

Les nauclères, l'entretien du port et l'implication des gens de mer dans la vie civique éphésienne¹

François KIRBIHLER

Il peut paraître inutile de rappeler l'importance d'Éphèse. La cité côtière se situe au débouché de la vallée du Caÿstre, et a connu durant l'Antiquité plusieurs localisations différentes en fonction de choix politiques ou de contraintes géographiques et physiques. Le site d'époque hellénistique et impériale est favorable, et la plaine du Caÿstre, fertile, permet de bonnes récoltes, même si la production était insuffisante pour nourrir la nombreuse population de la cité².

Éphèse était un site portuaire antique de première importance. Un décret datant de la première guerre mithridatique évoque une liste de types de contrats pour lesquels les crédateurs acceptent un arrêt des remboursements : les prêts à la grosse sont mentionnés en premier lieu³. Strabon note au début de l'Empire l'essor du port, premier marché de l'Asie. Le géographe grec n'oublie pas de citer quelques ressources de l'*hinterland*, et au commencement de notre ère Éphèse commerce jusqu'en Cappadoce⁴. Les importations en provenance de l'Orient à destination d'Éphèse se développent aussi ; les relations commerciales vers l'ouest, vers l'Italie, donc Rome, et vers l'Adriatique, paraissent assez actives⁵ ; on a aussi la preuve d'importations italiennes à Éphèse et les travaux de T. Bezczky documen-

1. Qu'il me soit permis de remercier les organisateurs du colloque pour leur invitation, avec une pensée particulière pour É. Guerber, pour son inaltérable patience. Ma reconnaissance s'adresse aussi à A. Bresson pour sa relecture et ses pertinentes remarques.

2. Sur la plaine et ses ressources, voir désormais MERIÇ M., *Das Hinterland von Ephesos. Archäologisch-topographische Forschungen im Kaystros-Tal*, Vienne, 2009 ; voir aussi KIRBIHLER F., « Le Caÿstre et Éphèse. Un exemple d'interaction entre une rivière et ses riverains », dans LEBRETON S. et DAN A. (éd.), *Études des fleuves d'Asie Mineure*, à paraître.

3. *In Ephesos* Ia, 8, l. 48 : τὰ συμβόλαια τὰ τε ναυτικά.

4. STRABON, XII, 8, 15, et XIV, 1, 24 (premier marché d'Asie, Apamée étant le second) ; *id.*, XII, 2, 10 (commerce jusqu'en Cappadoce).

5. L'inscription *IGUR* I, 26, prouve qu'il y avait dans la capitale un bâtiment à l'usage des nauclères et des marchands éphésiens : ναυκλήροις καὶ ἐμπόροις. On connaît en outre une inscription d'Aquilée de 256 (*SEG*, 46 [1996], 1304), dans laquelle Ti. Claudius Magnus rappelle des évergésies ; le fait qu'il soit éphésien (*dom(o) Ephesius*) et décurion d'Aquilée est en soi un indice de liens commerciaux d'Éphèse avec Aquilée.

tent de mieux en mieux ce commerce⁶. Des routes commerciales vers le nord, vers la Propontide, Nicomédie et la mer Noire, ou vers le sud, à destination d'Alexandrie surtout, ainsi que vers le Levant, complètent le tableau. A. Boulanger soulignait déjà le rôle de pont entre l'Italie et la Grèce d'une part, l'Anatolie et l'Asie Mineure d'autre part⁷. Le commerce ne se faisait cependant pas à titre principal avec Rome, mais surtout avec Alexandrie et l'Asie mineure. Des monnaies datant de Gordien III célèbrent l'*homonioia* d'Éphèse et d'Alexandrie, cités qui se rendent mutuellement service⁸. En 301, l'édit de Dioclétien mentionne la route Éphèse-Alexandrie parmi les grands trajets maritimes de l'Empire, et la cité est encore mentionnée pour plusieurs autres trajets maritimes⁹.

Le rôle économique de la cité durant l'Antiquité a été confirmé par la découverte de la loi douanière de l'Asie, qui a donné lieu en quelques années à une abondante bibliographie¹⁰. Cette copie épigraphique a été

6. BEZECZY T., « Late Hellenistic and early Roman amphora stamps from Ephesus », dans KRINZINGER F. (éd.), *Studien zur hellenistischen Keramik in Ephesos*, Vienne, 2001, p. 11-19; *id.*, « Brindisian olive oil and wine in Ephesus », dans RIVET L. et SCIALLANO M. (éd.), *Vivre, produire et échanger : reflets méditerranéens. Mélanges offerts à B. Liou*, Montagnac, 2002, p. 355-358; *id.*, « Early Roman Food Import in Ephesus. Amphorae from the Tetragonos Agora », dans EIRING J. et LUND J. (éd.), *Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean. Acts of the International Colloquium at the Danish Institute at Athens, September 26-29, 2002*, Århus/Oxford/Oakville, 2004, p. 85-97; *id.*, « Wine Trade from Campania to Ephesus », dans BRANDT B. (éd.), *Synergia. Festschrift für Friedrich Krinzing*, I, Vienne, 2005, p. 51-53; *id.*, « Roman Amphorae from the Basilica and the Prytaneion », dans MITSOPOULOS-LÉON V. et LANG-AUINGER Cl. (éd.), *Die Basilika am Staatsmarkt in Ephesus, 2. Teil: Funde klassischer bis römischer Zeit (FiE 9, 2/3)*, Vienne, p. 61-63; *id.*, « Italian Wine in the Eastern Mediterranean. Amphorae from Etruria, Latium, and Campania from the fourth century B. C. to the first century A. D. The Case of the Ephesian Amphorae » (Rome, 2008. International Congress of Classical Archeology), *Bolletino di archaeologia on line*, 2010, consulté sur internet le 15-10-2011 à l'adresse suivante : http://151.12.58.75/archeologia/bao_document/articoli/6_BEZECZY.pdf.
7. BOULANGER A., *Aelius Aristide et la sophistique dans la province d'Asie au I^{er} siècle de notre ère*, Paris, *BEFAR* 126, 1923, p. 17.
8. Cf. le tableau des monnaies de concorde conclues par Éphèse à la fin de mon article : KIRBIHLER F., « Les émissions de monnaies d'*homonioia* et les crises alimentaires en Asie sous Marc Aurèle », *REA*, 108, 2, 2006, p. 613-640 (p. 638-640), avec renvois bibliographiques.
9. LAUFFER S., *Edictum Diocletiani de pretiis*, Berlin, 1971; GIACCHERO M., *Edictum Diocletiani de Pretiis rerum venalium*, Gênes, 1974; ajouter les trouvailles d'Aezanoi : *ZPE*, 26, 1977, p. 125-151; 34, 1979, p. 163-210; chap. 35, 8 : Ab Alexandria [Ef]eso; 35, 20 : ab Oriente Efeso; 35, 39 : a Nicomedia Ef[eso].
10. Ce texte très important a été publié par ENGELMANN H. et KNIBBE D., *Das Zollgesetz der Provinz Asia. Eine neue Inschrift aus Ephesos*, *EA*, 14, 1989 (= *AE*, 1989, 681). Il a subi maintes propositions de corrections, en raison de la mutilation d'ampleur variable des débuts de ligne; état de la bibliographie des premières années après la parution par CARRELLI, S., « Alcune osservazioni sul portorium Asiae », dans VIRGILIO B. (éd.), *Studi hellenistici VIII*, 1996, p. 175-189, et DREHER M., « Das Monumentum Ephesenum und das römische Zollwesen », *MBAH*, 16, 1997, p. 79-96. Les aspects plus précisément douaniers et fiscaux ont fait l'objet de plusieurs mises au point par NICOLET Cl. : « À propos du règlement douanier d'Asie », *CRAI*, 1990, p. 675-698 (= *id.*, *Censeurs et publicains*, Paris, 2000, p. 335-352); *id.*, « Le Monumentum Ephesenum et les dîmes d'Asie », *BCH*, 115, 1991, p. 465-480 (= *id.*, *ibid.*, p. 353-365); *id.* « Le Monumentum Ephesenum et la délimitation du portorium d'Asie », *MEFRA*, 105, 1993 p. 929-959 (= *id.*, *ibid.*, p. 367-384); *id.*, « Le Monumentum Ephesenum, la loi Terentia-Cassia et les dîmes d'Asie », *MEFRA*, 111, 1999, p. 191-215. La publication de référence est désormais COTTIER M., CRAWFORD M. H., CROWTHER C. V., FERRARY J.-L., LEVICK B. M., SALOMIES O. et WÖRRLE M. (éd.), *The customs law of Asia*, Oxford, 2008 (autres

retrouvée parce que la cité était capitale de province et le siège de la taxe du quarantième, la *quadragesima portuum Asiae*. L'activité douanière est une des causes de l'importante présence italienne dans la ville¹¹. La ville était aussi le centre d'un important trafic d'esclaves, mais les textes restent discrets sur ce point¹².

On pourrait penser au vu de ces données que les gens de mer occupent une place importante dans la vie de la cité. C'est plutôt au contraire leur discrétion dans l'épigraphie publique qui frappe. Il est évident que divers préjugés ont dû jouer, même si une évolution sur ce point paraît envisageable en fin de période. Les sources de l'Antiquité sont en effet souvent réticentes à l'encontre des gens de la mer et des ports. Les préjugés depuis l'époque classique à l'égard du commerce, maritime ou autre, sont parfois vifs, comme le prouve la plupart des auteurs grecs qui se sont exprimés sur le sujet.

Pour Platon et Aristote, les ports sont des lieux mal famés, propices aux nouveautés, rarement positives, qui se répandent à partir de ces lieux : les commerçants, en particulier ceux d'origine étrangère, sont mal vus¹³. Cicéron exprime dans un passage célèbre, souvent commenté, des remarques concernant l'honorabilité variable des commerçants, défendable dans le cas du commerce de gros¹⁴. Par conséquent, le problème de l'honorabilité de certaines formes d'investissement commercial et maritime se pose évidemment, car les documents civiques évoquent rarement les gens de mer, y compris à l'époque impériale. Le monde marchand apparaît par ailleurs

références bibliographiques p. 312-327). Une loi semblable est attestée en Lycie : TAKMER B., « *Lex Portorii Provinciae Lyciae*. Ein Vorbericht über die Zollschrift aus Andriake aus neronischer Zeit », *Gephyra*, 4, 2007, p. 165-188.

11. Concernant la présence italienne à Éphèse et en Asie Mineure, en attendant la publication de KIRBIHLER F., *Les notables d'Éphèse. Essai d'histoire sociale (133 av. J.-C.-262 apr. J.-C.)*, thèse inédite université Tours, 2003, 4 vol., t. 2, p. 399-444, cf. *id.*, « Die Italiker in Kleinasien, mit besonderer Berücksichtigung von Ephesos (133 v. Chr.-1 Jh. n. Chr.) », dans MEYER M. (éd.), *Neue Zeiten, neue Sitten. Zu Rezeption und Integration römischen und italischen Kulturguts in Kleinasien*, Vienne, 2007, p. 19-35, avec des cartes : plus de 220 gentilices non impériaux sont attestés à Éphèse, dont près d'un tiers en commun avec Délos.
12. VARRON, *De la langue latine*, VIII, 21, exemple d'achat d'esclave éphésien qui semble attester le rôle proverbial ou traditionnel de cette cité pour la redistribution d'individus de statut servile ; ce serait une place de vente parmi les plus importantes. Les allusions dans le *monumentum ephesenum* l. 12, 62, 72-76, 98-99 et l. 116-123 laissent deviner l'importance du commerce des esclaves pour certains ports d'Asie ; cf. également *IV Ephesos* III, 646, et VII, 1, 3025, mention d'un *statarium*, un marché aux esclaves. Voir aussi DESCAT R., « À quoi ressemble un marché d'esclaves ? », dans CHANKOWSKI V. et KARVONIS P. (éd.), *Tout vendre, tout acheter. Structures et équipements des marchés antiques*, actes du colloque d'Athènes, 16-19 juin 2009, Bordeaux, 2012, p. 203-211.
13. Exemple de méfiance à l'égard de commerçants étrangers : PLATON, *Lois*, 952 d-953 e ; Platon note aussi que les ports apportent la corruption d'idées nouvelles et diminuent l'influence des éléments fonciers (*Lois*, IV, 704 d-705 a) ; Aristote rappelle ces préjugés en mentionnant l'accusation que les ports apportent toutes sortes de trafics, tout en estimant qu'une politique volontariste saura éliminer ces dangers (*Politique*, VII, 6 = 1327 a 15-20) ; voir aussi l'étude de BRESSON A., *La cité marchande*, Bordeaux, 1993, p. 109-130 (= chap. 6 : « Aristote et le commerce extérieur »).
14. CICÉRON, *De officiis*, I, 151. Certaines cités paraissent avoir eu une attitude fort conservatrice en la matière, Sparte au premier chef : PHILOSTRATE, *Apollonius de Tyane*, IV, 32, rapporte le cas d'un jeune Spartiate condamné pour s'être livré à des pratiques commerciales.

peu attesté dans l'épigraphie publique, sans doute parce que les organes décisionnels de presque toutes les cités ne délivraient guère de marques d'honneurs aux gens du commerce, ce qui pose le problème du degré d'intégration de ces derniers aux structures civiques¹⁵.

Éphèse étant un des principaux ports et *emporía* de la mer Égée, le rapport entre gens de mer et institutions civiques s'y pose bien évidemment. J'entends ici évoquer le cas des naoclères, terme qui a fait l'objet de diverses tentatives de définition : le rapport entre marchands et naoclères demeure une question historique où tout sans doute n'a pas été dit.

Les deux groupes ne se confondent pas forcément : pour B. Holtheide, les naoclères, qui sont à la fois armateurs et capitaines, sont des libres dans leur grande majorité¹⁶. J. Rougé, qui analyse longuement le terme et son évolution, estime qu'au Haut-Empire le mot conserve un sens voisin de celui qu'il avait à l'époque hellénistique : il s'agit du responsable économique du navire (*magister navis*, à ce titre il ne se confond donc pas forcément avec l'armateur dont il peut être le représentant¹⁷), et peut donc être propriétaire ou non du bateau ; il participe aux prêts maritimes, paie l'équipage, fait payer les services rendus par le transport en bateau, fixe pour ou avec le capitaine (κυβερνήτης) les étapes de la navigation¹⁸. Pour J. Velissaropoulos, ils assurent « la responsabilité du transport », la question de la propriété étant secondaire ; elle poursuit : « si sur le plan juridique, le naoclère peut ne pas être le propriétaire du navire, dans le contexte socioéconomique il en est incontestablement le patron¹⁹ ». H. W. Pleket, voit en eux des armateurs et marchands²⁰. Les désaccords, ou au moins les nuances, entre spécialistes s'expliquent en partie par le caractère parcellaire de la documentation.

La catégorie des marchands voyait ainsi se mêler des gens d'origine distincte, ingénus et affranchis, propriétaires de bateaux, simples marchands et représentants des armateurs. On peut considérer que l'on a souvent affaire à des responsables du transport de la marchandise, parfois propriétaires du navire et de la marchandise, mais dont le statut, qu'il s'agisse de la

15. Il existe cependant à la haute époque hellénistique un certain nombre de décrets affichés à l'Artémision en l'honneur de marchands méritants ayant ravitaillé la cité dans une conjoncture difficile : *exempli gratia* *IvEphesos* V, 1455, décret de concession de citoyenneté pour un Rhodien ayant apporté du blé à Éphèse ; ce marchand et sa famille sont étudiés dans BRESSON A., *La cité marchande*, Bordeaux, 2000, p. 95-99.

16. HOLTHEIDE B., « Zum privaten Seehandel im östlichen Mittelmeer (1.-3. Jh. n. Chr.) », *MBAH* 1, 2, 1982, p. 3-13 (p. 5).

17. J. Rougé semble n'en faire que cela, mais j'avoue ne pas comprendre ce qui empêcherait un naoclère de devenir armateur s'il parvient à acheter un navire et s'il embarque sur son unique bateau : en ce cas il est naoclère et armateur, ce qui me paraît du domaine du possible.

18. ROUGÉ J., *Recherches sur l'organisation maritime du commerce en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966, p. 229-245.

19. VÉLISSAROPOULOS J., *Les naoclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève, 1980, p. 337-338.

20. PLEKET H. W., « The Roman State and the Economy: The Case of Ephesus », dans *Entretiens d'archéologie et d'histoire de Saint-Bertrand-de-Comminges, Économie antique, Les échanges dans l'Antiquité : le rôle de l'État*, Saint-Bertrand-de-Comminges, 1994, p. 122.

possession de la citoyenneté romaine ou de la citoyenneté locale, ou encore de l'ingénuité de la naissance, peut comporter de sensibles différences.

La question du rapport entre cette catégorie de personnes et les institutions éphésiennes pouvait sembler d'autant plus intéressante à traiter que la cité se caractérise par un potentiel de 5 000 inscriptions d'époque hellénistique et romaine. Cependant les sources, sans être inexistantes, sont parfois déconcertantes, en particulier aux yeux de spécialistes d'autres périodes. Les actes de la pratique, tant institutionnels que commerciaux, ont à peu près disparu ; ne subsistent que des inscriptions publiques dont le propos n'est presque jamais celui de mettre en valeur les gens de mer, en particulier les nauclères, pour eux-mêmes. De même, les liens entre les nauclères et les autres groupes de la société doivent-ils être scrutés, mais bien des interrogations demeurent.

Souligner l'importance du port et la régularité de son entretien paraît un préalable indispensable dans le cadre de cette enquête, car ces faits expliquent tout simplement l'existence des nauclères ; j'examine ensuite les attestations des nauclères et leur appartenance au Conseil, cas peu nombreux à vrai dire ; les liens avec d'autres personnes de la société éphésienne, en particulier les grands notables, que l'on devine plus qu'on ne les saisit, constituent le dernier angle d'approche.

L'importance du port et son entretien

Si la documentation citée indique l'importance des activités maritimes, il reste que le port d'Éphèse d'époque impériale demeure mal connu, même si quelques progrès récents sont à enregistrer. La zone portuaire demeure un quasi-fantôme archéologique : les sondages opérés à la fin des années quatre-vingt dans le secteur sud-ouest du port n'ont débouché que sur des rapports préliminaires et deux articles. Les fouilles n'ont pas été reprises depuis lors à ma connaissance²¹. Le port de la ville d'époque impériale n'est pas à l'emplacement du port de l'époque hellénistique²² ; il existait par ailleurs aussi sur la

21. Rapports préliminaires par LANGMANN G., « Ephesos 1987 », *ÖJh*, 58, 1988, *Beibl.*, p. 9 ; *id.*, « Ephesos 1988 », *ÖJh*, 59, 1989, *Beibl.*, p. 8-9 ; *id.*, « Ephesos 1989 », 60, 1990, *Beibl.*, p. 31 ; article synthétique de ZABEHLICKY H., « Preliminary views of the Ephesian Harbor », dans KOESTER H. (éd.), *Ephesos. Metropolis of Asia. An interdisciplinary Approach to its Archaeology, Religion, and Culture*, Cambridge (Mas), 1995, p. 201-215 ; voir aussi *id.*, « Die Grabungen im Hafen von Ephesos 1987-1989 », dans FRIESINGER H. et KRINZINGER F. (éd.), *100 Jahre österreichische Forschungen in Ephesos*, Vienne, 1999, p. 479-484, avec les pl. 104-106. Les fouilleurs de l'institut archéologique autrichien concentrent depuis quelques années leurs efforts vers la publication de matériel de fouille resté inédit et la confection de synthèses d'anciennes fouilles (concernant par exemple des constructions de l'agora civique d'époque impériale) ; ils effectuent aussi des sondages ponctuels sous les espaces déjà fouillés.

22. Pour les modifications du littoral éphésien durant l'Antiquité, voir KRAFT J.-C., KAYAN İ., BRÜCKNER H. et RAPP G. Jr, « A Geologic Analysis of Ancient Landscapes and the Harbors of Ephesus and the Artemision in Anatolia », *ÖJh*, 69, 2000, p. 175-233, et SCHERRER P., « Von Apaşa nach Hagios Theologos. Die Siedlungsgeschichte des Raumes Ephesos von prähistorischer

côte un avant-port du nom de Panormos, dont l'emplacement reste controversé : il se trouvait de toute manière sur la côte. Le littoral est actuellement très touristique et en proie à une urbanisation intense²³.

Les vestiges portuaires du site urbain d'Éphèse, d'après quelques remarques succinctes dispersées dans la maigre bibliographie disponible, paraissent dater pour l'essentiel de l'époque impériale « moyenne » telle que la définissent les chercheurs germanophones, à savoir les II^e-III^e siècles, l'époque de Trajan et d'Hadrien correspondant à d'importants aménagements portuaires. Le mobilier, pour l'essentiel des amphores, date surtout de l'Antiquité tardive (IV^e-VII^e s), qui correspond localement à un déclin assez net des activités. On ne peut que regretter l'absence de toute publication d'ensemble de ce qui n'apparaît que comme un gros sondage ; c'est d'autant plus regrettable que l'importance des installations est confirmée, voire réévaluée, par un important article qui constitue une nouvelle synthèse de l'histoire urbaine de la ville et tente une mise au point des connaissances concernant le port, y compris ses dimensions et sa capacité²⁴.

Le port avait une largeur de 390 mètres et une longueur de 650 mètres, couvrait une surface de 21 hectares, à comparer aux 33, 25 hectares du port de Trajan à Ostie. Il était longé par des aires et bâtiments de stockage²⁵. La capacité est estimée à 30-40 navires simultanément présents par jour à des fins de chargement et/ou déchargement. La saison de la navigation aurait permis de traiter 700 à 800 navires qui auraient transporté jusqu'à 160 000 tonnes de marchandises ou, si l'on préfère, l'équivalent de 2 400 000 amphores : ce serait un minimum, car le canal reliant le port à la mer Égée, large de 60 mètres environ, aurait également eu la capacité, en raison de la présence de môles, de décharger des bateaux. Il a été vu de surcroît plus haut qu'Éphèse disposait à Panormos d'un avant-port²⁶.

L'encombrement par les déchets de toutes sortes menaçait sans cesse le port. Ce dernier a en effet subi par la suite un processus d'envasement, à tel point que les vestiges actuels se trouvent à environ cinq kilomètres de la mer. Les deux premiers siècles de notre ère sont jalonnés de différentes tentatives de dragage et d'endiguement opérées par les autorités municipale, provinciale voire impériale. Plusieurs textes et inscriptions antiques témoi-

bis in byzantinischer Zeit unter dem Aspekt der maritimen und fluvialen Bedingungen », *ÖJh*, 76, 2007, p. 321-351 (= version française : *id.*, « D'Apaşa à Hagios Theologos : histoire de l'habitat de la région d'Éphèse de la préhistoire à l'époque byzantine, vue sous l'angle des contraintes maritimes et fluviales », dans DUMASY F. et QUEYREL F. [éd.], *Archéologie et environnement dans la Méditerranée antique*, Genève, 2009, p. 25-54).

23. Une localisation est proposée par MERIÇ R., « Zur Lage des ephesischen Aussenhafens Panormos », dans KANDLER M., KARWIESE S. et PILLINGER R. (éd.), *Lebendige Altertumswissenschaft: Festschrift für Herrmann Vetters*, Vienne, 1985, p. 30-32.

24. GROH S. et alii, « Neue Forschungen zur Stadtplanung in Ephesus », *ÖJh*, 75, 2006, p. 47-116 : le port aux pages 99-100, 105 et sur le plan entre les pages 80 et 81 d'après les quelques fouilles et des relevés géophysiques.

25. *Ibid.*, p. 99-100.

26. *Ibid.*, p. 99 et 105.

gnent de la nécessité de maintenir à intervalles réguliers en l'état les quais et la fonctionnalité de l'ensemble portuaire (voir tableau).

Intervenant	Date	Source	Nature de l'intervention	Fonction/motif ou circonstances
Barea Soranus	65-66	TACITE, <i>Annales</i> , XVI, 23	intervention pour maintenir le port ouvert	en vertu des pouvoirs de proconsul d'Asie
C. Licinius Maximus	v. 105	VII, 1, 3066	2500 drachmes pour des travaux au port	évergésie dans le cadre de la prytanie éponyme ²⁷
T. Flavius Montanus	v. 105-115	VI, 2061, II	75 000 deniers pour des travaux au port ²⁸	évergésie
Hadrien	124-129	II, 274	travaux pour contenir les crues du Caÿstre en changeant le cours, et maintenir la fonctionnalité du port (ou des ports)	décision prise lors du voyage de 129?
L. Antonius Albus	147-148	I, 23	ordonne que cessent les activités des tailleurs de pierre et des charpentiers dans la zone portuaire, parce qu'elles contribuent à encombrer le port et diminuer le tirant d'eau nécessaire aux bateaux	immixtion du proconsul en fonction dans la gestion du secrétaire du peuple Ti. Claudius Polydeukès Marcellus, tancé pour son incapacité à se faire obéir des artisans
M. Aurelius [...]	v. 200-225	VII, 1, 3071	20 000 deniers pour la restauration du port	à l'occasion de la grande-prêtrise
Valerius Festus	milieu III ^e s. ? (ca 220-260)	<i>ÖJh</i> , 55, 1984, <i>Hauptbl.</i> , p. 130 = <i>SEG</i> 34 [1984], 1094	a fait agrandir et sans doute entre-tenu le port	honoré par les orfèvres (<i>argyrokopoi</i>), qui le qualifient comme étant leur sauveur et évergète

Ainsi, constamment menacé par les dépôts d'alluvions, parfois par les déchets des travaux artisanaux situés directement près des quais, le port d'Éphèse a non moins constamment bénéficié durant tout le Principat de travaux destinés à le maintenir en bon état de fonctionnement. Si les sources ont conservé la trace de travaux ordonnés par les proconsuls ou les souverains, les notables magistrats ou grands-prêtres ont également laissé des témoignages de leurs évergésies en alternance avec les initiatives précédemment citées. Les proconsuls et empereurs sont en effet intervenus

27. Voir pour les évergésies *ob honorem* PONT A.-V., Orner la cité. *Enjeux culturels et politiques du paysage urbain dans l'Asie gréco-romaine*, Bordeaux, 2010, p. 396-398.

28. Ces évergésies sont contemporaines de grands travaux dans le port (cf. *supra* avec les références de la n. 21) : elles ont contribué à l'équipement d'Éphèse et sont un signe de la maintenance du bon état de fonctionnement du canal et des installations portuaires.

durant la seconde moitié du I^{er} siècle, en 65-66 et durant la première moitié du II^e : Hadrien sans doute entre 124 et 129²⁹, enfin le proconsul Antonius Albus probablement en 147-148.

Le début du II^e siècle voit aussi se développer l'activité des notables : C. Licinius Maximus Iulianus a pendant la prytanie, vers 105, consacré 2 500 drachmes pour des travaux au port. T. Flavius Montanus a également laissé sous Trajan 75 000 deniers pour la remise en état du port, sans doute vers 110. Ces données laissent à penser que le port a fait l'objet de travaux importants sous Trajan, dont le règne a correspondu à une période d'aménagements hydrauliques et d'ingénierie assez importants.

Les interventions se poursuivent au siècle suivant : M. Aurelius [...] a donné à l'occasion de la grande-prêtrise durant le premier quart du III^e siècle 20 000 deniers pour la rénovation du port, probablement son nettoyage et son dragage ; Valerius Festus a fait agrandir et sans doute restaurer le port peut-être encore vers le milieu du siècle³⁰.

Des fonctions en rapport avec le bon fonctionnement du port et du commerce sont attestées par l'épigraphie locale. La liménarchie paraît être une fonction tardive : les trois cas connus à Éphèse se situent entre 200 et 250-260. Cette responsabilité est évidemment en rapport avec le port : le liménarque est nommé par les autorités romaines parmi les magistrats municipaux. Il est à la tête du port, il est le gardien des bateaux et dispose de pouvoirs de police. J. Rougé le considère comme un commissaire du port³¹. La liménarchie est à interpréter comme une liturgie du type de l'irénarchie et de la décaprotie : la responsabilité du bon ordre et du bon fonctionnement du port complète l'irénarchie, responsabilité de la police et donc de l'ordre dans la ville et/ou la campagne, ainsi que la décaprotie, responsabilité de la rentrée et du « bon ordre » des impôts, en quelque sorte la « police des impôts ». Cette fonction revêt en effet d'autant plus d'importance que le port d'Éphèse voit augmenter sous le Haut-Empire sa fonction stratégique, particulièrement à partir de la guerre parthique et des années 60 du II^e siècle : le port vit passer des troupes romaines dans les deux sens, et il en fut de même à l'extrême fin du siècle, ou encore au milieu du III^e, avec la phase la plus active de la guerre perse, en 242-244³². Quant à la fonction d'emporiaire, elle n'est attestée qu'une fois et pose

29. *IvEphesos* II, 274, date de 129 par la mention de la 13^e puissance tribunicienne : les travaux au port et pour dériver le Caÿstre ont peut-être été décidés lors du premier séjour de l'empereur, durant l'été 124 (*SEG*, 38 [1988], 1462, l. 6, présence attestée le 29 août).

30. La datation de *ÖJh*, 55, 1984, *Hauptbl.*, p. 130 = *SEG*, 34 [1984], 1094 n'est pas sûre : on peut hésiter pour l'inscription entre une datation d'époque sévérienne, sous Élagabal, et une autre plus tardive, sous Valérien et/ou Gallien, vers 258-262, en raison de la mention l. 4-5 des trois néocories des Augustes, soit quatre néocories en tout.

31. ROUGÉ J., *op. cit.* (n. 18), p. 210 ; voir aussi *AE*, 1948, 201, l. 5-6, et *CJ*, VII, 16, 38 (de 294).

32. KEIL J., « Ephesos und der Etappendienst zwischen der Nord- und Ostfront des Imperium Romanum », *Anzeiger*, 92, 1955, p. 159-170.

un problème de définition qui dépasse le cadre de la présente enquête³³ : l'emporiarque n'existe pas dans la documentation, il est vrai très réduite, de concert avec la liménarchie.

Nom	Référence	Date	Cursus
Anonyme	SEG, 34 [1984], 1107	III ^e siècle?	prytane irénarque de la cité stratège emporiarque paraphylax décaprote des revenus d'Artémis
C. Mindius Hegumenus	SEG, 34 [1984], 1093	200-250	décaprote éphébarque liménarque paidonomos
Anonyme	III, 802	205-220	stratège paraphylax décaprote liménarque seul irénarque de la chora
Aurelius Stilianus	II, 558	220-260	paraphylax liménarque agoranome

Les nauclères dans la cité

Ces nauclères qui avaient une *statio* à Ostie et commerçaient jusqu'à Rome, quelles attestations en avons-nous à Éphèse³⁴? Comme la zone du port n'a pas vraiment été fouillée, et qu'aucune nécropole n'a fait l'objet d'investigations systématiques, la majorité de la documentation potentielle concernant les nauclères reste probablement enfouie et encore à découvrir. Par conséquent les nauclères apparaissent précisément dans des inscriptions non commerciales relatives à la vie civique, à de rares exceptions près. L'association des nauclères et les quelques personnes repérées sous ce nom, ou pour lesquelles on peut soupçonner une profession de marchand, en raison de citoyennetés multiples dans des ports, sont regroupées dans le tableau ci-dessous, en tentant de respecter l'ordre chronologique des témoignages :

33. Pour PLEKET H. W., *op. cit.*, p. 121, l'emporiarque correspond à un responsable d'un avant-port, entrepôt et marché semble-t-il, que l'auteur situe hypothétiquement à Panormos.

34. *IGUR* I, 26 : ναυκλήριος καὶ ἐ[μ]πόριος]. Peut-être faut-il voir aussi en Q. Calpurnius Rufus, éphésien, qui élève une pierre tombale à son affranchi Q. Calpurnius Bryon décédé à Pouzzoles (*IG*, XIV, 847), un nauclère.

Nom	Date	Document	Dénomination	Circonstances
Licinnius Naoclèrus	54-59	I, 20	naoclère? pas attesté comme bouleute	évergète : a contribué à la construction de la maison de l'octroi des pêcheurs de poisson
L. Erastus	peu après 129	V, 1487	naoclère bouleute	– a convoyé dans le cadre du voyage impérial : a participé au voyage d'Hadrien d'Éphèse à Rhodes, d'Eleusis à Éphèse – recommandé par l'empereur pour devenir membre du Conseil
L. Philokyrios	peu après 129	1488	naoclère bouleute	– a convoyé dans le cadre du voyage impérial – recommandé par l'empereur pour devenir membre du Conseil
M. Aurelius Rufinus?	161-212?	V, 1617	bouleute d'Alexandrie, Rhodes et Éphèse	– dans le cadre d'une liste agonistique? – citoyennetés multiples le long d'une route commerciale maritime?
(L'association) des naoclères	II ^e -III ^e siècles date inconnue date inconnue	– II, 542 – V, 1984 A – inscription inédite (mentionnée en <i>Ōjb</i> , 71, 2002, p. 380)	naoclères	– emplacements réservés au théâtre; groupe reconnu par institutions civiques – trouvé en emploi – mention dans le cadre d'une fondation testamentaire que les naoclères, naopes et un <i>stolos éphésien</i> doivent faire respecter
[...]us Cornelia (tribu) [...] Ce]ler	fin du I ^{er} s.? (après Antonin sans doute)	III, 946	naope et naoclère bouleute	liste de naopes
Anonyme	fin du I ^{er} s.? (après Antonin sans doute)	III, 946	naope et naoclère	liste de naopes
G. Iulius Polychronius	v. 230-240	III, 678	bouleute de Cyziqne et Éphèse	élève une statue ds l'Artemision à son ami et patron T. Fl. Vedius Apellās

Un fragment de marbre trouvé par les premiers fouilleurs dans des déblais devant le théâtre et qui en provenait probablement comporte la mention de naoclères au génitif pluriel. Il s'agissait certainement d'une ou de place(s) réservée(s) pour un ou des individu(s), mais comme élément d'un groupe possédant une certaine reconnaissance au sein de la cité : les membres de l'association professionnelle avaient donc des sièges regroupés au théâtre. L'association des naoclères fait ainsi partie des groupes reconnus

par la communauté civique qui disposaient de places réservées. Les nauclères font partie des associations de métier de l'Orient romain étudiées par O. Van Nijf³⁵. Il faut ajouter à ce témoignage une inscription fragmentaire trouvée en remploi dans les thermes de Varius, qui mentionne, également au génitif pluriel, le groupe des nauclères et une inscription funéraire inédite.

Certes, plusieurs noms paraissent affectés d'une certaine marge d'incertitude : pour Licinnius le terme « nauclerus » est présenté dans la publication comme un *cognomen* : pourtant même dans ce cas de figure il peut renvoyer à une réalité sociale, une profession pour le personnage ou au sein de sa famille. M. Aurelius Rufinus dont les trois appartenances au Conseil sont en rapport avec trois cités portuaires majeures, Alexandrie, Rhodes et Éphèse, est un cas au fond douteux : en effet, il pourrait être cité dans un contexte agonistique, l'inscription ayant été retrouvée au théâtre, et les citoyennetés dans ce cas constitueraient la récompense d'un vainqueur de concours³⁶ ; néanmoins, la mention de trois grands ports de commerce doit inciter à la prudence, le personnage pouvant éventuellement représenter sa famille pour des affaires commerciales³⁷. En revanche, le cas de G. Iulius Polychronius me paraît nettement plus sûr, mais sera discuté en troisième partie *infra*.

La capitale provinciale comportait comme toute cité grecque trois organes institutionnels principaux : l'Assemblée, le Conseil et les magistrats. On ne connaît pas de magistrat nauclère, mais les magistratures inférieures comptent peu d'individus attestés ; les nauclères étaient sans doute perdus dans la masse anonyme de l'Assemblée, bien qu'il ne faille pas écarter pour eux d'emblée la possibilité d'apparaître comme un groupe d'opinion dans une assemblée qui durant le Haut-Empire avancé (III^e siècle ?) fonctionnait peut-être par acclamations ; en revanche, une discussion au sujet de l'appartenance des nauclères à la boulè s'impose.

Le Conseil de la cité d'Éphèse comptait 450 membres en 104 : il s'agit en tout cas d'une déduction logique, faite à partir de la fondation de Vibius Salutaris qui prévoit une distribution de 450 drachmes à raison d'une drachme par bouleute³⁸. Un conseil de cité de plusieurs centaines de membres comprend forcément une hiérarchie en son sein, ce qui paraît

35. VAN NIJF O. M., *The Civic World of Professional Associations in the Roman East*, Amsterdam, 1997, p. 257-259 (liste des métiers représentés par des places réservées dans des édifices de spectacles) ; *id.*, *ibid.*, p. 219 (évoque de places réservées pour des membres d'associations professionnelles dans les toilettes du gymnase de Vadius, mais les nauclères ne figurent pas dans la liste qui comprend des personnes sans doute au travail dans des lieux proches) ; liste des places réservées dans l'épigraphie éphésienne à la p. 219, n. 57.

36. L'inscription est d'ailleurs présentée comme telle dans les *IvEphesos*.

37. Voir à ce sujet KIRBIHLER F., « Le développement de la double citoyenneté à Éphèse à travers quelques cas d'époque impériale », dans HELLER A. et PONT A.-V. (éd.), *Patrie d'origine et patries électives. Les citoyennetés multiples dans le monde grec d'époque romaine*, actes du colloque international de Tours (6-7 novembre 2009), Bordeaux, Ausonius, 2012, p. 309-326 (en part. p. 315 et 321, où le cas d'Aurelius Rufinus est évoqué et discuté).

38. *IvEphesos* Ia, 27, l. 222-226.

confirmé par un rescrit d'Hadrien aux habitants de Clazomènes envisageant au moins deux niveaux de dignité parmi les conseillers de cette cité³⁹. Les rangs de conseillers se distinguaient par la gestion ou non des magistratures, ou de certaines magistratures seulement, par la fortune aussi, sans doute également par la possibilité de peser sur les débats et les votes.

L'existence de bouleutes nauclères est également envisagée par le *Digeste*, mais indirectement. Les juristes, en se posant la question de l'accès au Conseil de marchands, prouvent d'ailleurs la persistance de sentiments hostiles envers ce genre de gains, ce qui est aussi attesté par la littérature⁴⁰. Néanmoins Callistrate, qui écrit sous Septime Sévère, estime qu'un marchand, même assez modeste, peut devenir décurion ou bouleute⁴¹. Cette possibilité théorique évoquée par une source juridique est confortée par les preuves positives de mentions de bouleutes nauclères apportées par l'épigraphie et mentionnées dans le tableau ci-dessus.

Le rescrit cité d'Hadrien n'est pas le seul document du règne témoignant de son activité envers le Conseil. On connaît par ailleurs la faveur qu'Hadrien a témoignée à l'égard de ceux qui maîtrisaient un art : citoyenneté concédée à plusieurs médecins⁴² ; faveurs témoignées à Dionysios de Milet, Éphésien d'adoption, fait chevalier, procureur par Hadrien et membre du Musée⁴³, rencontré à Milet ou à Éphèse.

Plus remarquable apparaît l'intervention impériale dans le cas de L. Erastus et de L. Philokyrius en 129 : l'empereur Hadrien demande par lettres l'accès au Conseil pour deux nauclères et le souverain est prêt à offrir la *summa honoraria*, en cas d'acceptation des deux candidats⁴⁴. L. Erastus et son collègue L. Philokyrios ont eu l'occasion de se faire remarquer de l'empereur lors de la navigation au printemps 129 d'Eleusis à Éphèse⁴⁵ : ils ont navigué entre Athènes, Rhodes et Éphèse.

Il ne faut pas exagérer la proximité des deux hommes avec la personne impériale. Th. Drew-Bear et F. Richard insistent sur la non-proximité d'Érastos avec le souverain et se démarquent explicitement des commentateurs précédents de l'inscription ; ils font des deux nauclères, pour des raisons onomastiques, les affranchis de notables éphésiens. Érastos et son collègue ne pouvaient avoir été des amis personnels de l'empereur, car ils n'étaient durant

39. *Digeste*, 50, 7, 5, 5.

40. Les préjugés tenaces à l'encontre des nauclères sont résumés par HOLHEIDE B., *op. cit.* ; cf. aussi les remarques de l'introduction, *supra*.

41. *Digeste*, 50, 2, 12, entre 198 et 211 (probablement).

42. KIRBIHLER F., *Les notables d'Éphèse*, *op. cit.*, I, p. 335 ; 337 ; 339 ; II, p. 468-469.

43. *PIR*² D 105 ; cf. aussi PUECH B., *Orateurs et sophistes dans les inscriptions grecques d'époque impériale*, Paris, 2002, p. 229-232.

44. *IvEphesos* V, 1487 ; 1488 ; cf. KIRBIHLER F., *Les notables d'Éphèse*, *op. cit.*, I, p. 371 ; 374.

45. DREW-BEAR Th. et RICHARD F., « Hadrien et Erastos, nauclère d'Éphèse », dans LE BOHEC Y. (éd.), *L'Afrique, la Gaule, la religion à l'époque romaine, Mélanges à la mémoire de Marcel Le Glay*, coll. « Latomus », n° 226, Bruxelles, 1994, p. 742-751. Les lignes qui suivent résument la teneur de l'article ; pour les voyages d'Hadrien, voir HALFMANN H., *Itinera principum*, Stuttgart, 1986, 188-210, et SYME R., « Journeys of Hadrian », *ZPE*, 73, 1988, p. 159-170.

les voyages impériaux que des capitaines parmi bien d'autres. Hadrien intervient en effet de la même manière en faveur des deux nauclères, alors qu'il ne peut avoir séjourné sur deux bateaux à la fois. Érastos et Philokyrios dirigeaient sans doute des bateaux de commerce contenant surtout des bagages, et accompagnant les navires de guerre sur lesquels étaient transportées les personnes les plus éminentes du convoi impérial.

Il paraît donc vraisemblable que l'empereur n'avait pas affaire à des familiers. Néanmoins, le fait que l'empereur intervienne dans le cadre d'une affaire somme toute mineure peut prouver deux points : l'entrée au Conseil restait assez difficile pour des capitaines marchands, et une recommandation puissante était sans doute fort utile ; l'empereur faisait preuve d'une certaine absence de préjugés, en raison peut-être d'un tempérament poussé au paradoxe⁴⁶, et était prêt à venir en aide à des personnes peu considérées par la majorité des notables les plus en vue, mais dont il avait apprécié la contribution, même modeste, à la réussite de ses voyages.

Cependant, la persistance de l'opposition d'une fraction au moins du Conseil à certaines candidatures paraît se déduire du contexte. Cette affaire ne permet cependant pas de savoir si la fortune pour candidater à la fonction de bouleute manquait, ou si le manque d'honorabilité du métier faisait encore problème à une fraction significative du Conseil. La somme nécessaire pour entrer au Conseil devait être élevée à Éphèse pour les capitaines Erastos et Philokyrios, et un minimum de 5 000 deniers paraît possible, car la prêtrise d'Artémis implique dès le 1^{er} siècle également le versement de 5 000 deniers⁴⁷. On ne peut apporter aucune confirmation décisive pour Éphèse, mais cet ordre de grandeur paraît acceptable : pour certains bouleutes ce sera la seule dépense importante de leur carrière.

L'interprétation du phénomène d'admission des nauclères au Conseil n'est pas facile. Par ailleurs, un document prouve qu'un nauclère est bouleute et a pu payer apparemment la *summa honoraria*, tout en appartenant au collège des naopes⁴⁸. [...]us Celer, est attesté comme bouleute et naope⁴⁹, et un nauclère anonyme est dans le même texte naope ; l'appartenance au collège des naopes, chargé de l'entretien du parc immobilier de l'Artémision, qui mêle des personnes de dignité variable, paraît attester une considération au moins relative. L'accès aux rangs inférieurs du Conseil est manifestement envisageable si l'on en croit ces quelques exemples. On se trouve face à une classe marchande sans doute assez nombreuse pour être prise en compte afin de compléter les effectifs considérables du Conseil local.

Il reste possible que les préventions aient commencé à décliner au 11^e siècle : j'en vois une preuve dans la mention du nom de métier dans

46. HISTOIRE Auguste, *Vie d'Hadrien*, 16, 6, pour ses goûts paradoxaux en littérature.

47. *IvEphesos* III, 987, 988 et 997.

48. *IvEphesos* III, 946.

49. *IvEphesos* III, 946.

les inscriptions⁵⁰. Des villes portuaires comme Éphèse ou Alexandrie ont peut-être fini dans la pratique par diminuer une hostilité de principe et par témoigner plus de considération, ou à faire preuve de moins de préjugés, à l'encontre de manieurs d'argent qu'étaient les marchands⁵¹. On peut cependant se demander également si la conjoncture économique et fiscale, plus difficile à partir de Marc Aurèle et de ses successeurs, a pu jouer pour faire appel plus qu'avant aux dons ou à la participation des commerçants : il a été vu plus haut que les juristes d'époque sévérienne acceptent l'appartenance au Conseil des commerçants. Le Conseil a pu se renouveler en partie vers 166-170, moment de l'épidémie de variole et des premières difficultés, car il a fallu remplacer les décès de notables, et la mobilisation de toutes les fortunes s'avérait nécessaire. Cependant, il est possible aussi que cette modification s'insère dans un processus de transformation historique de longue durée diminuant la valeur des catégories civiques d'appartenance au profit de la mention croissante du métier : la définition professionnelle l'emporterait sur la définition civique. Les deux explications ne sont sans doute pas exclusives.

Reste à s'interroger quant aux relations qu'entretenaient les nauclères avec les grands notables.

Les relations entre nauclères et grands notables

Les documents sont presque tous muets sur les relations entre les nauclères et les grands notables. Or ces derniers ont sans doute investi plus souvent qu'on ne croit dans ce genre d'activités. Certaines cités de l'Orient grec en particulier semblent avoir eu des éléments dynamiques actifs dans le commerce. Il a été signalé plus haut qu'il fallait faire la distinction entre l'investissement dans le grand commerce, relativement honorable, y compris pour des propriétaires terriens, et les personnes chargées concrètement de faire ce commerce. Nombreux devaient être les membres des *boulai* qui prêtaient des fonds à des *naukléroï* indépendants ou qui plaçaient leurs esclaves ou affranchis dans le commerce maritime⁵².

Une partie de la fortune des notables s'appuyait certainement sur les armateurs et le prêt maritime. Dès l'époque tardo-hellénistique, les pratiques de prêt maritime paraissent bien ancrées. Il a été déjà rappelé

50. La documentation confirme le fait que les nauclères ne sont pas en même temps capitaines, propriétaires et marchands des produits du bateau : l'inscription de Rome déjà citée mentionne à la fois les ναύκληροι καὶ ἔμποροι (IGUR I, 26).

51. Mais pour Alexandrie on ne pourrait examiner le phénomène qu'à partir de 200, année de création du Conseil par Septime Sévère, à l'instar des autres villes égyptiennes (les métropoles de nome), exceptées les trois cités qui le possédaient déjà : exposé commode dans HUSSON G. et VALBELLE D., *L'État et les institutions en Égypte : des premiers pharaons aux empereurs romains*, Paris, 1992, p. 209-227 ; 236-238 ; la cité n'a sans doute pas connu une évolution différente d'autres cités de l'Orient grec, avec même au III^e siècle la mobilisation des fortunes féminines dans le cadre des liturgies : cf. HAGEDORN D., « Noch einmal: weibliche Gymnasiarchen in Ägypten? », ZPE, 110, 1996, p. 157-160.

52. PLEKET H. W., « Urban Elites and Business », p. 135-138, mais aussi *passim* pour les autres articles.

plus haut que l'inscription relative à la guerre mithridatique cite le prêt maritime ou « prêt à la grosse » en tête dans l'énumération des contrats et types de prêt, mais il est évident que s'il n'y avait pas eu l'épisode tragique de la guerre mithridatique, nous n'aurions pas de mention explicite de ce phénomène⁵³. En revanche, l'époque impériale ne révèle pas de documents de même genre. Néanmoins, un document permet à tout le moins de poser quelques questions à ce sujet.

G. Iulius Polychronius, bouleute d'Éphèse et de Cyzique, élève vers 230-250 dans le sanctuaire de l'Artémision une statue à son ami et patron le sénateur T. Fl. Vedius Apellâs. Il s'agit du fils du consul T. Flavius Vedius Antoninus et d'un petit-fils du sophiste Flavius Damianus, qui possédait durant le dernier tiers du II^e siècle des vergers dont il exporte les fruits, par des bateaux appelés *holkades*. Damianus possédait sans doute plusieurs domaines sur le territoire éphésien. L'un d'entre eux se situait près du littoral, où le sophiste avait fait aménager des îles artificielles et des môles pour un port artificiel, d'où il pouvait exporter ses récoltes, sans doute des figes séchées⁵⁴. À Éphèse, les propriétaires donnaient manifestement la priorité à des cultures spéculatives, plus rentables que les céréales : fruits, légumes, pour lesquels les débouchés étaient faciles avec la proximité d'une grande ville de consommation, sans compter les possibilités à l'exportation. Philostrate vante la richesse de Flavius Damianus et de ses trois fils consulaires, qui représentent une famille habile à générer du profit, suffisamment enrichie en tout cas pour fournir sans problème le cens nécessaire à trois fils membres du Sénat ainsi que la dot de deux filles⁵⁵. Flavius Vedius Apellâs avait sans doute hérité de domaines sur place, bien qu'officiellement son lieu de domicile ait été Rome, mais l'obligation de lieu de résidence romain avait été supprimée par Marc Aurèle ou Caracalla⁵⁶. Le fait qu'Apellâs soit le patron d'un bouleute de deux grandes cités portuaires⁵⁷ laisse soupçonner des liens d'affaire : Polychronius vendait probablement certains biens en provenance des propriétés familiales ou du textile, produit d'artisanat local dont le collègue professionnel entretenait des liens avec la famille des Vedii⁵⁸.

Ajoutons que les sénateurs d'origine éphésienne, installés en nombre à Rome à partir de 190-210, ont pu participer à un fructueux trafic, ayant

53. *IvEphesos* I, 8, l. 48 : τὰ συμβόλαια τὰ ναυτικά...

54. Tous ces détails se trouvent dans PHILOSTRATE, *Vies des sophistes*, II, 23. Un des derniers commentaires sur Flavius Damianus dans PUECH B., *op. cit.*, p. 190-200.

55. Sur l'installation à Rome des fils de Flavius Damianus, cf. KIRBIHLER F., « Vivre à Rome pour les Flavii Vedii : l'installation d'une famille provinciale dans la capitale », dans KARDOS M.-J. (éd.), *Habiter en ville au temps de Vespasien*, Nancy, 2011, p. 117-138.

56. *Ibid.*

57. Les liens entre Cyzique et Éphèse sont confirmés par des monnaies d'*homonioia* entre les deux cités : cf. KIRBIHLER F., « Les émissions de monnaies d'*homonioia* et les crises alimentaires en Asie sous Marc Aurèle », art. cit.

58. Le fait est attesté à une époque antérieure pour P. Vedius Antoninus II ou III : cf. KIRBIHLER F., *Les notables d'Éphèse*, *op. cit.*, I, chap. IV.

des propriétés et des produits aux deux points d'aboutissement du courant commercial, par l'intermédiaire d'affranchis ou par la prise de participation au commerce maritime : les fils clarissimes de Flavius Damianus n'ont certainement pas mis fin aux exportations de produits agricoles des domaines hérités de leur père. L'inscription de l'Artémision révèle un phénomène sans doute bien plus répandu que cet unique témoignage pourrait le laisser croire.

Conclusion

Au total la quête s'avère un peu décevante. Un port important, entretenu, parfois avec difficulté, sur des routes commerciales fréquentées, mais avec des capitaines et marchands qui se dérobent pour l'essentiel. Le petit nombre de documents commentés montre un rang modeste dans la cité : le collège des naopes comprend des membres de statut et de fortune variables, et les très grands notables ne paraissent pas en avoir fait partie ; au moins s'agit-il d'un groupe commémorant ses collègues successifs. Les trois nauclères bouleutes appartenaient aux rangs inférieurs du Conseil. Cependant les documents retrouvés et la littérature juridique démontrent qu'il n'y avait pas d'impossibilité d'accès, et le chiffre conservé est certainement inférieur au chiffre réel, en raison de la sous-représentation des strates inférieures du Conseil. Le milieu des nauclères, sans doute composite, a dû voir des ingénus coexister avec des affranchis⁵⁹. Le métier, risqué, devait constituer un moyen d'ascension sociale devant permettre à terme, en cas de réussite, des investissements sous la forme d'une propriété foncière. Par ailleurs l'existence de places réservées dans un édifice de spectacles et le statut de garant d'une fondation privée testamentaire attestent tout de même pour l'association professionnelle des nauclères une place réelle dans la vie de la cité.

Il reste l'impression d'une prévention moindre face à la mention du nom de nauclère durant les années 100-150 à 250, ou du moins d'une tendance plus fréquente à l'affichage de l'appartenance au groupe des nauclères. Les difficultés économiques et le renouvellement partiel du groupe dirigeant plus mobile qu'ailleurs pourraient expliquer ce phénomène, mais aussi des transformations en cours avec une perte d'importance de certains éléments d'identité civique. Toutefois ces cas de gens de mer, s'ils montrent un certain degré d'insertion dans la société locale, démontrent aussi que ce groupe est très loin de dominer une cité pourtant réputée marchande.

59. À *IvEphesos* III, 946, on peut peut-être opposer *IvEphesos* V, 1487-1488.