Tyrhéniens », les Carthaginois pratiquaient la piraterie sous pavillon national...

À ce point de l'analyse on ne peut faire l'économie des rapports entre les États et leurs pirates, et de la nébuleuse complexe qui s'y attache.

Guerre, mercenaires et pirates : des contours très flous

On a eu à plusieurs reprises l'occasion de souligner, à la suite de Ph. De Souza, le caractère très subjectif de la désignation sous le qualificatif de « piraterie » d'actes situés aux limites du légal et de l'illégal. Avec la guerre du Péloponnèse, on a assisté au développement de la guerre totale, dont les pratiques étaient souvent aux marges, toujours fragiles, du droit de la guerre et du droit en général. Bien avant les théoriciens du bombardement stratégique, le harcèlement des populations civiles est devenu une arme de combat faisant appel aux méthodes propres aux razzias des pirates. Elles valent à deux reprises aux Péloponnésiens l'accusation d'actions de piraterie, ou de méthodes de pirates (*léistikon*) de la part de Thucydide^{28}.

Bien entendu, jamais les Athéniens, qui ne furent pas avares des mêmes méthodes, ne sont l'objet de semblable accusation de la part de l'historien athénien... L'accusation de piraterie permet de caractériser des manquements au droit de la guerre, préfigurant les crimes de guerre et de stigmatiser l'adversaire, justifiant en retour le retour à des méthodes extrêmes. L'assimilation de ces actes à de la piraterie ouvre éventuellement la voie au traitement pénal des coupables comme pirates et non comme prisonniers de guerre.

Comme le reconnaissait Brulé ^{29}, il est en fait extrêmement difficile de placer une limite claire entre l'activité de « pirates » développée par des *condottieri* nationaux, et celle des États eux-mêmes, tout autant qu'il est difficile de décrire, sur la base de nos sources, les rapports complexes entre ces diverses strates. La période très troublée qui accompagna l'implosion de l'empire d'Alexandre et les luttes incessantes des diadoques a en effet ouvert la voie à des interventions dont la nature est sans doute restée délibérément ambiguë. La caractérisation de certaines actions comme un acte de piraterie et non de guerre tient au double fait qu'il n'y a pas d'action de guerre en tant que telle (deux armées ne sont pas aux prises) et que les méthodes (la *razzia*) ne sont pas celles de la guerre. L'accusation latente de ne pas respecter les lois de la guerre est sans doute bien présente. Entre les représailles, et le harcèlement qui prélude à l'état de guerre, le même terme de piraterie *léizesthai* revient souvent ^{30}. Entre la *razzia* légale, souvent accomplie par l'entreprise de tiers, et la *razzia* illégale, la limite devenait de plus en plus floue, eu égard à l'identité des formes et des acteurs.

Beaucoup d'actes de piraterie apparaissent dans des contextes de guerre, parfois sur fond de guerre civile. En Attique, on peut ainsi voir des Athéniens aider des pirates dans un raid qui paraît s'inscrire dans le cadre des guerres entre les Lagides et Antigone Gonatas ^{31}. Il est tentant de rattacher cette « cinquième colonne » aux soutiens que les deux belligérants avaient dans l'une et l'autre des factions politiques d'Athènes, en même temps que les pirates semblent agir en sous-main pour le compte d'un des deux royaumes...

Les « pirates » ont de fait souvent eux-mêmes un statut ambigu. Certains sont en fait des mercenaires maritimes ^{32}. On connaît bien les cas où, faute de pouvoir assumer les frais de la construction d'une flotte, des États ont fait appel à ce qu'il faut bien appeler des mercenaires navals. Souvent on leur confie le harcèlement des côtes de l'ennemi ou de neutres indécis, parfois

avant toute guerre, de façon à se ménager l'apparence d'une entrée légitime en guerre. Philippe V lance ainsi les pirates de Hiérapytna contre les alliés de Rhodes, et n'intervient qu'ensuite aux côtés des Crétois contre Rhodes venue secourir ses alliés, sans prendre ainsi la responsabilité de l'initiative de ce que l'on connaît comme la « guerre crétoise »^{33}. Plusieurs raisons expliquent de tels choix : on confiait aux pirates des tâches que les armées régulières assuraient moins bien, mais que ces professionnels de la razzia accomplissaient avec du métier et sur des navires adaptés ; déléguer les sales besognes convenait bien à la préservation de l'idéologie du monarque bienfaiteur ; permettre enfin de se payer totalement ou partiellement sur l'ennemi soulageait le trésor. Antigone Gonatas s'assure ainsi les services de « l'archipirate » (désignation du commandant d'une flotte de pirates) Ameïnias contre Cassandreïa.^{34} Démétrios utilise les services d'un autre « archipirate », du nom d'Andron, lui-même placé sous les ordres d'un général de l'armée régulière de Démétrios, Aïnétos^{35}... Son activité s'intègre donc dans le cadre normal de la guerre sur mer. Peu avant 217, Philippe V de Macédoine avait loué les services de deux flottes et de leurs commandants, l'Illyrien Skédilaïdas, et l'Étolien Dicéarque^{36}. Antiochos III s'assure le concours de Nikandros contre Rome^{37}... dans tous ces cas, nous sommes à l'évidence aux marges du mercenariat, et le titre de pirate peut procéder du choix des adversaires du parti qui a loué ces services. Il est néanmoins clair qu'un certain nombre de ces « mercenaires » aboutit à la piraterie (en général par défaut de paiement ou suite à un renversement d'alliances), et rien n'interdit de penser qu'un certain nombre en soit venu... C'était sans doute le cas en 304 de trois navires de pirates de la flotte de l'archipirate Timoklès, recrutée par Démétrios lors de sa tentative de Rhodes. Ces trois navires furent arraisonnés par Amyntas de Rhodes, qui venait de forcer le blocus. Ils ne sont pas alors considérés comme pirates mais désignés comme « alliés » (*symmachoi*) de Démétrios^{38}. Les limites étaient, on le voit, à la fois très floues et relativement simples : un pirate agissant sous mandat d'un État n'était plus *stricto sensu* un pirate...

Ce n'est là qu'un florilège du recours de l'État à des pirates tiers. Un tout autre cas de figure nous est donné par les nombreux peuples qui ont laissé dans l'historiographie l'image non seulement de sociétés de pirates, mais d'États pirates. La réponse des Illyriens à l'ambassade romaine venue se plaindre de la piraterie illyrienne est connue : la piraterie n'était pas pour les Illyriens une pratique illégale... On ne sait ce qu'il faut penser au fond de

cette tradition romaine, mais le rapport des États à la piraterie pose un réel problème historique, sans solution pleinement satisfaisante tant nos sources, épigraphiques autant que littéraires, procèdent de discours convenus. On connaît bien les cas de la piraterie illyrienne, crétoise, étolienne, cilicienne, ligure (sans rappeler la piraterie tyrrhénienne) : dans la plupart des cas, il s'agit d'entités politiques. Le problème de la nature de ces pirateries « nationales » est dès lors très complexe.

Le volet légal du dossier est le moins difficile à cerner. L'encadrement de la piraterie dans les traités, au plus tard au IV^e siècle, a conféré un statut à la piraterie « nationale » au même titre qu'au commerce « national », défini par la nationalité de ses opérateurs, l'auteur de la prédation ou le marchand. Les traités définissaient les limites à partir desquelles la piraterie devenait *casus belli*.

Dans une inscription commémorant l'enlèvement de 280 Naxiens, les auteurs de ce raid sont définis comme « le peuple des Naxiens ». C'est donc bien l'État étolien qui est collectivement visé par les victimes comme responsable d'une action de guerre. Les plaintes adressées à Rome, selon Strabon, par Alexandre le Molosse et par Démétrios Poliorcète (probablement en 290 av. J.-C.) pour la pratique de la piraterie « tyrrhénienne » doivent être précisément interprétées comme une mise en demeure. Non seulement les cités étaient solidairement responsables des méfaits de leurs ressortissants, mais il est probable qu'elles jouaient un rôle actif dans ces actions. Un décret de Calymna, à Cos, stipule ainsi que « la guerre a été portée contre nous injustement par les Hiérapytniens », Hiérapytna étant une cité crétoise particulièrement impliquée dans la piraterie. Cette intervention déclencha la « guerre crétoise » de Rhodes, alliée de Cos, puis l'intervention de Philippe V, allié des Crétois^{39}. La piraterie peut ainsi être qualifiée de guerre contraire au droit et fonder en retour une guerre juste.

Les sources anciennes font émerger deux types de groupes de pirates : d'une part ceux qu'elles rapportent à un individu identifié et nommé, d'autre part ceux qu'elles assignent à une cité ou à un peuple et qui mettent en jeu la responsabilité collective d'une nation. Il est impossible de faire la part exacte du rôle joué dans cette distinction par la propagande d'États désireux de se réclamer d'une guerre juste ou par le choix de ne pas déclencher une guerre au résultat trop certain, et de la réalité de groupes ethniques ou de groupes cosmopolites d'aventuriers, mais il est probable que les deux

modèles organisationnels ont coexisté. Les quelques éléments à notre disposition, tous discutables dans le détail, nous permettent néanmoins de mesurer ce qui, aux yeux des auteurs anciens, constituait un réel *casus belli*.

S'agissant de piraterie, la *razzia*, qui est une action de groupe impliquant de nombreux navires, a peut-être permis théoriquement d'identifier l'existence ou pas de l'action collective de co-nationaux. Elle était dès lors assimilable à une guerre sans déclaration. Elle pouvait à ce titre devenir *casus belli*, si et seulement la victime de l'agression et ses alliés avaient les moyens d'une guerre et un intérêt à la conduire avec un bon espoir de victoire. Le plus souvent, elle se borne à une protestation ou à des plaintes adressées à plus puissant. Il est possible que la présence de « vaisseaux longs », mentionnée dans le décret de Cos visée plus haut ou à Théra, ait été un élément qualifiant une action de guerre plutôt qu'une action plus banale de piraterie.

Lorsqu'il s'agit d'opérations en haute mer, à en croire Diodore de Sicile (27.3), c'est l'action concertée d'une flotte de sept navires crétois contre « de nombreux » navires qui aurait déclenché, en 205 av J.-C., la première guerre de Rhodes contre la ligue crétoise. Ce chiffre a suscité les doutes de plus d'un commentateur, mais constituait sans doute la preuve du caractère concerté d'une intervention de nature nationale mettant en jeu la responsabilité des États.

Les représentants d'une même nation pouvaient exercer une pression sur des fronts maritimes pionniers où leurs nationaux étaient encore peu actifs dans le commerce maritime, sous peine de conflits d'intérêts majeurs, mais où, en dépit d'identités génériques encore floues, ils étaient connus et reconnus comme les sujets d'un État auquel pouvaient être adressées des plaintes formelles.

L'activité des pirates « tyrrhéniens » en Méditerranée centrale et orientale à partir du IV^e siècle s'inscrit probablement dans ce type de comportement. Elle a défrayé la chronique, et fait la gloire des Rhodiens fiers de leur rôle de gendarmes maritimes de la mer Égée, et d'autant plus fiers de ce rôle que la police s'appliquait aux Tyrrhéniens, adversaires maritimes historiques des Grecs. Mais qui étaient, pour les Grecs, ces « Tyrrhéniens » aux contours aussi flous que les « Grecs » dont la flotte fait le blocus de Rome en combat naval en 349 (Tite-Live, 7.26.15) ? Par tradition, ce sont les Étrusques. À l'époque où la piraterie tyrrhénienne devient une réalité épigraphique, peu avant 300 av. J.-C., il y a peu de chances qu'il s'agisse encore des Étrusques,

bien affaiblis à cette époque. C'est sous le nom de Tyrrhéniens qu'Aristote désigne Rome (en fait il a sans doute en tête les Latins de façon générique, et Rome comme leur tutelle supposée), lorsqu'il évoque assez précisément les clauses du second traité Rome-Carthage, récent à l'époque où il rédige le troisième livre de la *Politique* (3.10, 1280a). Si Rome a tenté de rejeter la faute de la piraterie sur Antium, dont elle se rend maîtresse en 338, c'est pourtant un certain Postumius, au nom bien romain, qui est capturé par Timoléon et supplicié pour piraterie à Syracuse, en 339⁽⁴⁰⁾. Vers la même période, on voit les Athéniens et les Rhodiens confrontés à la pression des mêmes pirates « tyrrhéniens ». En 325-324 av. J.-C., les Athéniens entreprennent de construire des places fortes dans ce qu'ils appellent « l'Adriatique » (qui pour eux s'étend jusqu'à Malte) pour se protéger de leurs attaques⁽⁴¹⁾. À cette époque, les ports latins sont tous passés sous le contrôle direct de Rome. Selon Strabon (*Géographie*, 5.3.5), Alexandre le Molosse (342-331 av. J.-C.) et Démétrios Poliorcète, sans doute vers 290, avaient capturé certains de ces pirates « tyrrhéniens » et adressé des remontrances formelles à Rome. Au début du III^e siècle, l'activité de ces pirates tyrrhéniens justifie en retour des opérations navales de grand style où les Rhodiens n'eurent pas toujours le dessus, à en juger par les inscriptions rhodiennes faisant état du décès de leurs triérarques durant ces opérations. Dès le premier quart du III^e siècle, les relations entre le monnayage romain et les monnayages rhodien et alexandrin montrent que l'aire des relations commerciales de Rome s'étend jusqu'à la Méditerranée orientale. La piraterie semble avoir débuté un peu plus tôt et pourrait avoir constitué un front pionnier de l'activité maritime de Rome et des Romains dans ce secteur de la Méditerranée. Savoir jusqu'à quel point ces « pirates » agissent individuellement ou sur ordre est assez difficile à établir, mais ils permettent d'asseoir une présence au sein d'un espace où ils ne peuvent agir sans contacts. Ils sont bien les compagnons des fronts pionniers du commerce maritime.

La nature et la réalité des pirateries « nationales » restent donc un réel problème. D'un côté, elles procèdent à l'évidence de véritables systèmes encouragés par un ou des État(s), ou sur lesquels ceux-ci fermaient les yeux, car ils y trouvaient un intérêt, politique et/ou économique. De l'autre, ces pirateries « nationales » sont le plus souvent reconnues comme telles lorsque cette reconnaissance prélude à une opération de guerre. C'est le cas lorsqu'à deux reprises les Rhodiens déclarent la guerre à la Crète, lorsque

Rome déclare la guerre à l'Illyrie, et lorsqu'elle décide d'en finir avec les Ligures, à la demande opportune de Marseille. Ce l'est encore lorsqu'elle justifie par la piraterie cilicienne la création de la province de Cilicie. Les opérations qui les ont déclenchées peuvent du reste avoir eu des finalités stratégiques à hauteur de la réponse qui leur fut opposée : selon P. Brulé^{42} les raids crétois avaient été inspirés au *koïnon* crétois par Philippe V et visaient Rhodes à travers ses alliés... À l'instar des mercenaires qui ont aussi donné naissance à la désignation latine du brigand et du pirate, les pirates sont devenus à l'époque hellénistique des professionnels de la guerre sur mer, organisés en groupes structurés, qui agissent tantôt pour leur propre compte, tantôt pour celui des États. Le caractère « national » de leur activité procède moins de l'initiative collective que de la responsabilité collective et de l'identification des nationaux ou des États susceptibles d'être l'objet de justes représailles.

Au-delà de ces rapports actifs entre États et piraterie se pose la question de la relative indifférence, ou de la complicité passive entre États et piraterie. Ce problème s'est posé lors d'un important raid de pirates à Théra, dont ils se rendirent maîtres. Les Lagides, qui disposaient d'une importante garnison dans l'île, n'ont pas cru bon d'intervenir immédiatement ; la contre-attaque tardive fut de plus très minimaliste, les troupes lagides se contentant d'assurer l'évacuation des pirates^{43}. Des paramètres politiques complexes pouvaient intervenir. Des facteurs économiques aussi. Les traités incorporent de façon croissante des clauses relatives au traitement des ressortissants des États signataires mis en vente comme esclaves, la vente de citoyens. La mise en œuvre pratique de ces clauses ne devait pas être simple, eu égard aux pressions qui s'exerçaient sur ce juteux marché. Dès l'Antiquité, Rome fut accusée d'avoir au moins passivement soutenu la piraterie^{44}, notamment pour l'importance économique que revêtait pour elle un commerce des esclaves, principalement alimenté par la piraterie.

Lutter contre la piraterie était une décision qui résultait d'un calcul difficile. Quoique le droit soit souvent invoqué, c'est en règle générale l'intérêt qui régissait les choix des États. Une règle bien établie veut qu'une norme ne lèse pas les intérêts de ceux qui la produisent. Thucydide considérait que Minos et les Corinthiens avaient choisi de lutter contre la piraterie, convaincus que leur intérêt était dans le commerce. Mais le calcul, évident pour un Athénien originaire de l'une des plus grandes places de commerce de la Méditerranée de l'époque, pour qui le volume et la sécurité

des échanges étaient essentiels au Trésor Public, l'était sans doute moins pour de plus petites cités... La piraterie était au cœur de tout un système commercial et d'équilibres économiques complexes^{45}. Les cités étaient intéressées aux revenus douaniers du commerce que la piraterie alimentait. D'un côté, elle nuisait au commerce ; de l'autre, elle mettait sur le marché des produits attractifs pour des marchands qui arrivaient rarement les cales vides. Les cités crétoises pouvaient faire un choix aussi raisonnable que celui d'Athènes en optant pour une protection discrète, mais néanmoins réelle, de la piraterie... L'intégration économique de la piraterie est une des clés de son succès dans la Méditerranée hellénistique et républicaine.

La Rome républicaine dont le commerce était largement dominé par un échange de vin contre des esclaves^{46}, dépendait pour ce second volet de la piraterie, principal fournisseur du marché. On peut comprendre que ses élites, fortement liées à ces lobbies commerciaux aient marqué une certaine paresse dans la lutte contre la piraterie. Elle a commencé à s'en soucier à partir de l'an 100, lorsque, devenue désormais maîtresse de l'essentiel du bassin méditerranéen, elle a vu son intérêt balancer du côté de la sécurité, mais aussi et surtout, lorsque la fin des grandes guerres dans le bassin oriental de la Méditerranée lui donnait une aisance militaire dont nul ne disposait en situation de conflit permanent où les stratégies géopolitiques l'emportaient sur la lutte contre la piraterie. Le souci majeur des États, dans la situation troublée qui dominait en Méditerranée depuis la guerre du Péloponnèse et s'était aggravée à partir de la seconde moitié du IV^e siècle, était d'abord de conserver leurs points d'appui à terre et leur empire maritime. La relative indifférence à l'égard de la piraterie paraît procéder dans une large mesure d'une forme d'équilibre subi plus que voulu qui a conduit les États à négocier une forme de tolérance de la razzia sur ses marges pour autant qu'elle ne bouleversait pas les équilibres militaires et était susceptible de lui profiter.

Le traité romano-carthaginois de 348 av. J.-C. (Polybe 3.24.5) établit ainsi que les deux États s'abstiennent l'un à l'égard de l'autre de cette pratique ; ils s'en abstiennent également dans la sphère de leur autorité ; mais dans le cas où, dans cette sphère d'autorité élargie, elle aboutirait à la prise d'une ville, le butin serait réputé de bonne prise, tandis que la cité devrait être remise à l'autre partie. Ce droit à piller aux marges extérieures d'une autorité offrait ainsi à l'un des partenaires la possibilité d'une activité lucrative et à l'autre une conquête à moindres frais tant en matière militaire

que politique, avec la garantie que celui qui avait effectué cette conquête ne s'enkysterait pas dans le territoire conquis.

Militairement instrumentalisée, économiquement intégrée et protégée par l'incapacité des États à dégager des forces utilisées contre d'autres États pour lutter contre elle, la piraterie ne pouvait manquer de vivre l'Âge d'or qu'elle connut dans le contexte troublé des luttes incessantes pour la domination de la mer qui caractérisent la Méditerranée entre la guerre du Péloponnèse et la paix romaine.

Mode opératoire, contre-mesures et économie de la piraterie

Navires et tactique

Le navire est l'outil de travail du pirate comme il l'est du commerçant ou du pêcheur ; l'usage escompté de ce navire impose un cahier des charges spécifique assez invariant. Il doit être plus rapide que celui qu'il doit arraisonner. Il doit être maniable, facile à dissimuler et susceptible de ne pas être immédiatement reconnu comme navire aux intentions hostiles. Il doit également porter un équipage au moins aussi important que celui qu'il doit arraisonner et faciliter l'abordage et les transbordements. Le navire de pirate est donc idéalement un navire allongé, léger et rapide, propulsé à la rame, éventuellement associée à la voile, et non ponté. On ne sera pas autrement surpris de trouver ces caractéristiques dans la plupart des mentions de navires utilisés en course.

Plusieurs textes considèrent qu'au début du II^e siècle, il existe une ou des embarcations caractéristiques des pirates, sans en préciser le nom ou les traits génériques. En revanche plusieurs types connus pour d'autres utilisations sont connus pour avoir été utilisés à fins de piraterie. Il s'agit en règle générale d'assez petites embarcations, de conception assez proche des navires de guerre, mais au fonctionnement plus simple. C'est le cas de la liburne des Illyriens, qui est devenue l'avisio des flottes de guerre romaines^{47}. Parmi les autres embarcations de pirates sont régulièrement nommés le *lembus*, le *myoparos*, l'*akatos*. L'*akatos* (ou *actuaria*) est une galère de commerce rapide, taillée pour la rame, dotée d'un mât unique portant une voile, et, pour autant qu'on le sache, non pontée de faible tonnage ; le *lembus* est une chaloupe qui peut être celle d'un navire ou un navire de pêche, au même titre que le *myoparus*. Certaines pêches comme

la pêche aux espèces pélagiques nécessitaient des vitesses de traîne élevées. Dans plus d'un cas, la pêche sert de masque au pirate. Tous ces types de navires ont en commun d'être d'un rang très inférieur aux vaisseaux de ligne dont la référence reste la trière, par ailleurs très exigeante en termes d'entretien. Ils se caractérisent en règle générale par le fait qu'ils sont « aphractes », terme que l'on traduit généralement par « non pontés », mais qui désigne en fait plutôt l'absence d'une cuirasse ou d'une fortification caractéristique des navires de guerre *stricto sensu* dits « kataphractes ». La simple présence de navires kataphractes au-delà des limites établies par les traités suffit à fonder une violation des traités et une guerre juste, celle de navires aphractes ne met en cause que leurs équipages. Plus légers, aisés à dissimuler, les navires de pirates étaient réputés plus rapides que les navires de ligne, et pouvaient ainsi échapper sans dommage majeur aux flottes envoyées contre eux^{48}. On trouve ici, sans surprise, un grand classique de la piraterie éternelle...

Les flottes organisées peuvent en revanche opérer sur des navires de guerre : les pirates qui s'emparent de l'île de Théra au III^e siècle sont venus avec une véritable flotte de guerre composée de « vaisseaux longs », désignation d'usage des navires de guerre. Une telle intervention de grand style était possible dans un univers où les flottes de pirates étaient organisées sur le modèle des flottes de guerre, placées sous un commandement unique. L'utilisation de navires aussi coûteux paraît rester l'exception et s'inscrit dans le cadre d'une évolution structurelle forte qui accompagne l'utilisation des pirates comme mercenaires des mers et l'institutionnalisation de la piraterie dans des systèmes économiques et politiques complexes. Aux vaisseaux longs, s'attache en effet un cahier des charges spécifique dont le modèle est fourni par les arsenaux militaires. L'usage de véritables navires de guerre par des pirates organisés en flotte n'est possible que dans ces contextes très particuliers.

Lorsque la piraterie est un acte moins collectif et organisé, et en général moins intégré, lorsque le pirate agit en petit groupe limité à un bateau ou à quelques bateaux, le type d'embarcation qu'il utilise doit avoir deux visages : celui d'un honnête vaisseau, qui lui permet de ne pas être inquiété par les autorités dans les ports ou le long des côtes, voire de mieux surprendre sa proie, et celui de permettre les reconnaissances. Un passage de Plaute^{49} nous montre ainsi, vers 200 av. J.-C., un *lembus* un peu trop long au goût d'un passager d'un bateau voisin, dont les préparatifs

d'appareillage étaient synchrones de ceux du navire de commerce, ce qui éveille les soupçons de ce passager, aux sens particulièrement affûtés par la cassette d'or embarquée avec lui dans le plus grand secret – du moins le pensait-il, car les pirates sont en fait de mèche avec son logeur qui les a informés. Le navire de commerce appareille, immédiatement suivi du *lembus*. Il met alors à la panne près du port. Le *lembus* commence alors à louvoyer sans but dans le port. Ses intentions sont démasquées, et il ne peut agir de jour et devant témoins, en vue des côtes. Le navire de commerce rentre donc au port avant la nuit et la cassette est placée en sécurité.

C'est en règle générale le comportement d'un vaisseau associé à un type qui permet de reconnaître ses intentions et le qualifie comme un navire de pirates. Comme on le verra bientôt, dans les *Éthiopiennes* d'Héliodore, le pilote reconnaît à son comportement un *akatos* comme un pirate.

La petite taille des embarcations conduit souvent le pirate à saisir un ou des bateaux pour transporter son butin. Elle a également des contraintes en termes de programme de navigation. On en connaît au moins deux. La première est l'inaptitude à opérer de longues navigations au large notamment celle de l'hivernage des navires, ce qui suppose l'existence de bases sûres. Les Baléares, Malte, les îles Illyriennes, la Cilicie, la Crète sont réputées pour avoir joué ce rôle à la période hellénistique.

Plus la piraterie s'organise en flottes, plus elle opère loin de ses bases, et plus il lui faut des relais sur le modèle des bases navales régulières (*naustathmoi*) et des hivernages protégés, comme Malte et les Baléares, que les pirates ne pouvaient obtenir qu'avec la bienveillante complicité des cités voisines.

La razzia

La forme de la piraterie antique la plus spectaculaire, la plus nocive pour les cités, et la plus largement documentée n'est pas la capture en haute mer des navires. C'est la razzia. Elle est très largement attestée, et l'action de flottes de pirates entières sous commandement unique ne se comprend réellement que dans le but de la razzia, qui mobilise des effectifs conséquents. Les 40 000 hommes qui fondent sur Pise en 193 sont un cas extrême, mais les raids sur des positions stratégiques n'étaient pas rares : en 67 av. J.-C., pendant la guerre de Pompée contre les pirates, un fort parti de pirates (réputés Ciliciens) attaque Ostie, met la ville à sac et détruit la flotte romaine. Les raids contre les villes ou contre les grosses exploitations

n'avaient rien d'exceptionnels. Des îles entières, même protégées par une garnison, comme Théra, peuvent être occupées de façon assez durable par de telles flottes.

La pratique était assez banale pour être l'objet de clauses spécifiques dans les traités unissant Rome et Carthage, en particulier dans le traité de 348. Le scénario est à peu près invariant : des *peirataï* opèrent une razzia côtière, font du butin et capturent des personnes dont ils négocient ensuite la rançon ou qu'ils revendent comme esclaves. La pratique avait atteint de telles proportions que des cités furent amenées à conclure des traités spécifiques pour faciliter la récupération, sur le marché aux esclaves, des nationaux avant leur vente. Les Étoliens interviennent de la même façon au milieu du III^e siècle dans l'île de Naxos, où ils prennent 280 prisonniers...

Une inscription de la petite cité d'Aïgialè, dans l'île d'Amorgos, décrit assez précisément un de ces raids :

« Des pirates ayant débarqué de nuit sur le territoire et ayant capturé des jeunes filles et des femmes, et d'autres personnes, libres ou esclaves, au nombre de plus de trente, démolirent les navires dans le port et prirent le navire de Dorieus, avec lequel ils s'en allèrent en emmenant les personnes et le reste du butin ; dans ces circonstances, Hégésippe et Antipappas, les fils d'Hégésistrate, prisonniers eux aussi, persuadèrent le chef des pirates, Sôkleïdas, de relâcher les personnes libres, certains affranchis et des esclaves, eux-mêmes acceptant de rester comme otages et s'employant activement à empêcher qu'aucune des femmes citoyennes et aucun des citoyens ne soit mis dans le butin, ne soit vendu et ne tombe dans les souffrances et les fatigues, et que ne périsse aucun citoyen ; ainsi grâce à eux les prisonniers ont été sauvés et sont revenus sains et saufs dans le pays^{50}. »

Ce récit, aujourd'hui daté du début du II^e siècle, est assez exemplaire du *modus operandi*. Les pirates agissent de nuit avec des embarcations trop petites pour charger le butin. Ils s'attaquent au territoire, peu défendu, avant d'investir la ville par son port et d'y détruire les navires qu'ils n'y saisissent pas pour éviter toute poursuite. Ils s'emparent du navire le plus conforme à leurs besoins et regagnent leur repaire. Le butin est à la fois constitué d'objets de haute valeur et de faible encombrement et de personnes de tout sexe et de toute condition. C'est une donnée assez permanente de la razzia. Une part importante de ce butin est constituée de personnes destinées à être vendues sur le marché des esclaves ou échangées contre rançon. Les femmes sont conservées jusqu'au bout par les pirates. Il y a à cela deux raisons. Sans surprise, le viol est une pratique habituelle des pirates... D'autre part, le marché de la prostitution est florissant et les femmes trouvent rapidement preneur sur le marché des esclaves. La jeune fille de

bonne famille vendue comme esclave au dresseur de prostituées (le *leno*) est un personnage essentiel de la Nouvelle Comédie et du théâtre latin du II^e siècle av. J.-C. On remarque dans ce texte que les pratiques de la diplomatie (en l'occurrence les otages) règlent les relations entre les pirates et la cité. Il y a dans ce texte un immense non-dit : la rançon sans laquelle l'issue pour les prisonniers eût été l'esclavage ou la mort.

Certaines de ces razzias sont de beaucoup plus grande ampleur et l'on peut à l'occasion dénombrer jusqu'à 280 prises humaines en un raid, comme à Naxos. Les sanctuaires, qui renferment traditionnellement à la fois des objets précieux et des sommes conséquentes en numéraire, ont également pu constituer des objectifs attractifs, rémunérateurs et peu défendus.

L'abordage

La détermination du pirate est constitutive de sa réputation ; ne pas avoir plus de considération pour sa vie que pour celle d'autrui et une renommée de violence brutale et sans limite, voire de cruauté gratuite, sans doute peu usurpée n'ont pas peu contribué à son succès. La résistance armée des commerçants ne devait pas être fréquente. L'absence de merci qui permet de s'assurer de l'absence de témoins paraît avoir été fréquente et cette crainte ouvrait la voie à la possible reddition sans combat de tout ou d'une partie de l'équipage et des passagers en échange de la vie sauve, moyennant une éventuelle rançon. Les négociations pouvaient être grandement facilitées par le fait que, si un prêt à l'aventure avait été consenti pour son acquisition, le risque de piraterie était généralement couvert par le créancier.

Un texte tiré d'un roman et une épave nous permettent de reconstituer deux scénarios d'abordage.

Les Éthiopiennes d'Héliodore (5.3.22 sq.), un roman écrit au II^e siècle de notre ère, nous donne un récit d'école d'abordage, où l'enjeu est la belle héroïne, dont un chef pirate est tombé éperdument amoureux : le navire repère sa proie près du rivage et la suit à distance pendant plusieurs jours. C'est un *akatos*, mauvais marcheur sous voile, mais rapide à la rame dans les petits airs. Pour tester ses intentions, le pilote du navire de charge, évoluant sous voiles, prend à plusieurs reprises des directions non conformes à son itinéraire. À chaque fois l'*akatos* reproduit sa manœuvre. Ses intentions sont dès lors claires, mais, faisant route vent de travers, le navire de charge maintient l'écart. Puis la brise mollit, cédant la place à la pétrole. On grée alors le navire de charge en avirons de galère, mais dès lors

le pirate gagne sur lui, puis arrive à sa hauteur. Il commence par décrire des cercles autour de lui pour l'arrêter puis lui barre franchement la route. C'est la stratégie bien connue jusqu'à la période moderne du « T » qui permet au navire agresseur, en coupant à la perpendiculaire la route de sa cible, d'utiliser toute la longueur de son flanc comme poste de tir, en n'étant exposé qu'aux tirs venant de l'étroite proue de l'agressé... Ce *modus operandi* suppose l'existence d'armes de jet. Pour les besoins de la narration, l'épisode préliminaire du jet de projectiles a été évité. L'heure des négociations a commencé : la vie sauve pour la plupart des passagers contre le contenu du navire et une partie des passagers. L'équipage et le reste des voyageurs se rendent sans combattre et quittent le navire sur la chaloupe.

La fin de la « Kyrénia » fournit un autre scénario d'abordage. Vers la fin du IV^e siècle, dans la baie de Kyrénia, à faible distance du rivage au nord de Chypre, ce petit navire (15 mètres de long) au chargement varié est arraisonné par un navire que l'on suppose, sans preuve absolue, être un pirate : en pleine guerre entre les diadoques, dans cette zone sensible, rien n'interdit de penser à un navire de guerre. Il reçoit tout d'abord une volée de flèches dont beaucoup sont restées fichées dans le doublage de plomb extérieur de la coque. C'est ensuite l'abordage : l'équipage, armé de glaives, est au bastingage sur un seul bord pour parer l'abordage. Des grappins sont probablement envoyés par l'agresseur. Lors de cette manœuvre, le navire abordé prend de la gîte. Les meules, mal arrimées du fond de la cale, se déplacent, suivies du reste de la cargaison. Le navire chavire. L'équipage (?) laisse échapper ses glaives qui sont piégés entre le fond et la coque. Selon les fouilleurs, il manquerait environ une tonne de la cargaison, qui aurait été transférée sur le navire avant le naufrage, ce qui supposerait un autre scénario (le navire chavire pendant le déchargement), mais rend plusieurs éléments inexplicables. Il y a souvent des vides dans une cargaison, pour la bonne raison que certaines cargaisons, biodégradables, ne laissent pas de traces archéologiques ; or, au-dessus des éléments pondéreux stockés au centre de la carène (meules), on attend un chargement plus léger...

Les deux scénarios confirment, sans surprise, l'utilisation par les pirates d'archerie (inusitée à ce jour sur les navires de commerce dans la documentation archéologique, mais bien attestée en mer Rouge) dans les techniques d'abordage, en accord avec plusieurs témoignages d'épithames qui associent la flèche et la mort en mer sous les coups d'un pirate. Le

repérage des navires est essentiel. Si l'interception a généralement lieu hors de la vue de tout témoin, le repérage commence généralement dans le port, où les pirates ont habituellement leurs entrées, sous couvert d'autres activités, en général celle de pêcheurs, et leurs informateurs. Il est inutile d'arraisonner un navire chargé de pierre à affûter ou de pouzzolane...

Le partage du butin

On sait peu de chose des modalités du partage du butin. Une inscription^{51} nous apprend que des gens de Théra, prisonniers des Allariotes, ont fini par rejoindre leurs rangs et pratiquer la piraterie avec leurs agresseurs. La querelle surgit au moment du partage du butin. On est en droit de penser que cette distribution suivait probablement les règles habituelles du partage des salaires dans la navigation de commerce en parts proportionnelles à la hiérarchie du bord, ainsi que le décrit la loi Rhodienne.

Les naufrageurs ?

Les « côtes barbares » n'ont pas été le triste privilège des périodes plus récentes. Si le droit de naufrage a théoriquement disparu au profit de l'État, qui ne manque pas de revendiquer ses droits, sa pratique n'a assurément pas disparu pour autant. Au III^e siècle de notre ère, un passage d'Ulpien conservé dans le *Digeste* (47.9.10) donne instruction au gouverneur d'une province qui semble particulière, de lutter contre la pratique des feux allumés par les pêcheurs à la côte, avec effet d'y drosser les navires. Quoique le caractère intentionnel du naufrage ne soit jamais évoqué ni postulé, ce qui ne peut être fortuit sous la plume du préfet du prétoire, la mention du butin effectué à l'issue du naufrage induit un lien de cause à effet entre l'allumage des feux, le naufrage et le butin : « Le gouverneur de (la ?) province veillera avec une conscience religieuse à ce que les pêcheurs n'induisent les navires en erreur en allumant des feux, évoquant les pêcheurs qui allument sur la côte des feux trompeurs en donnant l'illusion d'un port, et que par ce biais ils ne mettent en danger les navires et ceux qui sont à leur bord, et ne s'approprient un butin exécre ».

Les contre-mesures

Elles sont assez classiques et font appel à l'architecture navale, aux formes de la navigation et à la militarisation de l'espace maritime.

L'architecture navale

Elle offre en effet des solutions simples et efficaces, que l'on retrouve assez naturellement dans l'évolution de l'architecture navale durant les périodes à fort risque de piraterie. Un franc-bord élevé, un navire rapide et manœuvrant, un équipage abondant ont de tout temps été des éléments déterminants, sans être jamais insurmontables, de la défense passive des navires de commerce contre les attaques.

Au prix d'un surcoût d'exploitation très sensible, la galère de commerce de fort tonnage était de nature à rendre plus difficile la tâche des pirates. C'est précisément, décliné en divers sous-types et dénominations (*kybaia*, *eikoshore*, *kerkouros*), le type de navire de commerce de référence aux III^e et II^e siècles av. J.-C. Le *kerkouros* fut en particulier le navire de référence en Égypte, à Chypre, en Asie, en Grèce et à Rome, du III^e siècle aux années 70 av. J.-C., lorsqu'il disparaît de notre documentation. Éléancé, d'un coefficient d'allongement de 1 :7^{52}, à mi-chemin du navire de charge traditionnel et de la trière, il était assez rapide pour arraisonner un voilier de commerce^{53}. Si l'on sait que les routes empruntées par ces navires (en particulier le *kerkouros*) les amenaient à fréquenter assidûment les foyers notoires de piraterie qu'étaient les côtes ciliciennes et la Crète^{54}, il paraît raisonnable d'envisager un lien entre la baisse significative de la piraterie et la disparition très rapide de ces types dans le courant du I^{er} siècle av. J.-C., au profit de navires économiquement plus rentables. Le monstre des mers qu'était la *Syracusaine*, dont nous avons déjà parlé, chimère flottante autant que navire réel, était aussi une forteresse embarquée, avec ses huit tours dotées d'artillerie et d'archers, soixante soldats d'infanterie de marine sur chaque bord, et autant assignés à chacun des trois mâts, soit trois cents hommes d'armes, sans compter les archers et les artilleurs, auxquels il faut ajouter l'équipage et le service (y compris la logistique militaire)... Au même titre que la *Grande Françoise*, il est à compter au nombre des fantasmes du gigantisme nautique et sa conception s'inscrit dans une tentative de réponse à un climat d'insécurité en mer.

Les formes de la navigation

Agir sur les formes de la navigation est une réponse assez habituelle pour faire face aux risques d'agression. La plus habituelle est la navigation en convoi. Cette pratique est très bien documentée. Elle tient à la combinaison de facteurs divers : fréquentation de certaines routes, division du risque entre plusieurs navires navigant de conserve, souci de se prémunir contre la

baraterie ou prévention de la piraterie. Le but du convoi procède d'une réflexion beaucoup plus générale sur le risque, qui, du point de vue du prêteur-affréteur, est plus celui de la baraterie ou des diverses formes de l'escroquerie au prêt long voyage que de la piraterie. En convoi, les navires et les acteurs étaient réputés trop nombreux pour pouvoir prendre l'initiative de telles pratiques, d'autant qu'il était d'usage de mettre à bord quelques hommes de confiance. On connaît par ailleurs les limites de la navigation en convoi. Quelle que soit la période, il est impossible de faire naviguer en groupe à la même vitesse des navires aux aptitudes variables et des capitaines qui n'ont jamais aimé cette forme de navigation contraignante et inadaptée à chacun des navires. Le résultat est immanquablement l'éparpillement rapide de la flotte, qui a ses retardataires et ses pressés. Au premier accident météo, le convoi est dispersé : le voyage organisé par César entre Sicile et Afrique pour y débarquer ses troupes en donne un bon exemple. Les capitaines des navires réquisitionnés se font tirer l'oreille pour rester groupés, le mauvais temps s'en mêle, et à l'arrivée, malgré une traversée courte, les troupes sont dispersées entre la petite Syrte et Bizerte !

Le convoi, qui reste une règle assez bien établie sous l'Empire – Trimalcion, le héros du *Satiricon* de Pétrone fait naviguer des navires ainsi – est bien adapté à des embarcations de taille modeste dont l'utilisation résulte en grande partie de choix économiques : diviser le risque et pratiquer une « économie des petits lots ».

La seule forme de navigation explicitement rapportée de façon très récurrente par les auteurs anciens à une contre-mesure spécifiquement et exclusivement destinée à se protéger contre la piraterie est la navigation hivernale⁽⁵⁵⁾. Les navires non pontés se prêtent mal à ce type de manœuvre, car ils transportent énormément de marchandises et d'homme et les vaisseaux longs sont très instables dans une mer formée. Le navire de course ou de piraterie est donc assez inadapté à un programme hivernal, le risque est du reste anormalement élevé par rapport au trafic maritime réduit. En revanche, ces conditions de navigation conviennent parfaitement aux vaisseaux « ronds ». Ce sont nécessairement des caboteurs, car les conditions météorologiques de la saison hivernale sont trop instables pour permettre les itinéraires de haute mer qui reposent sur la stabilité des conditions de vent. Cette pratique a donc de fait été limitée quantitativement. Elle n'en a pas moins été réelle dès cette époque ancienne. C'est en hiver que les flottes céréalières choisissent de naviguer vers

Athènes, et ce choix leur permet d'échapper à l'embuscade que leur tendait la flotte de Sparte dans le canal de Rhodes. Cette pratique a certainement contribué à développer la navigation en dehors des périodes traditionnelles de la navigation et à les banaliser.

La défense armée

Une des protections classiques contre la piraterie consistait en l'armement défensif du navire. On en a vu un exemple démesuré avec la *Syracusaine*. Cette solution on le sait n'en a jamais été une, sauf peut-être pour les embarcations à rame de fort tonnage, qui disposaient d'un équipage important. La raison en est invariante : face à des professionnels de la violence, à effectif égal, les marchands ne pèsent pas lourd. Dans le cas de la *Syracusaine*, ce sont des soldats de métier qui étaient embarqués. Sur les embarcations de petite taille, l'auto-défense comportait plus de risques que de chances.

Sur les plus grosses unités, on voit apparaître des catégories de marins plus différenciés, où l'on a parfois voulu reconnaître des personnes dévolues à la protection militaire du navire. C'est le cas des *nauphylakes* mentionnés par un passage d'Ulpian cité par le *Digeste* (4.9.1.3) où certains^{56} ont reconnu des personnages armés destinés à défendre le navire. Le texte ne dit rien de tel, et ce témoignage, complètement isolé en dehors du théâtre athénien du V^e siècle, antérieur de plus d'un demi-millénaire, peut difficilement renvoyer à un usage commun et permanent. De surcroît, les lexicographes antiques qui ont commenté ce mot rare y voyaient un officier chargé de la surveillance du navire^{57} ou des juges chargés de trancher les différends entre nauclères ou entre marchands^{58}... La nature des *phylakitai* associés aux transports de blé d'Égypte aux III^e-II^e siècles av. J.-C. sur le Nil n'est pas plus claire. On remarque que la présence d'armes à bord des navires n'a jamais été une règle, mais plutôt l'exception. Toutefois, le plus grand nombre d'épaves comportant des armes se situe entre 150 et 80 av. J.-C., à une époque coïncidant avec le pic de piraterie en Occident, notre zone la mieux documentée. Les commentateurs récents mettent tous l'accent sur la valeur statistique douteuse de ces séries^{59}. On sait par Pline l'Ancien^{60} que les navires navigant dans l'océan Indien avaient à bord des archers qui paraissent avoir été pris à des corps de troupes. L'archerie, pour autant qu'elle utilisait des arcs de portée et de puissance suffisante, était en effet un véritable métier. Ainsi s'explique que l'arc puisse caractériser les armées ou

les pirates, mais qu'il n'apparaisse pas, en l'état de nos connaissances, dans l'arsenal du bord.

L'escorte, complément fréquent du convoi, est un recours possible, mais toujours difficile. Faire naviguer ensemble des galères de combat et des navires de charge à voile n'était pas simple. Les Athéniens escortent néanmoins les convois d'ocre de Téos. Ils accompagnent les navires en longeant Byzance, lorsque les Byzantins contraignent les navires à décharger dans leur port. Cette pratique est restée, autant que l'on sache, exceptionnelle, et n'est pas clairement attestée après la période de la thalassocratie athénienne.

Enfin, la militarisation des littoraux a été un phénomène précoce, qui se généralise à partir du IV^e siècle. Il comporte deux volets : l'établissement de forteresses et la fortification des villes côtières. La construction de forteresses littorales et l'implantation d'établissements humains pérennes sont parfois explicitement liées à la lutte contre la piraterie, et avaient principalement pour but d'empêcher des pirates de créer des bases et d'offrir des points fortifiés pour lutter contre eux. Pourtant, ces points d'appui militaires resteraient inefficaces aussi longtemps que le mal n'avait pas été pris à la racine.

La période de plus grande insécurité maritime a conduit à faire de la ville une forteresse maritime et du port une partie des défenses de la cité. Cette conception du port, qui prévaut encore chez Vitruve, inclut le port dans les murailles, rétrécit et allonge son entrée, la ferme par des chaînes ou par des portes, et la flanque de tours rapidement pourvues d'artillerie. Par voie de conséquence, elle réduit la surface des bassins et rejette à l'extérieur les zones de mouillage.

Seules les opérations combinées lancées entre 100 et 67 av. J.-C. par les Romains ont pu endiguer, puis enrayer le phénomène. Il a fallu non seulement attaquer les bases terrestres et détruire les flottes, mais aussi briser le cycle économique de la piraterie, et avant toute chose, trouver aux pirates repentis d'autres activités pour leur offrir une alternative acceptable à leur activité prédatrice.

Le recyclage commercial du butin et l'économie : la complicité des États

Aucune lutte contre la piraterie ne peut être entièrement efficace sans le traitement du circuit économique qu'elle génère. L'une des conditions à cela est que la lutte soit une décision acceptable pour les dirigeants de l'État qui

fait ce choix, et qu'ils ne soient pas eux-mêmes intéressés à ce processus économique.

L'une des phases essentielles de l'économie de la piraterie est en effet le recyclage du butin. Elle a été à l'origine de modèles économiques qui ont pu devenir dominants dans certaines zones géographiques, comme la Crète. Les pirates aimaient l'argent monnayé. L'imagerie toute entière du pirate nous renvoie à une saturation d'argent entre ses mains, jusqu'à l'excès et au gaspillage avec des mâts de navires plaqués d'argent. La piraterie implique donc directement des circuits de transformation des prises en argent et leur réalisation. Seules ces pratiques permettent au pirate de mener grand train, et au chef de l'équipage d'affirmer son statut en distribuant ses largesses avec la même facilité qu'il tranche les gorges...

Une part importante, sinon exclusive, du fret maritime est constituée de gros volumes de marchandise de valeur unitaire modeste. Sauf à saisir le navire avec sa cargaison, le pirate a peu à tirer du transbordement d'une partie d'une cargaison de faible valeur d'échange et de volume important.

Une première forme de cette recherche du numéraire est la rançon. Elle peut s'attacher à une cargaison, que le propriétaire rachète en quelque sorte au pirate qui s'en est rendu maître, ce qui suppose la maîtrise par le pirate du juste prix. Elle s'attache aussi et surtout à des personnes. On connaît bien la contre-valeur de personnages de haut rang tels que Jules César, dont la vie aurait été estimée à 20 talents (120 000 deniers) par ses ravisseurs, et à 50 talents, soit 300 000 deniers par le futur dictateur (qui, avec sa modestie coutumière, estimait valoir plus qu'une prise ordinaire), qui pria les pirates de revoir leur estimation à la hausse... avant de lancer un raid contre eux et de les faire mettre en croix^{61}.

L'enlèvement de personnes de qualité moins importante n'est pas moins lucratif. C'est alors l'effet de nombre, la nature (notamment les femmes et les vierges) et la qualité (citoyens) des captifs qui créent pour la cité et pour ses amis une obligation de négociation. Les personnes enlevées par Boukris en 217/216 lui ont rapporté vingt talents. À Aïgialè, dans l'île d'Amorgos, ce sont plus de trente personnes qui sont enlevées d'un coup. Aucune rançon n'est explicitement mentionnée, mais on peut penser que le pirate, qui a gardé deux otages le temps des négociations, n'a pas restitué ces personnes sans compensation financière. Ailleurs, ce sont jusqu'à 280 personnes qui peuvent être enlevées en un seul raid des Étoliens. À Téos^{62}, dans la seconde moitié III^e siècle, la rançon exigée pour la restitution de femmes et

d'enfants représentait pas moins de 1/10^e de la richesse de la cité. Car elle avait le devoir sacré de préserver les siens^{63}.

Ceux qu'elle n'était pas en mesure de racheter, elle pouvait tenter de les récupérer sur le marché. Encore fallait-il pour cela un traité ouvrant cette possibilité, ou trouver de bonnes âmes prêtes à racheter ces personnes en échange de la reconnaissance de la cité d'origine des citoyens vendus comme esclaves. Milet, qui paraît avoir beaucoup souffert de ces raids, négocia 19 traités avec des cités crétoises, voisines des centres de piraterie.

Car les individus sont aussi des marchandises dans le contexte économique des III^e-II^e siècles, où la demande d'esclaves explose littéralement, animant jusqu'à la fin de la République un marché florissant d'un bout à l'autre de la Méditerranée. La piraterie joua un rôle important, à défaut d'être le seul pourvoyeur du marché de l'esclavage. L'érudition convient aujourd'hui que le marché de l'esclavage et la piraterie sont économiquement indissociables aux époques hellénistique et républicaine. Parmi les victimes des raids, il est évident que l'on trouve des hommes et femmes libres, qui pouvaient espérer être échangés contre rançon, ou, avec beaucoup de chance, être reconnus, sur le marché d'une cité ayant passé des conventions, par un concitoyen revendiquant leur liberté ou par un acheteur assez généreux pour les restituer, libres, à leur cité d'origine. Mais il y avait aussi parmi ces captifs, des esclaves, dont la valeur vénale était immédiatement assurée, et que l'on pouvait recycler en quasi-légalité sur le marché (à ceci près que l'origine de la propriété de ces esclaves n'était pas légale).

Le prix des esclaves reste généralement peu élevé (même s'il varie d'un type d'esclave à l'autre), et les quelques montants de rançon connus montrent que cette activité n'est pas beaucoup plus rentable que la capture des navires, compte tenu du nombre plus important de personnes et de navires mis en jeu dans l'action. Pour avoir un ordre de comparaison, le prix de 20 talents exigé par les pirates pour Jules César est aussi celui exigé par Boukris pour libérer un stock de captifs de moindre rang. Ce n'est que deux fois la valeur vénale du chargement du navire de Naucratis arraisonné en 255 par des triérarques athéniens (encore les triérarques ont-ils eu le bon goût de ne pas vendre les personnes à bord !). Le trafic des personnes est donc hautement rentable. La valeur des personnes dans un marché aux esclaves prospère fixait un seuil minimum pour la rançon.

Pour des raisons qui tiennent aux honneurs rendus à ceux qui ont obtenu la libération des captifs, nos sources ont largement mis l'accent sur les razzias et sur les enlèvements de personnes. Il en est résulté une tendance forte de l'historiographie à lier piraterie et marché des esclaves. L'arraisonnement des navires – qui permet aussi de saisir du butin humain – est sans doute une sphère d'activité à réévaluer considérablement dans l'analyse économique de la piraterie antique, en particulier durant son âge d'or...

Le rapport encombrement/valeur de l'être humain était sans aucun doute très supérieur à celui de la plupart des marchandises, qu'il n'était pas nécessairement intéressant de saisir. Lorsqu'un navire était capturé (au port ou en mer) avec sa cargaison, il fallait soit écouler l'un et l'autre, ou écouler la seconde et couler le premier, mais il n'était alors possible de transférer sur le navire des pirates, aux capacités spécifiques, qu'une petite partie du chargement... Dès le v^e siècle au plus tard, l'embargo athénien avait développé un ensemble complexe de documents attachés au navire et à sa cargaison qui en assuraient la traçabilité. Il fallait alors trouver un marché conciliant et pas trop regardant pour « blanchir » le butin, qu'il fût de nature humaine ou matérielle. La collusion de fait entre certaines cités-États, voire certains États et des groupes de pirates particuliers, facilitait assurément la tâche. L'un des avantages des pirateries « civiques », liant des groupes de pirates à leur cité d'origine, en Crète, en Cilicie ou en Étolie, voire à Rome et dans le Latium était précisément de faciliter le passage des biens sur un marché légal. Les cités voisines de Hiérapytna, en Crète, étaient très actives sur ce marché, ainsi que plusieurs cités du sud de l'Asie Mineure comme Phasélis et Sidè^{64}. Des cités auraient même passé des accords formels avec des pirates^{65}. On rejoint encore une fois le problème de la bienveillance complice de certains États à l'égard de la piraterie, et de la prise d'intérêts d'États dans la piraterie et/ou dans ses résultats économiques... On comprend mieux que les rares États assez forts pour être en mesure d'intervenir à grande échelle contre la piraterie, aient pris le temps de calculer d'une part les bénéfiques politiques et économiques qu'il y avait à tolérer une piraterie qui n'avait pas que des désavantages et d'autre part, les pertes que pouvaient occasionner sa répression.

Esquisse historique

L'histoire de la piraterie antique on l'aura compris n'est pas un phénomène linéaire : elle ne l'est ni dans le temps, ni dans l'espace. Beaucoup de choses ayant déjà été dites, on se bornera à retracer les grandes lignes de son évolution.

La période classique

Les phases antérieures aux guerres médiques sont assez mal connues, mais Ph. De Souza a sans doute raison de penser que le v^e siècle fut une période de mise en place de règles de la guerre sur terre et sur mer et de façon plus générale, de normation des usages de la mer. C'est particulièrement vrai d'Athènes, qui est à la fois le cas le plus documenté, et une cité qui a dû mettre en place les outils de la maîtrise de l'empire maritime propre à une thalassocratie. Cette situation peut aboutir à une vision quelque peu déformée de la réalité. Tout d'abord, l'opposition radicale entre la piraterie réputée structurelle du monde archaïque et le monde classique normé repose à la fois sur beaucoup d'idées reçues délibérément archaisantes qui restent souvent à démontrer, et sur des textes épiques de valeur historique discutable. En outre, elle ne permet pas d'établir clairement les étapes d'une évolution. La razzia est déjà prise en compte dans le traité romano-carthaginois de 509 av. J.-C., de plus, elle est au cœur de l'affrontement entre les Phocéens et les Étrusques de Caere et leurs alliés carthaginois en mer de Sardaigne en 540-535, lorsqu'elle fournit à la fois le *casus belli* et la justification d'un traitement réputé sauvage de l'ennemi.

La lutte contre la piraterie est clairement identifiée comme un outil de pouvoir maritime (Démosthène, *Sur l'Halonnèse* [7] 14-15) et comme le privilège d'une thalassocratie capable d'imposer son autorité à autrui. Dans deux traités signés par Athènes avec Mitylène et Halieis (*IG I³ n^{os} 67 et 75*) en pleine guerre du Péloponnèse, aux environs de 425, les alliés d'Athènes s'engagent ainsi à fermer leurs ports aux pirates et à les ouvrir aux navires athéniens.

La piraterie est alors souvent un moyen de faire la guerre sans briser les traités (Thucydide 5.115). Dès que l'on s'éloigne du milieu très policé de la Ligue de Délos, dans les zones disputées par plusieurs autorités, la piraterie devient systémique. Ou plus exactement, les accusations de piraterie et les actions de razzia aux marges des sphères d'autorité. Syracuse, et à un moindre degré le reste de la Grande Grèce, sont comme un coin fiché dans

l'axe étrusco-punique. Dans un contexte de pression maritime étrusque, puis latine et romaine, la lecture qu'en font les Grecs est celle d'un axe foyer d'une piraterie « tyrrhénienne », qui fut un souci durable des cités grecques jusqu'à Rhodes et Athènes. Les pirates les plus souvent mentionnés à cette époque sont des barbares qui contestent aux Grecs la libre pratique de la mer.

L'action est parfois de grand style : peu après 494, le tyran de Rhégion, Anaxilas, crée une base navale pour interdire aux pirates tyrrhéniens la navigation dans le détroit (Strabon, *Géographie*, 6.1.5). Phyllaïos, puis Apelle lancent au milieu du v^e siècle deux opérations à la tête d'une flotte avec mandat de Syracuse contre Elbe et la Corse, des territoires aux mains des Étrusques sans être étrusques, en réponse à leur piraterie. Cet épisode est doublement intéressant, car il montre à la fois que le pillage et le butin qui en résulte portent un nom différent selon qu'ils sont réputés illégitimes (*leisteîn*, du côté tyrrhénien) ou légitimes (*portheîn* du côté syracusain), et que les navarques pouvaient entretenir avec leurs cibles des relations qui permettent aux Étrusques d'acheter la Phyllaïos pour qu'ils ne pillent pas l'Étrurie elle-même. Un demi-siècle plus tard, en 384, Pyrgi, port de Caere, sera pillé par Denys de Syracuse, faisant lui aussi route vers la Corse (Strabon, *Géographie* 5, 225 ; Diodore de Sicile, 15, 14, 3-4.)

La période politique troublée, qui voit dans de nombreuses cités, pas seulement grecques, des oppositions violentes entre démocrates et aristocrates, génère également des pirateries occasionnelles, comme celle des exilés politiques, qui agissent parfois contre leur propre cité, par exemple à Corfou. Ailleurs, on peut voir un « soldat perdu » grec attaquer des bateaux phéniciens, puis s'établir en Sicile où il arraisonne comme pirate les navires non-grecs (tyrrhéniens et carthaginois). D'ailleurs, la piraterie n'est pas nécessairement une vocation existentielle et on peut l'être sur fond politique, aux marges de la course et de la piraterie.

La piraterie classique est une activité qui peut accompagner ou compléter le commerce de type emporial, ou commerce d'exclusion. Elle est un danger latent propre aux zones disputées, mais pas encore une plaie.

La guerre du Péloponnèse, puis les grandes guerres du iv^e siècle, en radicalisant les formes de la guerre et en multipliant les atteintes aux populations côtières, ont banalisé cette forme de la violence maritime en même temps qu'elles brouillaient les limites du légal et de l'illégal.

La piraterie hellénistique

C'est sur le fond politique complexe propre à la seconde moitié du IV^e siècle et au III^e siècle que la piraterie hellénistique est devenue une force capable de défier les États. Les conflits internationaux se nourrissaient de conflits politiques intérieurs incessants. Par le même procédé, la piraterie trouva dans ces multiples querelles un véritable terreau à son ascension politique. En 358, l'avènement d'Artaxerxès ouvrait une période troublée en Asie, en Phénicie et en Égypte ; les luttes persistantes des Grecs ont ouvert la voie à la conquête de la Grèce par Philippe, puis aux expéditions d'Alexandre, fondatrices d'une unité éphémère que ses successeurs firent rapidement voler en éclats. Plus d'un siècle de lutte en découle, formant des populations entières à la prédation maritime utilisée comme arme de combat. L'apparition de Ligues (étolienne, crétoise) et de nouveaux centres économiques, politiques et militaires maritimes (Rhodes, Alexandrie) dessinent le nouveau paysage dans lequel se développe la piraterie.

En Occident, on assiste à la montée d'une nouvelle puissance maritime : Rome, qui en 348 (ou 343) passe avec Carthage un traité où la piraterie tient une place non négligeable ; en 338 elle prend Antium et affronte pour la première fois une flotte grecque. Dès les dernières décennies du IV^e siècle, elle est connue de Théophraste, successeur d'Aristote, comme la puissance maritime ayant tenté de coloniser la Corse, et on la perçoit désormais comme responsable de la piraterie tyrrhénienne en Méditerranée orientale et en « Adriatique ». Dès la fin du IV^e siècle, Carthage est elle-même en proie à la pression de Cyrène, de Syracuse et des Lagides. Bientôt, les guerres puniques mettent à feu et à sang la Méditerranée occidentale. Les raids gaulois sèment la désolation de l'Italie à l'Asie Mineure. Au III^e siècle, les guerres contre Pyrrhus, puis les guerres de Rome et de Carthage mettent à sac le bassin occidental de la Méditerranée.

La défaite d'Athènes et l'anarchie militaire qui a suivi n'ont pas seulement privé la mer Égée d'un gendarme maritime ; la radicalisation des pratiques guerrières, l'instrumentalisation militaire de la piraterie ont largement contribué à son développement, mais aussi et surtout à sa structuration. L'époque hellénistique est en effet une période qui se traduit sans aucun doute par la professionnalisation de la piraterie et par un changement d'échelle. Cette dernière tend à devenir une activité économique comme une autre : la jurisprudence héritée du droit romain prétorien évoque le cas

d'esclaves engagés par leur maître dans la piraterie de la même façon qu'ils auraient pu l'être dans le commerce maritime...

La caractéristique majeure de cette période est l'existence de flottes très importantes (Dion Cassius, 36.21), au commandement hiérarchisé, sur le modèle des plus grandes flottes de guerre, associées à des groupes sociaux, voire à des États. Les principaux foyers géographiques en sont bien connus : le Pont-Bithynie, à cheval sur les détroits et la « partie droite » du Pont-Euxin (mer Noire), la Cilicie, la Crète, l'Illyrie (rives orientales de l'Adriatique), Malte, les Baléares, la Ligurie, Gibraltar. C'est dire que tous les passages obligés de Méditerranée étaient aux mains de sociétés très fortement impliquées dans la piraterie, et que la piraterie était la norme plus que l'exception. Elle entre de plain-pied dans la vie quotidienne et dans la conscience collective et devient le ressort principal de la Comédie, de Ménandre en Grèce à Plaute et Térence à Rome.

Mais les pirates opèrent de plus en plus loin de leurs bases : les Ligures jusqu'à Gibraltar (les côtes atlantiques du Maroc et du Portugal sont de parfaits refuges pour les pirates⁽⁶⁶⁾), les Pamphyliens et Ciliciens jusqu'en Italie, les Tyrrhéniens en mer Égée. L'une des caractéristiques majeures de la piraterie hellénistique est sans doute la mise en place de réseaux de plus en plus structurés qui permettent non seulement aux pirates d'écouler leur marchandise, mais aussi de trouver de nouvelles bases, et les hivernages nécessaires à leurs activités lointaines. De fait, au fur et à mesure que l'on avance dans le temps, les pirates s'organisent de plus en plus, et commencent à s'entendre et à s'unir entre flottes d'origines variées pour mener de véritables opérations de guerre. Les raids des Sardes et des Ligures contre Pise, qui semblent être en réalité une seule et même opération, en sont de bons exemples. Les attaques contre les colonies maritimes italiennes, y compris Ostie, où en 67 les pirates brûlent les navires, s'inscrivent dans une logique de guerre de plus en plus concertée, qui est à la fois cause et conséquence de répliques de la part de Rome, dont la dureté et la teneur vont crescendo à partir de 102.

Rhodes et Rome, « gendarmes des mers » ou « ripoux » ?

Rhodes s'est plu à apparaître sous les traits flatteurs non seulement du gendarme de la Méditerranée, mais aussi d'un gendarme plus prompt à réprimer la piraterie des barbares tyrrhéniens que celle des Grecs. La part de la propagande dans ces affirmations est difficile à établir, mais aucune

intervention de grande envergure n'est à porter au crédit de la thalassocratie qui a élaboré les bases du droit maritime romain puis byzantin. La conquête progressive du bassin méditerranéen par Rome a en revanche assez profondément modifié la donne. Les deux guerres d'Illyrie, entre 229 et 219, ont rendu Rome maîtresse du canal d'Otrante et lui ont permis de prendre pied dans les Balkans. Ce n'est pourtant qu'en 168, à la défaite de Persée, que Rome se rendit réellement maîtresse du bassin oriental de la Méditerranée (Rhodes, la Syrie-Phénicie et l'Égypte restant nominalement indépendants) et que le problème de la piraterie illyrienne à grande échelle fut résolu.

Même après l'intervention militaire brutale de Rome en Achaïe, en 146, les grands foyers de piraterie n'en restèrent pas moins étrangers à la domination romaine : la Cilicie restait hors de la sphère d'autorité de Rome jusqu'en 102 av. J.-C. et la Crète ne fut réellement menacée qu'à partir de 74, et conquise en 67. À partir de 166, les conditions militaires d'une intervention contre les foyers de piraterie étaient pourtant réunies, mais Rome a néanmoins attendu plus d'un demi-siècle avant d'intervenir. Ce n'était sans doute ni son souci, ni, surtout, l'intérêt de ses élites, et l'historiographie antique autant que moderne ont sans doute eu raison d'y voir une passivité complice autant qu'intéressée : le système commercial « vin contre esclaves » était une des bases des commerces romain autant que rhodien et avait pour tête de pont l'île de Délos, faite port franc par Rome en 166, et où Strabon (*Géographie*, 14.5.2) nous dit que dix mille esclaves pouvaient trouver preneur en un jour.

La première action forte de Rome est décrite par la loi dite « loi contre la piraterie », probablement de 101 av. J.-C., qui décrète la transformation de la Cilicie, conquise en 102, en province romaine. Le texte est donné par deux inscriptions, de Delphes et de Cnide^{67}. Il est difficile de déterminer avec précision les motivations de cette décision. Les intérêts italiens, de plus en plus établis en mer Égée, devaient être désormais lésés par la piraterie, et la création de la province d'Asie en 133, amenait Rome jusqu'en Pamphylie, où, parmi les « ports d'entrée » de la province, sont mentionnés, dans la loi douanière d'Asie : Pergè, Magydos, Phasélis, Sidè. Non seulement on se trouvait ici aux portes de la Cilicie, mais deux des ports régulièrement désignés comme ports partenaires des pirates ciliciens, Phasélis et Sidè, figurent dans la liste. Il y avait donc sans doute matière à contentieux dans cette proximité.

La loi stipule que « le Peuple Romain a pris des dispositions pour assurer aux citoyens romains, aux alliés Latins, et aux nations de l'extérieur (de l'Italie) qui sont dans l'amitié du peuple romain la possibilité de naviguer sur les mers en sécurité ; pour cette raison, il a fait, au titre de cette loi, de la Cilicie une province prétorienne ». La loi comprenait deux volets : d'un côté la conquête de la Cilicie, validée sous couvert de lutte contre la piraterie, mais qui ne paraît pas avoir inclus la Cilicie Trachée. Du moins a-t-elle prolongé vers l'est les limites de la province. Cette opération, menée par Marcus Antonius, avait été réalisée avec le concours des Rhodiens, directement intéressés au résultat.

Le second volet était une initiative pour fermer aux pirates l'accès à leurs bases et mouillages. La loi enjoignait en effet ensuite au consul d'écrire à un certain nombre de rois dont les lacunes de la pierre ne permettent pas d'avoir la liste complète. Y figurent, dans les parties conservées, au moins les rois de Chypre, de Syrie, d'Égypte, de Cyrène, et tous ceux liés à Rome par traité d'amitié. Ils se voient priés par ces lettres « de mettre en œuvre toute action de nature à empêcher tout pirate [de mouiller ? dans] leur royaume, terre ou territoire, et de veiller à ce que [aucun des officiers ou commandant de garnison] nommés par eux ne leur offre un refuge ». On voit que la loi avait *in fine* des ambitions relativement limitées, mais justifiait *a posteriori* par la lutte contre les pirates la conquête de la nouvelle province de Cilicie. Selon les éditeurs du texte, cette loi, clairement issue du parti « populaire » aurait jeté les bases d'un grand commandement conçu pour échoir à Caius Marius (que la loi soit de 102 ou de 101, Caius est le « consul senior » de l'inscription chargé d'écrire aux rois). Ses motivations profondes auraient donc été doubles, à la fois de politique intérieure, en vue de préparer un grand commandement pour le chef du parti populaire (peut-être espérait-on prendre argument d'un refus de tel ou tel de ces rois pour ouvrir la voie au « nouvel Alexandre »), et de politique extérieure pour justifier de façon très traditionnelle une conquête peu conforme au droit. Dès 100, la sédition violente de Saturninus et Glaucia allait rendre caduc l'espoir d'un grand commandement en Orient pour Caius Marius.

En admettant que le souhait de lutter contre la piraterie exprimé par la loi de 101 ait été sincère, la « guerre sociale » qui enflamma l'Italie à partir de 90, la violente révolte de l'Égée contre Rome à l'instigation de Mithridate en 88 et une paix bâclée en 84 par Sylla pour mieux s'engager dans la guerre civile en Italie, ne constituaient pas un terrain favorable à la lutte contre la

piraterie. Les effets des guerres contre Mithridate et l'effondrement des Séleucides furent dévastateurs en matière de piraterie. La piraterie crétoise retrouva son lustre d'antan, ravageant les côtes de Libye et de Grèce : des flottes entières se livrèrent alors à de grandes razzias qui affectèrent notamment Bengazi (Bérénikè).

Le mandat de P. Servilius Vatia Isauricus en Cilicie de 78 à 75, fut marqué par une recrudescence de la pression sur les pirates. En 74, à sa mort, le roi Nicomède Bithynie légua son royaume à Rome, déclenchant la troisième guerre contre Mithridate de Pont allié de Tigrane, désormais maître de la Syrie. Ce fut apparemment l'occasion d'une opération de reprise en main généralisée de la Méditerranée qui visait sans doute à se prévenir d'une action maritime des pirates conjuguée à celle de Mithridate et de Tigrane. La Cyrénaïque est transformée en province en 74, tandis que Marcus Antonius, le père de Marc-Antoine échouait à conquérir la Crète, dont Marcellus vint à bout en 68. En 68 ou 67, les raids des pirates contre les bases italiennes se multiplièrent : Ostie fut attaquée, Cosa, en Étrurie, mise à sac.

Alors que Lucullus accumulait les succès contre Mithridate, Pompée se fit octroyer en 67, aux termes de la *lex Gabinia*, une autorité supérieure à celle de tous les autres magistrats (*imperium proconsulare majus*), sur la mer et sur tous les littoraux jusqu'à 400 stades, soit 50 milles romains (75 km). Ce commandement sans précédent abolissait purement et simplement l'autorité d'autres pro-magistrats, notamment de Marcellus qui n'hésita pas à opposer ses troupes à celles de Pompée. Une fois encore, les arrière-pensées politiques n'étaient pas absentes de la guerre contre les pirates. L'action de Pompée fut à la fois militaire, diplomatique et sociale. Il commença par fermer les issues de la Méditerranée, puis les passages obligés et divisa la Méditerranée en secteurs aussi hermétiques que possibles et confiés chacun à une escadre. Au sein de chacun de ces espaces, il fit monter la pression sur terre et sur mer. C'est sans doute sur le plan diplomatique que Pompée a vaincu les pirates. L'expédition devait être couronnée de succès avant la fin de la saison de navigation et avant la victoire définitive de Lucullus sur Mithridate. Il privilégia donc la négociation et la reddition des pirates, offrant la vie sauve et le reclassement social aux pirates loin de la mer et de leurs bases en échange de la remise de leurs flottes et de leur désarmement.

Telles furent les clés d'une solution dont les monnaies et les auteurs anciens ont célébré avec emphase la rapidité et le caractère définitif. Prenant prétexte de cette victoire, Pompée se faisait nommer à la place de Lucullus, « se coiffant des lauriers qu'un autre avait coupés ». À son retour, en 61, seuls les littoraux de l'Égypte lagide échappaient encore au pouvoir de Rome et sans doute ce nouvel ordre politique fut-il aussi décisif pour le caractère durable de la paix sur mer que la « guerre des pirates » elle-même.

Piraterie impériale ?

L'évolution de la piraterie sous l'empire romain a été l'objet d'évaluations divergentes. Tandis que D. Braund postulait la persistance du phénomène, Ph. de Souza reconnaissait l'existence d'une « pax Romana » sur le front de la piraterie comme sur les autres fronts. Il ne fait certes aucun doute que la piraterie reste présente dans notre documentation durant tout l'empire non seulement comme thème littéraire, qu'elle soit sujet d'exercices de rhétorique, moteur du roman ou métaphore pour les pères de l'Église, ou encore comme objet jurisprudentiel. Elle fait même l'objet de plusieurs inscriptions publiques.

Cette documentation peine pourtant à fonder des faits clairement établis. L'univers du roman nous renvoie le plus souvent à un monde faisant écho à un passé grec lointain, entièrement artificiel ; celui de la déclamation^{68} répète à l'envi des modèles hellénistiques ; le monde de la jurisprudence traite généralement de la piraterie sur un mode générique, et l'on chercherait en vain une référence à une constitution impériale ou à un fait précis. Un passage du jurisconsulte Paul^{69} nous montre du reste que le terme de *praedo*, très présent dans le *Digeste*, pouvait désigner tout propriétaire d'un bien acquis sans vente, c'est-à-dire l'escroc autant que le pirate... Quant aux inscriptions publiques, elles sont presque systématiquement polluées par le traitement idéologique du thème de la piraterie.

Les rares cas concrets nous renvoient à un nombre limité de cas de figures : la sphère de la guerre civile, tout d'abord, où le parti adverse est renvoyé à l'univers de la piraterie et du brigandage, dans un contexte idéologique où l'éradication de la piraterie caractérise le « bon prince » et le pirate ceux qui lui disputent le pouvoir par les armes ; la sphère de la guerre étrangère ensuite, que la jurisprudence distingue clairement de la piraterie... Les textes de géographes tels que Strabon doivent être utilisés avec la plus extrême prudence tant il est vrai qu'ils sont un assemblage d'informations

puisées à des sources de périodes extrêmement variables. Sauf démonstration contraire au cas par cas, ils ne doivent en aucune façon être considérés comme des témoignages fiables sur l'époque du compilateur par le canal duquel ces informations sont parvenues jusqu'à nous^{70}.

En matière de guerres civiles, la liste ne cesse de s'agrandir. Nous avons vu plus haut ce qu'il fallait penser des cas d'Auguste, de Carausius et d'Allectus. On a longtemps interprété, à la suite de Tacite (*Histoires*, 3. 47-48) dans la « piraterie » menée en 69 dans le Pont-Euxin par un certain Anicetus, sous couvert de soutien à Vitellius, l'action d'un nostalgique de l'indépendance du Royaume de Pont, transformé en province en 64. Son identification récente avec le préfet de la flotte prétorienne de Misène en activité en 59^{71} change évidemment la donne et réintègre de plein droit son action dans le champ des guerres civiles consécutives à la mort de Néron. Tacite suivrait une version des faits proche du parti vainqueur, celui de Vespasien... La guerre des pirates évoquée par deux inscriptions du règne de Septime-Sévère^{72} est aussi très vraisemblablement à rapporter à la guerre sur mer contre Pescennius Niger, qui, avec la Syrie, avait hérité parmi ses sujets de la flotte de Séleucie de Piérie.

Les autres occurrences concernent des formes de violence venues de la terre qui affectent occasionnellement les navires au mouillage. Une inscription datée du règne de Tibère^{73} met ainsi en scène la lutte contre des *leïstaï* qui dévastent l'Hellespont. Brigands ou pirates ? Il est difficile de se faire une opinion précise. Les attaques menées sporadiquement depuis la terre par les montagnards de Cilicie en 51 contre le port d'Anemurium en Comagène (Tacite, *Annales* 12.55), à une époque où celle-ci constituait à nouveau un royaume nominalelement indépendant, ou encore au IV^e siècle contre les navires au mouillage en Isaurie (Ammien Marcellin, 14.2.2) ont peu à voir avec une piraterie organisée disposant de bases littorales et agissant à partir de navires.

Il serait sans doute exagéré de nier toute forme de disparition de la piraterie sous l'empire, mais force est de reconnaître que ses groupes organisés ont été privés de leurs bases nécessaires en Méditerranée et dans les mers extérieures jusqu'aux limites de la domination romaine. Ceci tient à trois phénomènes connexes. Plus que l'activité des flottes^{74}, c'est l'œuvre de l'existence d'un contrôle méticuleux de la terre, des côtes et de l'activité maritime par un pouvoir autoritaire d'échelle pan-méditerranéenne étendu à l'essentiel de la mer Noire et de la mer Rouge^{75} et des rivages de

l'Atlantique des bouches du Rhin à celles du Sebou au Maroc. On sait par exemple que les postes de douane constituaient en Asie un réseau dont la maille n'était pas inférieure à 7,5 km. L'occupation des côtes, qui se développe avec leur sécurisation, la renforce également. Quant à la haute mer, la fréquentation intense des itinéraires rendait plus difficile d'intervenir hors de la vue de tout témoin. Le sentiment d'insécurité à la mer peut en partie se mesurer à la présence d'armes à bord. Jamais systématique, et en fait toujours marginale, elle n'est pas nécessairement liée à la seule piraterie (tout ou partie de l'équipage a pu constituer un danger égal à celui de la piraterie), mais culmine avec le second siècle avant J.-C.^{76}, âge d'or de la piraterie en Méditerranée. Ce phénomène devient exceptionnel à partir de 50 av. J.-C., jusqu'à disparaître vers 100 de l'ère chrétienne. Sous l'Empire, les entorses au droit de l'échange maritime les plus normalement mentionnées par nos sources sont moins la piraterie que l'escroquerie au prêt à la grosse et la baraterie. La clause de piraterie n'apparaît plus dans les risques couverts par les contrats de prêt à la grosse aventure conclus sous l'Empire, et les empereurs craignent tout pour les chargements d'État ou ceux de l'Annone embarqués sur les navires de particuliers... sauf apparemment la piraterie, même au début du v^e siècle.

Ceci suffit à donner la mesure de l'évolution radicale de la situation de l'insécurité maritime sous l'Empire par rapport à la période antérieure. Même au iv^e siècle, à une période où l'insécurité des transports maritimes préoccupe considérablement les empereurs qui légifèrent beaucoup à ce sujet, les pirates sont singulièrement absents du débat. C'est plutôt la bonne – et surtout la mauvaise – foi du marin et le soupçon de baraterie qui sont présents dans ces textes.

La piraterie organisée trouve ainsi ses bases aux marges de la domination romaine, notamment sur les côtes atlantiques du Maroc, d'où les Maures^{77} ont pu lancer des raids contre les rivages atlantiques de l'Espagne au ii^e siècle. Des navires romains sillonnent, en dehors de la Méditerranée, des mers truffées de pirates : les côtes occidentales de la mer Rouge, celles de la mer d'Oman et du Pakistan avaient déjà assez mauvaise réputation il y a deux mille ans de cela^{78}... En revanche, les raids menés par divers groupes de Germains sont, selon le droit romain, à rapporter à la sphère de la guerre étrangère, ainsi qu'on l'a vu plus haut.

À défaut de constituer une piraterie au sens légal du terme, comme le soulignait le préfet du prétoire Ulpian, ces guerres étrangères ont fourni leur

lot de violence maritime, et non des moindres. L'épisode le plus violent et le plus spectaculaire de cette forme de violence fut l'invasion des Goths, qui a affecté tout le bassin de la mer Égée et la mer Noire, que l'on reconstruit grâce au récit qu'en a fait Zosime (1.18 sq.). À partir de 257 ils prennent pied en Crimée et soumettent semble-t-il les cités d'Olbia et Tyras qui leur fournissent des bases où ils découvrent tout à la fois navires et navigation. L'opération la plus spectaculaire débute au printemps 268 : forts d'une flotte que les auteurs anciens ont évaluée à 2 000 navires, et dotés de machine de siège, ces groupes, dotés d'une singulière capacité d'adaptation aux contextes technologiques de Méditerranée, échouent à prendre Byzance et Cyzique, mais forcent le verrou des Dardanelles et arrivent en Égée, ravagent Lemnos et la presqu'île du Mont Athos. De là, ils se divisent en trois groupes. L'un d'entre eux débarque à Thessalonique et Cassandrea ; un deuxième s'en prend à la Grèce continentale et à Skyros, Athènes, Corinthe, Argos et Sparte. Un troisième et dernier groupe pille la mer Égée, l'Asie Mineure et les îles : la Crète, Rhodes, Chypre, Sidè et la Pamphylie intérieure ainsi que Troie. C'est lui qui détruit le temple d'Artémis à Éphèse. Les deux premiers groupes furent vaincus à terre en deux batailles, en 268 sur le Nestos (le fleuve qui a son embouchure en face de Thasos) et en 269 à Naïssos (Nis), sur la Morava. Le futur empereur Probus, alors préfet d'Égypte, prenant le parti de laisser le champ libre à Odeinath de Palmyre, remporte en 270 plusieurs batailles navales sur le troisième groupe, le forçant à repasser les Dardanelles.

Un panégyriste latin (*Paneg. Const.* = *Paneg. Lat.* IV (VIII).18. 3-4) place sous le règne du même Probus, entre 276 et 282, la seule action massive pleinement assimilable à une opération de piraterie, si toutefois elle n'est pas principalement une dérivation de l'épisode précédent des prisonniers francs qui se seraient évadés du Pont et auraient ravagé la Grèce et l'Asie, puis l'Afrique, et pillant Syracuse avant de franchir le détroit de Gibraltar.

La « piraterie saxonne » qui a occupé une si grande place dans l'historiographie doit sans doute être reconsidérée. Le poids des déprédations exercées par les Saxons au III^e siècle sur les littoraux de la Manche et de la mer du Nord aussi bien en termes d'impact réel que de perception subjective a été sérieusement revu à la baisse. La nature de ces incursions, qui ont conduit certains de ces groupes à se fixer dans la zone de leurs déprédations, ne se réduisait du reste sans doute pas strictement à de la

piraterie. Ce littoral est devenu assez marqué par les Saxons et assez sensible militairement pour donner leur nom aux côtes anglaises sur lesquelles s'exerçait désormais le commandement du « comte militaire du littoral saxon dans les Bretagnes » (*comes rei Militaris litoris Saxonici per Britannias*) dont la *Notice des Dignités* fait état vers 400. La pression exercée par les barbares sur les côtes du nord-ouest de l'empire était en tout cas suffisante en 286 pour justifier l'envoi de Carausius à la tête de la « flotte de Bretagne » (*classis Britannica*).



Carte 1. La Méditerranée antique