
La navigation hivernale sous l'Empire romain

Jean Rougé

Résumé

Malgré de nombreuses exceptions à la règle, le « mare clausum » est une réalité contre laquelle on ne va pas sans motifs graves aux premiers siècles de l'Empire, tout au moins pour les navires de commerce.

Au IV^e siècle, l'arrêt de la navigation en hiver persiste, attesté par de nombreux textes, en particulier de Symmaque, Libanios et saint Jean Chrysostome. Bien plus, l'étude des textes juridiques permet de constater que cet arrêt, traditionnel pour la navigation privée, est rendu obligatoire par la Loi, de novembre à avril, pour les transports annonaires. Ceux-ci ne peuvent entreprendre de voyages en hiver sans un ordre formel.

Citer ce document / Cite this document :

Rougé Jean. La navigation hivernale sous l'Empire romain. In: Revue des Études Anciennes. Tome 54, 1952, n°3-4. pp. 316-325;

doi : <https://doi.org/10.3406/rea.1952.3481>

https://www.persee.fr/doc/rea_0035-2004_1952_num_54_3_3481

Fichier pdf généré le 29/03/2019

LA NAVIGATION HIVERNALE

SOUS L'EMPIRE ROMAIN

Par la comparaison de textes littéraires et historiques d'Hésiode à Rutilius, E. de Saint-Denis¹ a été récemment amené à s'élever contre la conception traditionnelle du *mare clausum*². Pendant l'hiver, « la circulation maritime n'était pas obligatoirement suspendue, mais seulement ralentie³ ».

Il est évident que, vu l'étendue des côtes méditerranéennes et la multitude des ports qui les parsèment, l'État ne pouvait empêcher de naviguer l'hiver⁴. De plus, l'obligation de faire passer les courriers, les nécessités militaires ou celles du ravitaillement l'amenaient lui-même à ordonner des navigations hivernales. Pourtant, la multiplicité des témoignages et les usages postérieurs de la navigation méditerranéenne semblent indiquer l'existence d'une « fermeture de la mer », conséquence du rythme climatique : celui-ci amène, de septembre à février, des dépressions d'origine atlantique qui circulent d'ouest en est, entraînant avec elles le mauvais temps⁵.

Nous voulons examiner ici les conditions de cette fermeture de la mer pour la grande navigation commerciale, c'est-à-dire celle qui, pour le compte de l'État ou des particuliers, transportait d'une rive à l'autre de la Méditerranée les vivres, les objets du grand commerce, les produits de luxe et aussi les passagers. Elle se faisait à l'aide des gros transports, *naves onerariae* (ὄγκιστα), qui naviguaient souvent en pleine mer par les routes les plus courtes et ne pouvaient, par leur tonnage, aborder dans tous les ports⁶. Cette navigation s'opposait à la petite navigation côtière utilisant

1. E. de Saint-Denis, *Mare Clausum*, *Rev. Ét. lat.*, XXV, 1947, p. 196 et suiv.

2. A. Piganiol, *L'Empire chrétien*, p. 289 : « L'hiver interrompait totalement le trafic. »

3. E. de Saint-Denis, *art. cité*, p. 200.

4. Cf. Ashburner, *The Rhodian sea law*, Oxford, 1909, et Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949.

5. *G. U.*, t. VII, vol. I, *Les péninsules méditerranéennes*, p. 22.

6. Pour la distinction entre les ports, voir *Stadiasmus maris magni* et Marcien d'Héraclée, dans Müller, *Geographi Graeci minores*, t. I.

des barques et des *orariae naves*, qui profitaient du moindre souffle, naviguaient à la rame et trouvaient partout asile sitôt que le temps menaçait¹. Cette navigation pouvait se pratiquer sans trop de risque, même pendant l'hiver.

Pour les trois premiers siècles de l'Empire, de nombreux textes signalent des exceptions à la règle du *mare clausum*²; quelques-uns, cependant, permettent d'affirmer son existence. De ceux-ci, nous ne retiendrons qu'un petit nombre, d'ailleurs très connus. Le plus célèbre de tous est celui des Actes sur la traversée de saint Paul de Myra à Pouzzoles³. Le navire alexandrin qui le transporte, retardé par les vents, se trouve au sud de la Crète quand approche la fermeture de la navigation. Pilote et équipage décident alors de chercher un port sûr pour hiverner; au cours de cette recherche, ils sont pris par la tempête et viennent s'échouer à Malte. Là hiverne un autre navire alexandrin, qui les prend à son bord lors de la réouverture.

Même aventure arrive aux héros d'Héliodore, Théagène et Chariclée. Embarqués à bord d'un navire phénicien faisant route vers Carthage, mais détourné de sa route par le mauvais temps⁴, ils viennent hiverner dans un port de Zacynthe⁵. Par peur d'une attaque de pirates, ils décident de gagner un port plus abrité; surpris, eux aussi, par la tempête, ils sont entraînés vers la Crète, où ils attendent l'ouverture de la navigation⁶.

Dans les deux cas, la décision de passer outre aux règles de l'hivernage n'est pas laissée à la responsabilité d'un seul. Conformément à une coutume qui devait se prolonger jusqu'au XIX^e siècle⁷, les principaux parmi l'équipage et les passagers tiennent conseil, et l'on se range à l'avis de la majorité ou de ceux qui semblent avoir le plus de connaissances.

La fermeture de la navigation est également affirmée par Pline l'Ancien, lorsqu'il écrit: « le printemps ouvre les mers à ceux qui naviguent⁸ ». Certes, il se plaint ensuite que cette règle soit violée par l'avarice des navigateurs⁹, mais cela ne veut pas dire qu'elle

1. Pline le Jeune, *Lettres à Trajan*, X, 17, 19; Rutilius, I, v. 219-220.

2. E. de Saint-Denis, *art. cité*.

3. *Actes*, XXVII, 7, 44; XXVIII, 11, 14.

4. *Éthiopiennes*, IV, 16, 6-7.

5. *Ibid.*, V, 18, 3.

6. *Ibid.*, V, 22, 6, 8.

7. Ashburner, *op. cit.*, p. CCLI; Chateaubriand, *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, 3^e partie,

8. Pline, *N. H.*, 122: *ver aperit navigantibus maria*.

9. Pline, *N. H.*, 125.

n'existe pas. De même les mesures de Claude pour assurer le ravitaillement de Rome ne vont pas contre la fermeture de la navigation, mais semblent plutôt la confirmer. Suétone écrit, en effet, que Claude prit des mesures pour faire parvenir les vivres même pendant l'hiver, *etiam in tempore hiberno*¹. Cet *etiam* montre bien qu'il s'agit là d'une mesure extraordinaire. Nous ne pouvons voir dans ce fait l'indice de la suppression d'une coutume, d'autant que, lorsque Gaius rappelle les mesures de Claude en faveur des naviculaires, il ne les met pas en rapport avec la navigation hivernale².

Après ce bref rappel des coutumes antérieures, nous voudrions examiner plus en détail la situation au iv^e siècle. Végèce divise l'année maritime en quatre périodes : du 27 mai au 14 septembre, la mer est ouverte à tous, la navigation est aisée ; du 10 mars au 27 mai et du 14 septembre au 11 novembre, la navigation est dangereuse ; enfin, du 11 novembre au 10 mars, les mers sont fermées, *maria clauduntur*³. Ce que nous savons de la navigation commerciale à cette époque s'intègre-t-il dans ce cadre rigide ? Deux sortes de documents vont retenir notre attention : les sources littéraires et les sources juridiques.

Pour la partie occidentale de l'Empire à la fin du iv^e siècle, la correspondance de Symmaque nous fournit de précieux renseignements par ses préoccupations au sujet du ravitaillement de Rome en vivres et en animaux pour les jeux⁴ ; ces deux ravitaillements se faisaient surtout par mer. Pour lui, la fermeture est réelle, sinon absolue. La navigation commence au printemps ; lorsque l'hiver a été chassé⁵, la mer est alors ouverte aux justes navigations⁶ ; on peut la parcourir en tous sens⁷. Vers la fin de l'automne, le temps de naviguer cesse, c'est le *defectus navigationis*⁸. La mer ne peut plus être parcourue⁹, d'où les craintes de Symmaque lorsque le blé n'est pas arrivé à la fin de l'été¹⁰. Cette attitude cadre

1. Suétone, *Claud.*, XVIII : *Nihil non excogitavit ad invehendos etiam in tempore hiberno commeatus.*

2. Gaius, *Inst.*, I, 32 c.

3. Végèce, *De re mil.*, IV, 32.

4. Particulièrement lors de la préture de son fils, cf. Boissier, *La fin du paganisme*, II, p. 173 et suiv.

5. Symmaque, *Lettres*, IV, 58 et 63.

6. *Ibid.*, IV, 54 : *mare adhuc justis cursibus patet.*

7. *Ibid.*, IV, 58 ; VIII, 20.

8. *Ibid.*, IV, 58.

9. *Ibid.*, VI, 21.

10. *Ibid.*, II, 6.

en gros avec les données de Végèce ; elle est d'autant plus intéressante que, dans sa correspondance avec les empereurs, Symmaque fait état de l'interruption du trafic, ce qui laisse supposer qu'elle était officiellement reconnue par l'État¹.

A la même époque, un témoignage équivalent pour la partie orientale de l'Empire nous est donné par l'œuvre de saint Jean Chrysostome. Originaire d'Antioche, l'une des plus grandes places de commerce de l'Orient, dont il fut prêtre avant de passer au siège de Constantinople, il connaît la vie de la mer, des marins et des commerçants. Pour lui, l'hiver est la saison du repos, celle où, par suite du froid et de la longueur des nuits, les marins, matelots ou pilotes restent à la maison, ainsi que les soldats, les paysans et les colporteurs². De même que Symmaque, il présente l'hiver comme la saison où « la mer n'est plus naviguée » ; mais, s'adressant à des gens au fait des choses du commerce, il ajoute que c'est celle « où nous ne sommes plus maîtres du commerce maritime³ ». Il lui oppose la belle saison (θέρος) qui est le temps de la navigation ; sitôt qu'elle commence, les marins remettent à flot leurs navires tirés au sec pendant l'hiver⁴ et ils fendent avec joie l'étendue des mers⁵.

Semblable opposition ressort d'une homélie sur l'aumône prononcée en hiver, sans doute à Antioche : pour exciter la charité des fidèles, il esquisse un tableau de la vie des malheureux qui viennent de l'assaillir de leurs demandes sur la place publique. A la belle saison, dit-il, ils n'ont pas besoin de se couvrir, pas besoin de trouver un toit, bien plus, ils peuvent facilement se procurer du travail. En hiver, ils ont froid, ils ont besoin de vêtements, d'un toit et la saison les contraint au chômage. Quelles sont ces occupations que les pauvres ne trouvent qu'à la belle saison ? « Ceux qui bâtissent des maisons, ceux qui creusent la terre et ceux qui naviguent sur mer ont surtout besoin de leur aide⁶. » Ceux qui naviguent sur mer en ont besoin de deux ma-

1. Symmaque, *Relat.*, 18 : *Dum tractabilis navigatio est.*

2. Saint Jean Chrysostome, 9^e homélie sur les statues = *P. G.*, 49, p. 107.

3. Saint Jean Chrysostome, 25^e homélie sur l'Évangile de saint Jean = *P. G.*, 59, p. 152 : ὅταν ὁ χειμὼν καταλάβῃ, ὅταν ἡ θάλασσα οὐκ ἔτι πλέηται, οὐκ ἔτι κύριοι τῆς ἐμπορίας ἐσμέν.

4. 3^e homélie sur les statues = *P. G.*, 49, p. 50 ; 11^e homélie sur la Genèse = *P. G.*, 53, p. 92.

5. *Lettre 128* = *P. G.*, 51, p. 688.

6. Saint Jean Chrysostome, *Homélie sur l'aumône* = *P. G.*, 51, p. 261 : οἱ τὴν θάλασσαν πλέοντες, τῆς τούτων μάλιστα δεόνται συνεργίας.

nières, soit comme dockers, au port, pour charger et décharger leurs navires, soit comme marins. Nous savons, en effet, que les matelots se recrutaient parmi les plus misérables¹, d'où leur mauvaise réputation et la facilité avec laquelle l'État les soumettait à la torture, lorsqu'il soupçonnait une fraude dans les transports annonaires². La fin de l'homélie, qui déclare qu'un grand nombre d'étrangers se trouvait parmi ces malheureux, permet de supposer que saint Jean pensait surtout aux marins réduits au chômage par l'hivernage de leurs navires venus des ports lointains.

Saint Jean, s'il nous confirme la fermeture de la navigation, ne nous permet pas d'en fixer les limites, par suite de l'imprécision des termes qu'il emploie : le printemps³, la fin de l'hiver⁴ pour l'ouverture du trafic, l'arrivée de l'hiver⁵ pour son arrêt.

Symmaque et Chrysostome ne sont pas seuls à nous parler de la fermeture des mers ; lorsque Libanios raconte son premier voyage à Athènes, il explique comment, venu par la route d'Antioche à Nicomédie, puis de là à Constantinople, il ne put trouver de navire sur le départ, car la mer était déjà fermée aux navigateurs par la saison⁶. Il est vrai qu'il put en fréter un, mais à prix d'or. Ailleurs il demande qu'on lui envoie du bois, car c'est maintenant le printemps et l'on peut se confier à la navigation⁷. Lui-même, alors qu'il écrit hiver comme été, car ses lettres prennent indifféremment la route de terre et celle de mer, attend le printemps, époque de la navigation, pour envoyer ses œuvres à ses correspondants romains⁸.

Saint Jérôme, dans l'éloge funèbre de Paula, nous montre Épiphanie de Salamine et Paulin d'Antioche rentrant de Rome dans leurs diocèses quand « l'hiver fini, la mer était ouverte⁹ ». Macrobe, dans les *Saturnales*, explique, d'après Varron, l'étymologie d'avril, le mois où tout s'ouvre, en particulier la navigation, fermée jusqu'à l'équinoxe de printemps¹⁰. Enfin, au début du v^e siècle, lorsque

1. Synesius, *Lettre 4* (Hercher, *Épistolographes grecs*, p. 633).

2. *C. Th.*, XIII, 9, 2, 3 ; saint Augustin, *Sermon 356*, 4.

3. Saint Jean Chrysostome, *Lettre 128* ; *11^e homélie sur la Genèse* ; *1^{er} sermon sur la Genèse* = *P. G.*, 54, p. 581.

4. *3^e homélie sur les statues* ; *Homélie sur I Corinthiens*, X, 1 = *P. G.*, 51.

5. *Homélie 25 sur l'Évangile de saint Jean*.

6. Libanios, Βίος, 15 (éd. Foerster).

7. Libanios, *Lettre 1191* (éd. Foerster, XI). Cf. O. Seeck, *Die Briefe des Libanios zeitlich geordnet, Texte und Untersuchungen*, 15, p. 425.

8. Libanios, *Lettre 534* ; O. Seeck, *op. cit.*, p. 333.

9. Saint Jérôme, *Lettre 108* : *Tandemque exacta hieme, aperto mari, redeuntibus ad ecclesias suas episcopis*.

10. Macrobe, *Saturnales*, 12.

Porphyre de Gaza veut aller à Constantinople, son métropolitain, l'évêque de Césarée, cherche à le dissuader de prendre la mer, car, dit-il, l'hiver est proche¹ (on est, en effet, en septembre). Arrivé à Constantinople et ses affaires réglées, il y reste jusqu'à la fin de l'hiver, qui coïncide, cette année (402), avec les fêtes de Pâques, au début d'avril². Ces deux derniers textes nous offrent une conception du *mare clausum* plus large que celle de Végèce, puisque tous les deux reportent sa fin en avril ; Marc, même, le fait commencer en septembre. Il n'y a pas là contradiction ; en effet, Végèce rappelle la violence des tempêtes de l'équinoxe redoutée par Claudien³ et qui devait faire reculer beaucoup de voyageurs, lorsqu'il s'agissait de s'embarquer ; de même il conseille à l'empereur de ne pas lancer ses navires sur la mer pendant le temps qui suit l'ouverture de la navigation. Ceux qui hésitaient à partir en automne devaient également hésiter au printemps. On peut donc considérer que, pour les voyageurs, la notion du *mare clausum* est susceptible de deux interprétations : une large pour les esprits timorés ou simplement prudents, de l'équinoxe d'automne au début du mois d'avril ; une étroite pour les autres du 1^{er} novembre au 11 mars. Cela n'empêche pas que, comme aux autres époques, on navigue aussi l'hiver au iv^e siècle : nous avons déjà vu comment c'est en cette saison que le jeune Libanios alla de Constantinople à Athènes. En 374, le frère de saint Ambroise, Saturus, n'hésite pas à s'embarquer sur une méchante barque pour aller régler des affaires urgentes en Afrique ; il en revint malgré l'hiver et les conseils de tous⁴. En 408, un prêtre de Milève part à Ravenne en plein hiver pour solliciter la grâce d'un de ses concitoyens⁵. Vers la même époque, un groupe de naviculaires va chercher du blé en Sardaigne pour les besoins de Rome⁶. Mais, de ces navigations hivernales, la plus célèbre est celle du jeune Grégoire de Nazianze, qui, attiré par Athènes, s'embarque à Alexandrie à bord d'un navire d'Égine ; surpris par la tempête au large de Chypre, il ne dut son salut qu'à l'assistance d'un navire phénicien qui rentrait à son port d'attache⁷.

1. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre*, 33.

2. Marc le Diacre, 52 (éd. Grégoire, p. 111).

3. Claudien, *Epigr.* 22, 3-4.

4. Saint Ambroise, *De excessu Saturi*, I, 26 et 50 (cf. Palanque, *Saint Ambroise et l'Empire romain*, p. 488).

5. Saint Augustin, *Epit.*, 97.

6. Paulin de Nole, *Epit.*, 49.

7. Grégoire de Nazianze, *Oratio*, 18, 21 ; *de Vita*, I, 308 et suiv. ; X, 124 et suiv.

Cela ne veut pas dire que la mer soit ouverte à la navigation hivernale. Dans chaque cas, en effet, ces voyages sont présentés par ceux qui les rapportent comme des exceptions aux règles normales, en particulier ceux de Grégoire et des naviculaires de Paulin, les seuls qui se soient effectués à bord de transports de haute mer. Ils confirment donc plus qu'il n'infirmement la notion de *mare clausum*¹.

Les textes juridiques nous amènent-ils à de semblables conclusions? Ils sont peu nombreux et peuvent se classer en deux groupes, l'un d'ordre général, l'autre plus spécialement appliqué aux naviculaires. Le code Justinien, au titre *de officio rectoris provinciae*, contient une loi par laquelle les empereurs constatent le retard mis par une plainte des Rhodiens à leur parvenir, retard imputable non à leur faute, mais au fait que « l'hiver la navigation est souvent périlleuse et toujours incertaine ». Ils ordonnent donc aux gouverneurs de passer l'hiver dans l'île, sous peine d'une lourde amende². Cette loi se rapporte évidemment à la circulation des courriers, mais, du fait que celle-ci était difficile entre Rhodes et Constantinople, malgré la position remarquable de l'île près du continent et des îles de l'Égée, on peut conclure à des difficultés plus considérables pour les grands transports qui ne pouvaient se réfugier dans tous les ports.

L'autre groupe comprend quatre lois insérées au code Théodosien, trois au titre *de naviculariis* et une au titre *de naufragiis*³. De ces lois, deux sont reprises par le code Justinien, l'une textuellement, l'autre avec quelques modifications de détail⁴; l'une de ces lois a trait aux fraudes des naviculaires qui trafiquent des cargaisons de l'État. Ils profitent pour le faire du délai de deux ans qui leur est accordé depuis Constantin pour rapporter à leur port d'origine les quittances attestant qu'ils ont accompli leurs obligations. Fait remarquable, l'empereur Honorius ne cherche pas à réduire ce délai, qu'il déclare nécessaire par suite des hasards de la navigation et de l'hiver⁵. L'interruption supposée par cette loi

1. Augustin, *Epit.*, 27 : *Etiam media hieme*. — Paulin de Nole, *Epit.*, 49 : *Non exspectato tempore*. — Grégoire, *Oratio*, 18 : παντελῶς ἔξω τῆς ὥρας.

2. *C. Just.*, I, 40, 6 : *Quoniam tempore hiemis navigatio saepe periculosa est et semper incerta...* — Le code fait adresser cette loi au préfet du prétoire Cynegius par les empereurs Gratien, Valentinien et Théodose, mais Cynegius ne fut préfet qu'en 384, alors que Gratien avait été assassiné en août 383 ; il faut sans doute lui substituer Arcadius, reconnu en Orient dès 383.

3. *C. Th.*, XIII, 5, lois 26-27-34, et 9, loi 3.

4. *C. Just.*, XI, 2, 6 = *C. Th.*, XIII, 5, 34. — *C. Just.*, XI, 2, 3 = *C. Th.*, XIII, 9, 3.

5. *C. Th.*, XIII, 5, 26 : *biennium autem propter adversa hiemis et casus fortuitos in reportandis securitatibus non negamus* (a. 396).

est plus fortement suggérée par la suivante. Le même empereur y ordonne aux naviculaires de transporter le tiers du canon urbain, c'est-à-dire des vivres nécessaires à la nourriture de Rome, « dans les premiers jours de la navigation¹ », formule qui rappelle certaines de Symmaque² et pourrait appartenir au vocabulaire en usage dans les bureaux.

Mais, à cet égard, la loi la plus intéressante est celle du titre *de naufragiis*; ce n'est pas à proprement parler une loi, mais une réponse faite par l'empereur Gratien, en février 380, à des demandes formulées par les naviculaires africains. Cette réponse a été morcelée par les rédacteurs du Code entre le titre des naviculaires et celui des naufrages, mais seul ce dernier fragment nous intéresse. « Au sujet des deux demi-centièmes que vous réclamez pour les transports d'hiver, votre demande ne doit pas être prise en considération. Il a été décidé, à bon droit, que, comme la navigation est suspendue à partir du mois de novembre, avril, proche de la belle saison, soit consacré aux livraisons, que celles-ci se poursuivent obligatoirement des kalendes d'avril aux kalendes d'octobre, puisque la navigation est ouverte jusqu'aux ides de ce même mois³. » Nous avons là un tout qui se tient. Les naviculaires avaient l'habitude de toucher un certain pourcentage des cargaisons qu'ils transportaient pour le compte de l'État. Ce pourcentage venait en compensation du déchet inévitable au cours de la traversée et participait dans une faible mesure au paiement du transport. Il s'ajoutait aux privilèges fiscaux, comme l'exonération des *vectigalia* pour les marchandises transportées par les naviculaires pour leur propre compte⁴. La valeur de ces *centesimae* était de quatre centièmes pour la flotte d'Alexandrie⁵. Nous ne savons exacte-

1. *C. Th.*, XIII, 5, 27 : *navicularios tertiam urbani canonis portionem inter prima navigationis jubemus deferre exordia* (a. 397).

2. Symmaque, *Epist.*, IV, 63.

3. *C. Th.*, XIII, 9, 3 : ... *Ut a duarum semis centesimarum quae ex hibernis oneribus postulantur a vobis, petitio conquiescat. Placuit sane, ut novembri mense navigatione subtracta, aprilis qui aestati est proximus, susceptionibus adplicetur. Cujus susceptionis autem necessitas ex kal. aprilibus in diem kal. octobr. mansura servabitur; in diem vero iduum earumdem navigatio porrigetur.*

Ut a = puta, sans doute avec Godefroy.

Cette loi a été récemment commentée par Ch. Saumagne, *Un tarif fiscal au IV^e siècle* (*Karthago*, I, 1950, p. 173, n. 100). L'auteur y voit la suspension des navigations hivernales régulières qui, d'après lui, auraient été rétablies par la suite (*C. Th.*, XIII, 5, 34), mais il ne tient pas compte du fait que c'est là une réponse à une demande des naviculaires et que la loi 34 répond à une mesure de circonstance sur laquelle nous reviendrons.

4. *C. Th.*, XIII, 5, 16, 23, 24. Cf. Waltzing, *Étude historique sur les corporations professionnelles*, II, p. 414.

5. *C. Th.*, XII, 5, 7.

ment de combien elle était pour les naviculaires d'Afrique¹. Cette loi nous apprend que, pour les trajets effectués en hiver, les naviculaires avaient réclamé un supplément de 1/100^e, supplément que l'empereur leur refuse, en rappelant qu'on ne navigue pas l'hiver.

Comment expliquer les prétentions des naviculaires d'Afrique, sinon par l'habitude qu'avait l'État de les obliger à transporter le blé l'hiver quand le besoin s'en faisait sentir? Cette habitude est bien connue, c'est à elle déjà que Claude avait recours, et, à la fin du iv^e comme au début du v^e siècle, quelques textes nous en rappellent l'existence. Pendant l'hiver 361-62, Constance, maître de l'Afrique, mais non de l'Italie, fait expédier vers Constantinople le blé africain pour les besoins de la guerre contre Julien². En 409, à la suite d'une de ces famines³, devenues si fréquentes à Rome depuis que le blé d'Égypte va vers la nouvelle capitale⁴, les naviculaires qui se trouvent au port doivent, en plein hiver, s'embarquer pour la Sardaigne, afin d'y chercher du blé. Ce sont les aventures merveilleuses d'un matelot de cette flotte que nous rapporte Paulin⁵. Un texte juridique fait foi de cette coutume : en 410, l'Italie est ruinée par Alaric, l'hiver s'annonce terrible ; aussi l'empereur ordonne-t-il aux gouverneurs de provinces de contraindre les navires chargés qui seraient dans les ports de leur ressort à appareiller dès le moindre signe de beau temps, même en plein hiver⁶. Il est normal que pour ces obligations extraordinaires l'État allouât aux naviculaires des avantages supplémentaires, sans doute une majoration des *centesimae*. Il est normal aussi que les naviculaires aient cherché à exploiter au maximum cette pratique, c'est-à-dire qu'ils aient à leur tour pris l'habitude de faire en hiver les transports de l'État sur le court trajet d'Afrique à Rome ; ils se réservaient ainsi la belle saison pour leur usage personnel. Ils durent également réclamer pour ces transports hivernaux les mêmes avantages que pour les transports requis ; c'est

1. Waltzing, *op. cit.*, II, p. 423, s'appuie à tort sur cette loi pour attribuer aux naviculaires d'Afrique un pourcentage normal de 1/100^e.

2. Mamertinus, *Gratiarum actio XI*, 14.

3. Cf. J.-R. Palanque, *Famines à Rome à la fin du IV^e siècle*, *Rev. Ét. lat.*, 1931, p. 364 et suiv.

4. Claudien, *De bello gildonico*, v. 60.

5. Paulin, *Epit.*, 49 : *Hieme superiore compulsus in Sardinia... non exspectato tempore soliti com meatus ante aestivam temperiem onustum navigium vi publica urgente dimisit.*

6. *C. Th.*, XII, 5, 34 : *Judices qui in portibus dioeceseos suae onusta navigia, cum prosperior flatus invitat sub praetextu hiemis immorari permiserint, una cum municipibus et corporatis ejusdem loci, fortunarum priorum feriantur dispendiis.*

cette demande abusive que repousse Gratien. Après ce refus, l'empereur leur rappelle les termes du *mare clausum* : à partir du mois d'avril, ils reçoivent et embarquent le grain qu'ils transporteront ; les dernières livraisons s'effectuent aux kalendes d'octobre, de telle sorte qu'aux ides les cargaisons puissent être à Rome. Ce délai de quinze jours entre les dernières livraisons et leur arrivée à Rome est normal : la route de Carthage à Rome par la Sardaigne¹ — l'une des plus sûres et les plus courtes — mesure environ 700 km., soit 4,000 stades. A la vitesse de 500 à 900 stades par jour, donnée par Marcien², cette distance devait se franchir en six à dix jours. Compte tenu du temps d'embarquement et de débarquement³ des denrées, le délai entre la *susceptio* à Carthage et l'emmagasinement dans les greniers du port était de onze à seize jours, ce qui correspond bien aux données de la loi. Les naviculaires pouvaient ensuite, s'ils le voulaient, revenir à Carthage avant la fermeture effective de la navigation, au mois de novembre. Comme l'a fait remarquer Ed. Cuq, cette loi contient plus qu'une simple interdiction, c'est la menace de rendre les naviculaires responsables des pertes conformément aux règles de la navigation privée⁴. Nous sommes donc amenés à conclure que, au iv^e siècle, il y avait non seulement un empêchement de fait de naviguer l'hiver, mais que, pour les transports de l'État, il y avait un empêchement de droit de fin octobre à début avril. Nous retrouvons cette interdiction dans la législation de Justinien⁵ ; elle annonce ainsi celle du moyen âge et des temps modernes.

J. ROUGÉ.

1. C'est la route empruntée par la flotte envoyée contre Gildon. Cf. Claudien, *De bello gildonico*, 519-524.

2. Marcien, *Epitome peripli Menippeï*, par. 5. Cf. E. de Saint-Denis, *La vitesse des navires anciens*, *Rev. arch.*, 1941, XVIII, p. 121.

3. Deux jours pour l'embarquement et quatre pour le débarquement en Égypte au III^e siècle. Cf. Wilcken, *Chrestomathie des Papyruskunde*, I, n^o 341 ; Ashburner, *op. cit.*, p. CLXXIX.

4. Cuq, *Dictionnaire des Antiquités*, art. *Naufragium*. — *Digeste*, VI, 36, 1 : *Culpa autem reus est possessor... qui navem a se petitam adverso tempore navigatum misit, si ea naufragio perempta est.*

5. D'une part, dans le fait que les lois étudiées ci-dessus se retrouvent dans le code Justinien ; d'autre part, dans les règles du transport des blés égyptiens. *Édit. XIII*, 6, 24 et 26. — Cf. Stein, *Histoire du Bas-Empire*, II, p. 754 et 765.