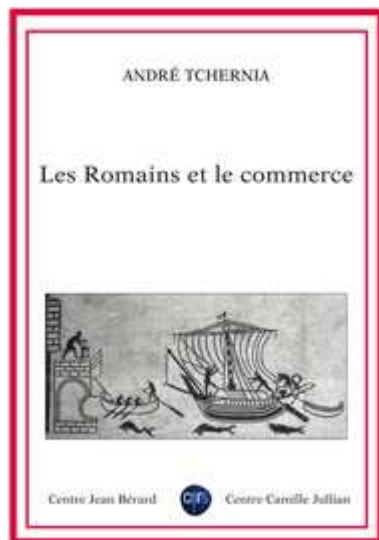


Les Romains et le commerce

André Tchernia (2011)



L'édit de Claude et les bateaux de 10 000 *modii*

p. 275-287 [1](#)

Par Suétone, Gaius et Ulpien, nous connaissons bien un édit de Claude qui accorde certains avantages aux constructeurs de bateaux de plus de 10 000 *modii* :

1. Suétone, *Claude*, XVIII, 3-4 et XIX :

Artiore autem annona ob assiduas sterilitates detentus quondam medio foro a turba conuiciisque et simul fragminibus panis ita infestatus, ut aegre nec nisi postico euadere in Palatium ualuerit, nihil non excogitauit ad inuehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset, et naues mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque : cui uacationem legis Papiae Poppaeae, Latino ius Quiritium, feminis ius IIII liberorum ; quae constituta hodieque seruantur.

« D'autre part, ayant un jour, pendant une disette causée par une série de mauvaises récoltes, été retenu en plein forum par une foule qui l'accablait d'injures, mais aussi de croûtons de pain, de sorte qu'il put à grand'peine rentrer au Palatium, et seulement par une porte de derrière, il imagina toutes les mesures possibles pour faire arriver des convois de blé, même en hiver. En effet, il promit des bénéfices assurés aux négociants, en prenant à son compte les pertes que les tempêtes pourraient leur faire subir, et il assura aux armateurs construisant des navires pour faire ce commerce de grands avantages en rapport avec la condition de chacun ; les citoyens étaient exemptés de la loi Papia Poppaea, les Latins recevaient le droit des Quirites, les femmes, les prérogatives (des mères ayant) quatre enfants ; ces dispositions subsistent encore aujourd'hui ».

(Trad. Ailloud, *Belles Lettres*, 1957, sauf pour *certa*).

2. Gaius, *Institutes*, I, 32, c :

Item edicto Claudii Latini ius Quiritium consecuntur si nauem marinam aedificauerint quae non minus quam decem milia modiorum frumenti capiat, eaque nauis uel quae in eius locum substituta sit sex annis frumentum Romam portauerit.

« Les Latins bénéficient également du droit des Quirites, en vertu d'un édit de Claude, s'ils ont construit un bateau de mer d'une capacité au moins égale à 10 000 *modii* de blé et si ce bateau, ou celui qui l'a remplacé, a transporté pendant six ans du blé à Rome ».

3. *Digeste*, III, 6 (Ulpien) :

*Naue Latinus ciuitatem Romanam accipit, si non minorent quam decem milium modiorum nauem fabricauerit et Romam sex annis frumentum portauerit, ex edicto diui Claudii*¹.

« En vertu d'un édit du divin Claude, un Latin reçoit la citoyenneté romaine en tant que constructeur de bateau s'il en a construit un d'au moins 10 000 *modii*, et que ce bateau ait transporté du blé à Rome pendant six ans ».

Le minimum indiqué, qui équivaut à environ 70 tonnes de blé, ou en volume à 1000 amphores², est faible³. On peut l'opposer au seuil cinq fois plus élevé exigé dans un édit rapporté par Scaevola pour bénéficier d'une exemption de charges publiques⁴. Certes, l'édit de Claude n'empêche pas de penser qu'il y ait eu de beaucoup plus grands navires au I^{er} siècle. Les petits tonnages, plus efficaces dans beaucoup de cas et particulièrement sur les courts trajets, ont toujours existé à côté des gros. Mais précisément, les tonnages lourds sont particulièrement bien adaptés au service de l'annone, aux grands transports systématiques du blé, et il paraît étrange de voir Claude se contenter, pour accorder certains avantages, de la construction d'un navire jusqu'à sept ou huit fois plus petit que les gros transports de l'époque⁵. Les conditions indiquées par Scaevola, avec l'équivalence entre un gros bateau et plusieurs petits, semblent plus raisonnables, à partir du moment où les navires de plus de 50 000 *modii* constituent la catégorie des gros porteurs⁶.

Nous tenterons de résoudre cette question en examinant un texte de Tacite⁷ qui décrit la même disette que Suétone, permet de la dater de 51 et précise mieux les circonstances à la suite desquelles Claude prit les mesures en cause.

4. Tacite, *Annales*, XII, 43, 2-4 :

Frugum quoque egestas et orta ex eo fames in prodigium accipiebatur. Nec occulti tantum questus, sed iura reddentem Claudium circumuasere clamoribus turbidis, pulsumque in extremam fori partem ui urgebant, donec militum globo infensos perrupit. Quindecim dierum alimenta urbi, non amplius, superfuisse constitit, magnaue deum benignitate et modestia hiemis rebus extremis subuentum.

« La disette de grains et la famine qui en résulta étaient aussi considérées comme des présages funestes. On ne se borna pas à des plaintes secrètes : pendant que Claude rendait la justice, le peuple l'enveloppa tout à coup avec des cris séditieux ; il fut poussé jusqu'à l'extrémité du forum et on l'y pressait violemment, lorsque grâce à un peloton de soldats il perça cette foule hostile. Il ne restait dans Rome que des vivres pour quinze jours, le fait fut constaté, et il fallut l'insigne bonté des dieux et la clémence de l'hiver pour écarter les dernières extrémités. » (Trad. Goelzer, *Belles Lettres*, 1959).

Quatre choses ressortent de ces lignes :

1. Il s'agissait d'une menace de rupture de stock dans les greniers à blé de Rome.
2. Cela se passait en hiver, comme le faisait déjà comprendre le *etiam tempore hiberno* de Suétone.
3. Dans un cas de ce genre, on ne peut réapprovisionner Rome que par mer. On ne voit pas en effet comment interpréter *modestia hiemis* dans un sens purement climatique. Un hiver clément ne suffit pas à apaiser une famine urgente, même s'il permet d'avancer un peu la date des moissons et s'il évite que les souffrances dues au froid

s'ajoutent à celles de la faim. Il faut, pour donner un sens à la phrase, penser à l'acception nautique de *hiems*, tempête, mauvais temps en mer et spécialement mauvaise mer hivernale⁸.

4. On a trouvé du blé et évité le pire.

Cherchons donc quels peuvent être les causes et les remèdes de ce type de disette. Nous trouverons en chemin une justification satisfaisante des 10 000 *modii*.

Si l'on s'en tient pour la population romaine à l'époque de Claude et pour la consommation moyenne de céréales à des évaluations basses – autour de 700 000 habitants consommant chacun en moyenne trois *modii* par mois –, l'on arrive à une consommation totale de près de 70 000 *modii* par jour, plus de 25 millions de *modii* par an⁹. À l'époque, ce ravitaillement pose quatre problèmes :

1. Les sources d'approvisionnement.
2. Le transport vers l'Italie des grains venant d'outre-mer¹⁰.
3. L'arrivée du blé à Rome, ville alors dépourvue de port¹¹, ou, si l'on préfère, ayant un port éloigné de 200 km : Pouzzoles¹².
4. Le stockage et la constitution de réserves suffisantes.

Une part faible – pourtant indispensable – du blé vient du Latium et de la vallée du Tibre¹³. Mais l'essentiel vient des provinces¹⁴ et arrive par mer : Dion Cassius¹⁵ le dit et les Romains en ont fait un *topos* passéiste¹⁶. Les gros porteurs, et en particulier la flotte d'Alexandrie, abordent à Pouzzoles. Les bateaux de plus de 3 000 amphores (environ 150 tonnes de port en lourd, un peu plus de 20 000 *modii* de blé)¹⁷ ne peuvent remonter le Tibre sans s'alléger¹⁸, et on peut difficilement laisser sur cette côte sans abri de grands navires mouiller pendant les longues journées nécessaires à leur déchargement¹⁹. Sauf cas exceptionnels, des transports terrestres sur plus de quelques dizaines de kilomètres sont exclus, par les coûts et aussi par les conditions matérielles : il faudrait plus de mille charrettes pour apporter à Rome la consommation d'une journée²⁰ – contre à peine quatre bateaux de 20 000 *modii*.

Or la mer est fermée de novembre à mars. Supposons une année où les greniers de Rome se trouvent pratiquement vides au moment de la soudure, c'est-à-dire quand, à partir de juin, les blés d'Égypte et d'Afrique commencent à arriver en Italie²¹. Dans les quatre mois qui suivent, il faut apporter à Rome à la fois la consommation journalière et celle des quatre mois du *mare clausum* : plus de 17 millions de *modii* dans l'hypothèse basse que nous avons choisie, c'est-à-dire sept bateaux de 20 000 *modii* par jour, chargés de blé dans les provinces, ou, plus souvent, transportant de Pouzzoles le blé débarqué par les gros porteurs. Disons six pour tenir compte de la production du Latium et de l'Étrurie²². Dans l'hypothèse du trajet Pouzzoles – Rome – nous nous limitons à cela pour simplifier les choses et chercher un ordre de grandeur purement indicatif – il faut au moins, par temps favorable, un jour et demi de mer, autant pour le retour²³, trois ou quatre pour charger et autant pour décharger²⁴, trois jours pour remonter le Tibre²⁵ : pas plus d'une rotation tous les quinze jours, et par conséquent un minimum théorique de 90 bateaux de 20 000 *modii* tournant sans interruption pendant les mois d'été et d'automne. Le minimum réel, compte tenu des durées optimistes que nous avons retenues pour les trajets, est certainement nettement plus élevé, et il faudrait encore augmenter les chiffres si l'on s'était fondé sur des hypothèses hautes pour la consommation de Rome²⁶. On conçoit que le moindre incident, une période un peu prolongée de mauvais temps par exemple ou une diminution du nombre des bateaux disponibles, ait pu enrayer cette lourde machine. Ainsi, à partir du moment où Caligula immobilise des bateaux sur près de 5 km pour faire un pont flottant entre Pouzzoles et Baïes, la disette se développe à Rome²⁷. Le souvenir de cette pénurie de moyens de transport n'est sans doute pas étranger à l'édit de Claude.

Il y a au total, pour la Rome de Claude, deux possibilités de disettes : celles, classiques, de la soudure, dues à une production insuffisante ou à un retard dans l'arrivée du blé provincial²⁸ et les disettes hivernales du *mare clausum*, dues à l'insuffisance des stocks urbains²⁹, même si du blé destiné à Rome reste entreposé ailleurs, à Pouzzoles en particulier³⁰, en attendant la réouverture de la mer en mars. Si c'est la part du blé italien venu de non loin ou par le Tibre qui fait défaut, deux cas peuvent se présenter : ou on y remédie dès l'été par un accroissement des arrivées de blé provincial, grâce à une intensification des transports, et l'on risque une disette de soudure si le volume total des importations est resté constant, ou – faute par exemple de moyens de transport – on n'y remédie pas, et il y a disette hivernale. Sans doute peut-on puiser dans les réserves que les services de l'annone ne peuvent manquer de s'efforcer de constituer, mais cela n'a qu'un temps : on ne refait pas un mois ou deux de réserves d'un coup. En outre, la disette entraîne localement une chute des semailles. Deux mauvaises récoltes successives sont catastrophiques³¹. Voilà l'explication des *assiduae sterilitates* de Suétone.

Si le *mare clausum* était la norme, on cherchait certainement à y faire exception quand Rome était menacée de famine en hiver³². C'est bien ce qu'il a fallu faire en 51. Il n'y avait plus à Rome que quinze jours de blé, mais ce n'était pas la totalité du blé dont les Romains pouvaient disposer jusqu'à la récolte suivante. Il fallait seulement aller le chercher, et pas bien loin sans doute puisque le ravitaillement arrivera à temps. Dans ce cas d'urgence, les gros porteurs ne peuvent servir à rien : de peu d'intérêt sur un court trajet, ils auraient en outre dû rester à l'ancre en hiver plus d'une semaine devant l'embouchure du Tibre et donc eu beaucoup plus de chances de périr corps et biens que les petits tonnages.

Le chiffre de 10 000 *modii* est parfaitement raisonnable si l'on interprète l'édit de Claude par les circonstances qui l'ont fait naître. L'objectif principal est que les greniers de Rome soient toujours aussi pleins que possible au début de novembre : pour cela il faut accroître la flotte de petits et moyens tonnages qui apportent le blé dans une ville où les bateaux de plus de 20 000 *modii* ne peuvent aborder. Accessoirement, il faut prévoir, en cas de nécessité, de disposer de navires qui prendront le risque d'apporter du blé en hiver – *ad inuehendos etiam tempore hiberno commeatus*. Ils ne peuvent pas, *a fortiori*, être de gros tonnages. La formule *portare Romam*, plus précise, peut être opposée aux termes *nauem ad annonam populi Romani praeberere* utilisés par Scaevola ou à ceux d'*annonam urbis adiuuare*, *annonae urbis inseruire* qu'on trouve dans le passage du *Digeste* consacré aux immunités des négociants et des naviculaires³³.

Nous n'assurerons pas toutefois que les circonstances de sa promulgation épuisent forcément toute la portée de l'édit de Claude. Ulpien le cite encore quand, grâce à la construction du port de Trajan, les plus gros bateaux ont trouvé depuis longtemps à proximité de Rome un abri sûr. Et J. Rougé préfère voir dans l'assurance maritime garantie par l'empereur une mesure temporaire, valable uniquement pour l'année 51, adoptant ainsi une interprétation ponctuelle de *etiam tempore hiberno* (quoiqu'on fût en hiver)³⁴. L'idée que Claude ait cherché à avoir des bateaux susceptibles d'apporter du blé aux habitants de Rome pendant les périodes de *mare clausum* devrait alors être écartée. On ne peut sans doute exclure que l'empereur, outre résoudre les problèmes évoqués, ait aussi voulu augmenter de façon plus générale le nombre de transports au service de l'annone³⁵. Mais le texte de Dion Cassius que nous avons cité montre bien que l'impossibilité de ravitailler Rome en hiver a été considérée comme une lacune majeure à laquelle il fallait remédier. Et il reste de toute façon que *portare Romam* n'est pas la même chose que *portare frumentum populi Romani* ou *populo Romano*³⁶ : il s'agit bien de conduire la cargaison jusqu'au port de Rome, ce que les trop grands navires, à l'époque de Claude, ne peuvent faire sans difficultés. Nos arguments suffisent donc à justifier le seuil choisi par Claude, sans qu'on doive y voir une preuve que l'annone n'avait en général pas l'usage au I^{er} siècle des gros porteurs. Malgré les 10 000 *modii*, rien n'empêche de penser

qu'une bonne part du blé d'Égypte allait alors jusqu'à Pouzzoles dans des navires de 50 000 *modii* et plus – c'est-à-dire dans des bateaux du même tonnage que les plus gros de ceux qui à la fin de la République chargeaient à Pouzzoles le vin campanien.

[Catherine Virlouvet a accepté cette interprétation de l'édit de Claude³⁷ et l'a rapprochée du retrait des navires des négociants de l'assiette de leur tribut, qui paraît bien les concerner tous. Boudewin Sirks, en revanche, n'a pas emprunté la même explication des 10 000 modii, qui lui paraissent être le tonnage minimum d'un navire de haute mer, ce qui est beaucoup trop élevé³⁸. Il n'accorde pas autant d'importance à la différence entre portare Romam de Suétone et Gaius et naves ad annonam populi Romani praebere de Scaevola³⁹ et suppose que les négociants bénéficiant des avantages indiqués par Suétone vendaient leur blé aux services de l'annone. Erdkamp semble aller plus loin et en faire, contre Rickman 1980b, 72, des transporteurs de biens annonaires, faisant ainsi encore plus nettement bon marché du mercaturae causa de Suétone et de la différence entre les textes qui parlent du service de l'annone et portare Romam, qui n'exclut pas le transport marchand⁴⁰. Evelyn Höbenreich observe qu'aucune limite maximum n'est indiquée pour le tonnage des navires et en conclut que les textes ne justifient pas l'idée que Claude a voulu favoriser les petits tonnages⁴¹. J'ai admis que le développement général des flottes destinées au ravitaillement de Rome en blé faisait sans doute aussi partie des intentions de Claude, mais je persiste à penser que le choix d'un seuil faible s'explique par les circonstances de la décision et indique une préoccupation particulière du législateur pour les arrivées à Ostie].

Notes

¹ Le texte du manuscrit *Romae* a été corrigé en *Romam* d'après Gaius.

² C'est le seuil fixé par l'édit d'Auguste (Dion Cassius, LVI, 27, 3) : il est destiné à empêcher les exilés de s'enrichir.

³ C'est cependant aller trop loin que de dire qu'il s'agit probablement aux yeux des autorités de la limite inférieure des navires aptes au commerce maritime (Wallinga 1964, 12 et 27 ; Casson 1971, 171). Sans parler des tonnages extrêmement faibles du V^e et du VI^e siècle (Rougé 1966, 72-73) ou de l'épave byzantine de Yassi Ada, évaluée à 40 t. par F. van Doorninck dans Bass 1972, 141, la Méditerranée a connu en tout temps de nombreux bateaux de commerce ne dépassant guère 35 ou 40 tonnes (Braudel 1976³, 271-272 ; Carrière 1973, 597-599 ; [autres exemples p. 202-203]). La limite de 10 000 *modii* doit déjà avoir pour objectif de refuser les avantages prévus aux propriétaires des plus petits bateaux. Cf. Meiggs 1973², 291-292.

⁴ *Dig.*, L, 5, 3.

⁵ Voir Rougé 1966, 67 et 72 ; Pavis d'Escurac 1976, 216.

⁶ Scaevola ne parle pas d'une modification de l'édit de Claude, avec augmentation du tonnage total requis, mais d'une mesure différente. Les avantages proposés ne sont pas les mêmes et les deux édits ont été en vigueur côte à côte, puisque celui de Claude est encore cité par Ulpien. On ignore du reste de quand date le texte auquel Scaevola se réfère. [Sirks 1991a, 71-75 a conclu dans le même sens après avoir examiné ces questions en détail et donné des arguments pour faire remonter à Trajan l'édit rapporté par Scaevola].

⁷ *Ann.*, XII, 43. Cf. Eusèbe, *Chronique*, trad. Saint Jérôme, année 50 (éd. Fotheringham, p. 263).

8 Pour préciser, *modestia hiemis* est le contraire de la *magnitudo hiemis* qui en février 50 av. n. è. fait que Cicéron reste à Laodicée sans nouvelles de Rome (*Fam.*, II, 14) ou de la *saeuitia hiemis* qui en janvier 70 empêche les bateaux africains d'arriver à Rome (Tacite, *Hist.*, IV, 38, cf. *infra*, note 32), non de l'*asperitas hiemis* qui en 92 ou 93 gèle les semences dans la région d'Antioche de Pisidie (Ramsay 1924).

9 Sur les incertitudes de la ration moyenne de blé, voir par exemple Jardé 1925, 128-142 ; André 1961, 73-74 ; Pavis d'Escurac 1976, 172. Le chiffre, considéré comme un minimum, que nous prenons ici comme base représente moins de la moitié de celui qui est souvent avancé en partant du rapprochement des textes de Flavius Josèphe (*Bell. Iud.*, 2, 383 et 386) et d'Aurelius Victor (*De Caes.*, 1, 6) : voir là-dessus Oates 1934, 101-116 ; Rickman 1971, 307-311 et les nombreuses réserves faites depuis longtemps sur la méthode et le résultat, en particulier par Charles-Picard 1956 et en dernier lieu par Pavis d'Escurac 1976, 170. Il est plus intéressant de constater qu'il reste un peu inférieur au chiffre donné par le scholiaste de Lucain (*Pharsale*, I, 318) : 80 000 *modii* par jour à la fin de la République ; au seuil qu'on peut tirer de l'indication d'Aurelius Victor selon qui 20 millions de *modii* par an arrivaient d'Égypte à Rome à l'époque d'Auguste (il est peu probable que l'Égypte ait fourni à elle seule 80 % du blé de Rome) ; à la quantité du *canon frumentarius* de Rome d'après les *SHA* : 75 000 *modii* par jour sous Septime Sévère (*Seu.* 23, 2, cf. 8, 5 et *Elag.*, 27, 7), chiffre à considérer avec précaution non seulement à cause de l'incertitude sur le sens du terme *canon*, mais aussi parce que la même phrase indique que Septime Sévère a laissé à sa mort sept ans de réserves de blé pour Rome et cinq ans de réserves d'huile pour l'Italie entière, ce qui n'est pas sérieux. Pavis d'Escurac 1976, 174 évalue la consommation annuelle de Rome à 30 millions de *modii*. L'ensemble des données, malgré leur disparité chronologique, fournit, si l'on cherche un minimum, un ordre de grandeur cohérent. [Voir p. 247-256 et 259-262 une discussion tenant compte d'une bibliographie plus récente].

10 Tacite, faisant l'éloge de la première partie du règne de Tibère, distingue bien les deux problèmes : *infecunditati terrarum aut asperis maris obuiam iit* (*Ann.*, IV, 6, 4).

11 Commencé en 42, le port de Claude ne sera inauguré que sous Néron, à une date qu'il est impossible de préciser ; il était cependant déjà utilisé en 62 (Meiggs 1973², 54-56 et 563).

12 Notre recherche porte sur cette étape omise dans le tableau de Carney 1971.

13 Si la culture du blé n'est pas attestée dans le Latium par nos sources (Sirago 1958, 229-231), il ne faut oublier ni le *ὄς εἰπεῖν* de Dion Cassius, cité ci-dessous note 32, ni la possibilité de cultiver les céréales entre les oliviers et même les vignes (White 1970, 124), ni les arrivées d'Étrurie et d'Ombrie par le Tibre (Tenney Frank, *ESAR*, V, 219, note 3). Cf. Baldacci 1967, 278. Même si elle ne constitue qu'une faible part, un dixième par exemple de la consommation, la production italienne représente plusieurs semaines de ravitaillement et oblige, si elle fait défaut, à puiser dans les réserves.

14 Plusieurs provinces en dehors de l'Égypte et de l'Afrique contribuaient au ravitaillement de Rome en blé. Pline, *NH*, XVIII, 63 et 66 donne des indications. Tibère se flatte de faire venir du blé d'un plus grand nombre de provinces qu'Auguste (Tacite, *Ann.*, VI, 13) : plus les sources d'approvisionnement sont variées, meilleure est la sécurité en face des irrégularités du climat. Cf. Tenney Frank, *ESAR*, V, 219 ; Pavis d'Escurac 1976, 176-181.

15 LX, 11, 2 : cf. *infra*, note 32.

16 Varron, *RR.*, II, *praef.*, 3, repris par Columelle, I, *praef.*, 20. Tacite, *Ann.*, III, 54, 7 (dans la bouche de Tibère) et XII, 43 (à la suite du texte cité plus haut).

17 Nous faisons l'équivalence en poids, puisque c'est un problème de limite de tirant d'eau qui est en cause. En volume, 3000 amphores italiques (Dr. 1B) équivalent à 30 000 *modii*.

18 Denys d'Halicarnasse, *Ant. Rom.*, III, 44 et Strabon, V, 3, 5.

19 Le chiffre de deux à quatre jours donné par Rougé 1952, 325 doit convenir à un bateau de petit ou moyen tonnage. On trouve une indication pour un navire du blé égyptien au II^e siècle dans *BGU*, n° 27 cité par A. C. Johnson, *ESAR*, II, 401, n° 40 et J. Rougé dans Charles-Picard, Rougé 1969, 121 : douze jours pour le déchargement. Cf. Carrière 1973, 179 : une semaine pour décharger deux cents tonnes de morues, à Marseille au XVIII^e siècle. Le déchargement est forcément plus long et plus difficile s'il est fait au mouillage par des allèges. Cf. Strabon, V, 3, 5.

20 Nous prenons comme capacité moyenne d'une charrette celle indiquée dans l'édit de Dioclétien, XVII, 3 (1 200 livres). D'après les chiffres de l'édit de Dioclétien, le blé transporté sur route doit doubler de prix en 200 milles (compte tenu des nouvelles données apportées par Duncan-Jones 1976, 53-62 : 1 KM = 1,5 *modius* italique). Ces chiffres suffisent à exclure l'idée que le blé débarqué à Pouzzoles pouvait être ensuite normalement transporté par la route jusqu'à Rome (pour ne pas parler de l'ascension du col au nord du Monte Sant'Angelo près de Terracine, où passe, jusqu'à Trajan, la *uia Appia*). Quand en 345 av. n. è, le Sénat romain examine l'offre que les Campaniens font à Rome de leur territoire, beaucoup sont tentés, dit Tite-Live, par la possibilité de faire venir par mer les produits de ce sol fertile :... *uberrimus ager marique propinquus ad uarietates annonae horreum populi Romani fore uidebatur* (Tite-Live, VII, 31 ; Cf. Cicéron, *Rep.*, II, 5, 10). Nous nous séparons complètement de Baldacci 1967, 284 et ne partageons pas les hésitations de Pavis d'Escurac 1976, 226. La quasi-impossibilité des transports terrestres réguliers à distance pour des chargements lourds et non précieux, qui est désormais un *topos* des historiens de l'économie, est bien expliquée par Finley 1973, 126-128. [Pour une discussion plus à jour de la question des transports terrestres, voir p. 124-127].

21 La date indiquée dans *BGU*, 27 (voir *supra*, note 19) paraît pouvoir être retenue malgré Schwartz 1948, 179.

22 Les comparaisons avec notre époque n'auraient aucun sens ; indiquons pour fixer les idées que le port de Marseille dans la seconde moitié du XVIII^e siècle compte six à huit entrées par jour en tout (Carrière 1973, 162).

23 Durée calculée pour une vitesse moyenne de trois nœuds (cf. Saussure 1937, 95-98 ; Rougé 1966, 100 ; Casson 1971, 291-296). Le trajet n'est pas facile pour la navigation à voile et l'on devait mettre en général un peu plus longtemps : Philostrate compte deux jours pour le voyage d'Apollonios de Tyane de Pouzzoles à l'embouchure du Tibre (*V. Ap.*, VII, 16) et le malade de Galien qui s'est embarqué à Rome pour se soigner en buvant le lait aux propriétés curatives du *Mons Lactarius* n'est arrivé à Stabies, de l'autre côté du golfe de Naples, que trois jours plus tard, descente du Tibre incluse (Galien, éd. Kühn, X, 362-364).

24 Cf. note 19.

25 Le Gall 1952, 257.

26 Voir l'estimation des entrées de Le Gall 1952, 248-249.

27 Sénèque, *Breu. Vit.*, XVIII, 5-6 ; Flavius Josèphe, *Ant. Iud.*, XIX, 1 ; Suétone, *Calig.*, XIX, 1 ; Dion Cassius, LIX, 17, 2 ; Aurelius Victor, *De Caes.*, 4, 3. La date de cette famine pose un problème : Dion Cassius décrit les événements de 39, et indique que la réquisition des bateaux

a causé une famine en Italie et à Rome. Sénèque et Aurelius Victor placent la famine provoquée par le pont tout à fait à la fin du règne de Caligula ; Claude, d'après Aurelius Victor, y aurait porté remède. Il faut admettre que le pont de Caligula n'était pas provisoire, mais permanent et que la disette causée par la diminution du nombre des vaisseaux disponibles a été particulièrement ressentie pendant l'hiver 40-41 – peut-être avait-on pu, la première année, prendre sur les réserves. Cela conduit à traduire le début du paragraphe conclusif de Dion Cassius (LIX, 18, 1) : τῆς μὲν δὴ γεφύρας ἐκείνης τοῦτο τὸ τέλος ἐγένετο par « voilà pour quel usage le pont fut réalisé », en donnant à τέλος le sens de cause finale (s'opposant au καὶ αἰτίαν καὶ αὐτὴ... qui suit) et non celui de fin, terme [Suétone indique au chapitre XXXII, 3 que le pont a fait l'objet d'une dedicatio de la part de Caligula, qui devait donc le considérer comme un monument durable].

[28](#) On en a un exemple avec celle qui précède de peu la mort de Néron en juin 68 (Suétone, *Ner.*, XLV, 1). Il est possible, mais à notre sens pas établi, qu'elle soit à mettre en relation avec la révolte de Clodius Macer et un blocus du blé d'Afrique (Bradley 1972 ; Gallotta 1975, 28-46). Le moment difficile dépend en tout cas de la date d'arrivée des premiers convois apportant la moisson d'Égypte et d'Afrique : on les attendait avec impatience (Pline le Jeune, *Pan.*, XXXI ; *ut... uenti ferentes et breuis cursus optentur*).

[29](#) Outre celle qui nous occupe, signalons celle de l'hiver 42 que Dion Cassius (LX, 11) lie précisément aux dangers de la navigation hivernale aux abords du Tibre et qui a incité Claude à lancer les travaux du port d'Ostie. Elle pourrait, au moins en partie, être la suite et la conséquence de celle de 41, elle-même provoquée par le pont de bateaux de Caligula. Dans ses dix premières années de règne, Claude a eu à affronter au moins trois famines hivernales.

[30](#) R. Meiggs 19732, 281-282 explique avec vraisemblance l'ampleur des constructions d'*horrea* pendant le II^e siècle à Ostie et au *Portus* par le fait que les réserves auparavant laissées à Pouzzoles ont été stockées à proximité du port de Trajan à partir du moment où la flotte d'Alexandrie y a été conduite.

[31](#) Sur ce phénomène voir Aymard 1966, 76-78.

[32](#) Au dossier, plus complémentaire que contradictoire, constitué sur le *mare clausum* par Saint-Denis 1947 et Rougé 1952, versons le passage de Dion Cassius, LX, 11, déjà cité : Λιμοῦ τε ἰσχυροῦ γενομένου, οὐ μόνον τῆς ἐν τῷ τότε παρόντι ἀφθονίας τῶν τροφῶν ἀλλὰ καὶ τῆς ἐς πάντα τὸν μετὰ ταῦτα αἰῶνα πρόνοιαν ἐποιήσατο. Ἐπεσάκτου γὰρ παντὸς ὡς εἰπεῖν τοῦ σίτου τοῖς Ῥωμαίοις ὄντος, ἡ χώρα ἢ πρὸς ταῖς τοῦ Τιβέριδος ἐκβολαῖς, οὔτε κατάρσεις ἀσφαλεῖς οὔτε λιμένας ἐπιτηδείους ἔχουσα, ἀνωφελές σφισι τὸ κράτος τῆς θαλάσσης ἐποίει ἔξω τε γὰρ τῶν τῆ τε ὥραία ἐσκομισθέντων καὶ ἐς τὰς ἀποθήκας ἀναχθέντων οὐδὲν τὴν χειμερινὴν ἐσεφοίτα, ἀλλ'εἴ τις παρεκινδύνευσεν, κακῶς ἀπήλασσε. « À l'occasion d'une sévère famine, il prit soin non seulement de rétablir dans l'immédiat l'abondance des vivres, mais encore d'y pourvoir pour l'avenir entier. Les Romains, en effet, importaient pratiquement tout leur blé et la côte autour de l'embouchure du Tibre n'avait ni mouillage sûr, ni port convenable : cela rendait leur domination de la mer inutile. Car en dehors de ce qu'on apportait pendant la belle saison et qu'on entassait dans les greniers, rien n'arrivait pendant l'hiver, et si quelqu'un en prenait le risque, cela finissait mal ».

Le texte indique clairement 1) qu'en raison de la configuration de la côte et de l'absence de port, il était très difficile de ravitailler Rome en hiver, 2) que c'était une grave déficience de son système de ravitaillement, cause principale des disettes, 3) qu'il y avait malgré tout quelques tentatives, mais qu'elles tournaient mal (il y a toutefois des exemples au moins pour les voyageurs, cf. Saint-Denis 1947, 204). La construction du port de Claude a changé les choses : en 70 les Romains étaient habitués, quand une disette menaçait, à voir arriver des bateaux pendant l'hiver : Tacite, *Hist.*, IV, 38 : *Sed quia naues saeuitia hiemis prohibebantur*

uulgius alimenta in dies mercari solitum, cui una ex republica annonae cura, clausum litus, retineri commeatus, dum timet, credebat. « Mais comme la mauvaise mer empêchait les navires d'arriver, la foule habituée à faire son marché au jour le jour et qui, dans les affaires de l'État, ne se soucie que du service de l'annone, croyait, dans son inquiétude, que les ports étaient bloqués et le ravitaillement retenu ». Cela se passe en janvier ou en février 70. Nous donnons à *hiems* son sens technique de mauvais temps en mer.

[33](#) *Dig.*, L, 6, 6.

[34](#) Rougé 1952, 318 ; 1966, 359.

[35](#) On peut encore trouver dans Yeo 1946, 239-240 une interprétation toute différente (et bien gratuite) : l'auteur suppose le port de Claude achevé au moment de l'édit, mais pense que les navires, pour des raisons économiques et par suite des difficultés de navigation le long de la côte italienne, refusaient de s'y rendre et continuaient à aborder à Pouzzoles. Les mesures de Claude auraient eu pour objectif de les inciter à utiliser le port d'Ostie ; elles seraient restées sans effet.

[36](#) L'idée de direction ou de destination peut s'exprimer avec *portare* par le datif (Tite-Live, XXXII, 18, 3 : *omnes onerarias, quae commeatum exercitui portabant*) ou devant un nom de ville par *ad* (Cicéron, *Ad Q. fr.*, II, 8, 2 : *cum hominem portarem ad Baias Neapoli octophoro*). Dans les *Verrines*, Cicéron dit indifféremment *frumentum populo Romano mittere* ou *Romam mittere* (III, 49 ; 117 ; 171 ; 172 ; 176 ; 179). Mais l'équivalence, qui vaut pour l'expédition du blé jusqu'à Rome sous l'autorité de Verrès, sujet de *mittere*, ne convient plus avec un bateau qui devrait s'arrêter à Pouzzoles comme sujet de *portare*.

[37](#) *Virilouvet* 1985, 101, n. 43. Également, *Lo Cascio* 1993, 58.

[38](#) *Sirks* 1991a, 40-44 et 61-67.

[39](#) *Dig.*, L, 5, 3.

[40](#) *Erdkamp* 2005, 245-246.

[41](#) *Höbenreich* 1997, 77, n. 95.

Notes de fin

[1](#) Pages extraites de P. Pomey, A. Tchernia, Le tonnage maximum des navires de commerce romains, dans *Archaeonautica*, 2, 1978, 233-251 (trad. italienne dans *Puteoli*, IV-V, 1980-1981, 29-57).