

ÉCOLE PRATIQUE DES HAUTES ÉTUDES - VI^e SECTION

CENTRE DE RECHERCHES HISTORIQUES

PORTS • ROUTES • TRAFICS

XXI

JEAN ROUGÉ

Recherches sur

L'ORGANISATION
DU COMMERCE MARITIME
EN MÉDITERRANÉE
SOUS L'EMPIRE ROMAIN

S. E. V. P. E. N.

13, RUE DU FOUR, PARIS

1966

TABLE DES MATIÈRES

I. *Délimitation du sujet* 5

II. *Les sources de l'histoire du commerce maritime* 11

Les sources littéraires : l'opinion et le commerce maritime, 11. - La littérature romanesque et le commerce maritime, 22. - Les géographes, 23. - Les sources juridiques, 25. - Les sciences auxiliaires et le commerce maritime, 26.

PREMIÈRE PARTIE

L'INFRASTRUCTURE DU COMMERCE MARITIME

I. *Conditions géographiques de la navigation méditerranéenne* 31

Les conditions climatiques, 31. - Le *mare clausum*, 32. - Les phénomènes climatiques locaux, 34. - La côte et la navigation commerciale, 35. - Les courants, 38. - Conclusion, 39.

II. *Les divisions anciennes de la Méditerranée* 41

La Méditerranée occidentale, 41. - La Méditerranée centrale, 42. - La Méditerranée orientale, 44. - Les enseignements de l'onomastique méditerranéenne, 45.

III. *Le navire de commerce* 47

Les moyens de propulsion, 47. - L'appareil de gouverne, 61. - Le tonnage des navires de commerce, 66. - L'évolution du tonnage, 71. - Formes et noms des navires romains, 73. - La cargaison, 77. - Navires grecs classiques et navires romains, 79.

IV. *Les routes maritimes* 81

Comment les marins déterminaient-ils leur route? 81. - Les routes du cabotage, 84. - Les grandes routes de la Méditerranée orientale, 85. - Les routes de la Méditerranée occidentale, 93. - Les routes Orient-Occident, 96. - L'Édit de Dioclétien, 97. - La durée des traversées, 99.

V. *Les ports de commerce : terminologie des ports* 107

Terminologie grecque et terminologie latine dérivée, 107. - La terminologie latine, 117. - Conclusion, 118.

VI. *Les ports de commerce : les principaux ports* 121

Les trois grands ports de l'Empire : Alexandrie, Carthage, Ostie, 121. - Les ports de la Méditerranée orientale, 126. - Les ports de la Méditerranée centrale, 133. - Les ports de la Méditerranée occidentale, 137. - Conclusion, 145.

VII. *Les ports de commerce : les aménagements portuaires* 147

Le texte de Vitruve, 147. - Les types élémentaires de ports construits, 149. - Les ports de commerce à bassin unique, 150. - Les ports de commerce à bassins multiples, 152. - Les quais et l'amarrage des navires, 156. - Chargement et déchargement l'emploi des machines, 160. - Portiques et entrepôts, 166.

Conclusion 173

DEUXIÈME PARTIE

LA STRUCTURE DU COMMERCE MARITIME

LES GENS DU COMMERCE

Introduction 177

I. *Les gens du port* 179

Débardeurs et professions connexes, 179. - Les *mensores*, 185. - Les constructeurs de navires, 188. - Les bateliers du port, 192. - Plongeurs et utriculaire, 200. - Les fonctionnaires du port, 201.

II. *Les gens du navire* 213

Les *nautae*, 214. - Les rameurs, 216. - Fonctions inférieures sans rapport avec la navigation, 218. - Kéleuste et proreute, 220. - *Gubernatores* et *gubernator*, 222.

III. Les exploitants du navire 229

Le sens primitif de *naucerus*, 229. - Les naoclères égyptiens, 231. - Le *naucerus-naicularius* dans le monde romain de la haute époque, 233. - Le *magister nauis*, 234. - *Naucerus* et *naicularius*, 239. - Les dépendants du naoclère, 244. - Les naviculaires, 245. - Naviculaires et naoclères dans les textes postérieurs au IV^e siècle, 255. - *Exercitor* et *dominus nauis*, 258. - Les *curatores nauium*, 261. - Liberté et contrôle de la fin du IV^e siècle à l'époque de Justinien, 263. - Les flottes du blé, 265. - Conclusion, 268.

IV. Les gens du commerce 269

Le *kapélos*, 270. - L'*emporos*, 272. - *Negotiatores*, *consistentes*, 274. - *Negotiatores*, *pragmateutai* et *ergastai*, 284. - Le *mercator*, 287. - De quelques autres termes concernant le commerce, 291. - Les *negotiatores* du code Théodosien, 293.

V. Origine sociale et nationale des gens du commerce maritime 295

Gens du port et matelots, 295. - Gens de la navigation commerciale et du commerce, 302. - Les innomés du commerce maritime, 310. - La situation au IV^e siècle, 312.

Conclusion 321

TROISIÈME PARTIE LA STRUCTURE DU COMMERCE MARITIME LES PROBLÈMES ÉCONOMICO-JURIDIQUES

Introduction 325

I. Le navire 327

Le navire et le droit, 327. - Les problèmes juridiques de l'exploitation du navire, 332. - Le droit de naufrage, 335. - L'épave flottante, 336. - L'épave jetée à la côte, 339.

II. Le prêt à la grosse aventure 345

Le principe du prêt maritime, 345. - Le prêt maritime à l'époque démosthénienne, 347. - Les contrats de prêt maritime à l'époque romaine, 348. - Taux et durée du *nauticum fenus*, 351. - Les problèmes juridiques du prêt maritime, 354. - *Nautikos tokos* et *nauticum fenus*, 357. - La surveillance du prêt, 358. - La garantie de l'État, 359.

III. Le *naulum* 361

Qu'est-ce que le *naulum*? 361. - Le *naulum* des passagers, 362. - Le *naulum* des marchandises, 366. - L'édit de Dioclétien, 369. - Les revenus de l'armement, 373. - Le *naulum* des transports d'État, 376. - Les à-côtés du *naulum*, 378.

IV. Les rapports juridiques de l'armateur et de ses ayants droit avec les chargeurs et les passagers 381

Les contrats papyrologiques, 381. - Le *receptum nautarum*, 383. - La *locatio conductio*, 385. - Les autres actions du droit maritime, 387. - L'*actio exercitoria*, 389. - Rapports des diverses actions entre elles, 392. - L'évolution des notions concernant les transports maritimes, 394.

V. Le jet et les problèmes de la loi Rhodienne 397

La pratique du jet, 398. - Les conséquences du jet, 402. - Les principes de la contribution, 402. - La contribution et ses problèmes, 405. - La *lex Rhodia*, 407. - De la multiplicité à l'unité du droit maritime, 411.

VI. Les formes du commerce maritime 415

Les formes élémentaires du commerce maritime, 415. - Formes spéculatives du commerce itinérant, 417. - Le grand commerce, 419. - Les rapports de dépendance stricte, 421. - La société en matière commerciale, 423. - Sociétés commerciales et sociétés de transport, 430. - Conclusion, 434.

VII. *Problèmes financiers du commerce maritime* 437

I. Les charges du commerce maritime, 437. - II. Ressources et modes de paiement, 451.

VIII. *Liberté ou contrôle de l'État : les problèmes de l'association
en matière de commerce maritime* 459

I. Rome et le commerce maritime au temps de la République, 460. - II. Commerce et État sous le
Haut-Empire, 465. - III. Commerce et État des Sévères à Constantin, 474. - IV. Commerce
et État au IV^e siècle, 477. - V. La décadence commerciale au IV^e siècle, 484.

Conclusion 489

CONCLUSION GÉNÉRALE 491

Fixité du commerce maritime, 491. - Évolution du commerce maritime, 492.

INDEX 495

I. Index bibliographique, 495. - II. Index géographique, 499. - III. Index technique, 502. - IV. Index des
sources, 507.

TABLE DES PLANCHES

- I. Tombeau de Naeuolia Tychè.
- II. *a.* Graffite de l'Europa.
b. Navires de Syllectins.
- III. *a.* Navire de Karalis.
b. Navire de Themetra (I).
- IV. *a.* Navire de Themetra (II).
b. Navire de Narbonne.
- V. *a.* *Corbita* d'Althiburos.
b. *Ponto* d'Althiburos.
- VI. *a.* Actuaire de Narbonne.
b. Actuaire de Althiburos.
- VII. *a.* Colis du musée du Puy.
b. *Mensor machinarius* de Sousse.
- VIII. *Mensores* d'Ostie.

INTRODUCTION

I. - DÉLIMITATION DU SUJET

Le commerce est l'une des institutions humaines dont l'histoire est tout à la fois des plus vastes et des plus ignorées. Comme nous ne prétendons pas ici en faire une étude complète pour l'époque romaine, nous devons tout d'abord délimiter exactement notre recherche, consacrée au seul commerce maritime.

Le point de départ chronologique que nous avons adopté est la fin de la République. Nous estimons en effet que l'interruption des relations maritimes régulières en Méditerranée par suite du développement de la piraterie a fait découvrir aux Romains, consciemment ou non, l'importance des phénomènes économiques commerciaux. Notre point d'aboutissement sera la rupture entre l'Empire d'Occident et l'Empire d'Orient au temps de Stilicon, rupture qui consacre la division du monde méditerranéen en deux domaines d'économie différente : le domaine oriental restant tourné vers la mer, alors que le domaine occidental, sauf périodes exceptionnelles, l'abandonne. Il va sans dire que nous ne nous interdirons pas, en cas de nécessité, de recourir à des données antérieures ou postérieures à ces limites,

Ces limites chronologiques sont en fait énormes, aussi, même en nous bornant au seul commerce maritime, il nous est impossible d'aborder tous les problèmes que suscite semblable recherche. De ces problèmes il en est un qu'en bonne logique on se doit de considérer comme essentiel et que pourtant nous laisserons systématiquement de côté, celui de la nature des échanges. Il nous a paru en effet que, grâce à la mise en œuvre des données des textes et des découvertes archéologiques, cette question était dans l'état actuel de nos connaissances suffisamment connue. Prenons, si l'on veut, deux exemples de chaque sorte.

L'étude des amphores trouvées en France, dans la région bourguignonne, permis de constater que ce pays avait été en premier lieu ouvert aux impor-

tations de vin en provenance d'Italie. Par la suite, peut-être en fonction du développement du vignoble local, le commerce d'importation s'est tourné vers l'Espagne. La forme des amphores utilisées pour ce commerce a permis de constater que c'était de l'huile et des olives que l'on se procurait alors ¹. De même les poteries trouvées un peu partout dans le monde romain montrent pour les débuts de l'Empire la primauté des produits italiens, en particulier celle des fameux produits des ateliers d'Arezzo; ils sont ensuite supplantés par ceux des grandes officines gauloises, La Graufesenque puis Lezoux. Finalement le marché se disperse et les productions locales tendent à l'emporter, en règle générale, sur celles d'importations ².

Si nous nous tournons vers les textes, nous voyons que les poésies de Martial, en particulier les *Xenia* et les *Apophoreta*, nous fournissent un tableau remarquable des importations de Rome à l'extrême fin du I^{er} siècle. De même l'œuvre de Clément d'Alexandrie, spécialement le *Pédagogue*, nous présente l'état des échanges du plus grand port de la Méditerranée à la fin du II^e siècle ³.

Mais surtout ce qui nous a conduit à ne pas envisager cette question c'est qu'elle a déjà donné lieu à de nombreuses études qui se trouvent pour la plupart mises en œuvre dans les volumes de l'*Economic Survey*, ainsi que dans les trois grandes histoires économiques de Tenney Frank, de Rostovzev et de F. Heichelheim auxquelles on doit joindre le petit ouvrage de Charlesworth ⁴.

Par contre, il est un autre aspect de l'histoire du commerce maritime qui, sans avoir été négligé, se trouve presque totalement absent de ces études, comme de toutes les histoires plus ou moins générales du commerce qui abordent les périodes antiques, c'est ce que nous pourrions appeler, pour employer des expressions à la mode de notre temps, la structure interne et l'infrastructure du commerce maritime, c'est-à-dire son organisation. Il n'y a rien en effet de plus décevant que la lecture de certains ouvrages qui se présentent d'après leur titre comme des histoires générales du commerce. Cela se conçoit aisément lorsqu'il s'agit d'œuvres de précurseurs qui écrivaient à une époque où les sciences économiques ne tenaient pas la place qu'elles ont de nos jours, aussi nous n'accablerons pas la mémoire de l'évêque

1. E. Thévenot, *Amphores de Nuits-Saint-Georges*, Bull. de la Soc. des Antiquaires de France, 1948-1949, p. 187-188; *Les amphores du musée de Sens*, Rev. arch. de l'Est et du Centre-Est, t. IV, 1953, p. 50-59; *Les importations vinaires en pays bourguignon avant le développement de la viticulture*, ibid., p. 234-239.

2. Un bon exemple de cette évolution du commerce des poteries nous est donné par les rapports des fouilles belges d'Alba Fucens, publiées sous la direction de F. De Visscher dans l'*Antiquité classique*, en particulier au t. XXIII, 1954, p. 331-402.

3. Cf. E. Leider, *Der Handel von Alexandria*, Diss. Hamburg, 1933, *passim*; P. J. G. Gussen, *Het leven in Alexandrië volgens de cultuurhistorische gegevens in de Paedagogus (boek II en III) van Clemens Alexandrinus*, thèse de Leyde, Assen, 1955, p. 90 et suiv.

4. T. Frank, *An economic survey of ancient Rome*, t. II à VI, Baltimore, 1936 à 1940; T. Frank, *An economic history of Rome*, 2^e éd., Baltimore, 1927; M. Rostovzev, *Storia economica e sociale dell'impero romano*, trad. par G. Sanna, Florence, 1933; F. Heichelheim, *Wirtschaftsgeschichte des Altertums vom Paläolithikum bis zur Volkswanderung der Germanen, Slaven und Araber*, 2 vol., Leyde, 1938, trad. angl. en cours, t. I, Leyde, 1958; M. P. Charlesworth, *Les routes et le trafic commercial dans l'Empire romain*, trad. fr. par G. Blumberg et P. Grimal, Paris, 1938.

d'Avranches, Daniel Huet, qui pour avoir voulu embrasser le commerce de tous les peuples de l'Antiquité a fait une œuvre superficielle et sans grand intérêt ¹; il en est de même pour toute une série de dissertations du début du XIX^e siècle ². Mais il est beaucoup plus pénible de constater que les ouvrages modernes n'apportent rien de plus, ou presque rien; la plupart d'entre eux se contentent essentiellement de traiter de l'économie agraire et de son développement ³ ou ne donnent du commerce maritime que des aperçus rapides et forcément superficiels ⁴. Il faut évidemment mettre à part l'admirable introduction de L. Goldschmidt et l'œuvre magistrale, malheureusement non revue par l'auteur, de P. Huvelin ⁵.

Mais le nom même de ces auteurs nous rappelle que, si l'étude historique du commerce antique et plus particulièrement du commerce de l'époque romaine reste encore en grande partie à écrire, il est un point qui a attiré depuis longtemps l'attention sur le commerce maritime, c'est l'étude de son droit. Rien que depuis la publication du monumental et toujours fort utile recueil de Pardessus ⁶, les ouvrages et les articles qui lui ont été consacrés forment une masse considérable de valeur très inégale. A l'heure actuelle cette recherche tend à se concentrer autour des écoles de droit italiennes, bien qu'elles n'en aient pas le monopole ⁷. Mais là encore il faut bien remarquer que ce sont un peu toujours les mêmes questions que l'on remet sur le tapis et que malgré toute leur acuité ces recherches trop fragmentaires ne permettent pas de se faire une idée des conditions générales du commerce maritime.

Nous nous proposons donc de présenter tout d'abord l'infrastructure du commerce maritime méditerranéen, c'est-à-dire la mer, le navire, les routes du commerce et les ports. Dans une deuxième partie nous étudierons sa structure, c'est-à-dire les gens du commerce. Enfin dans une troisième partie nous examinerons, en nous plaçant le plus possible au point de vue de l'historien et non du juriste, les problèmes juridiques complexes soulevés par la pratique de ce commerce.

*

* *

Avant de commencer ma recherche, il m'est un devoir de reconnaissance de remercier tous ceux qui m'ont aidé dans ce travail et tout d'abord M. A. Piganiol, professeur honoraire au Collège de France et membre de l'Institut, qui, après m'avoir initié à la recherche historique l'année de mon diplôme d'Études supérieures, m'a, après guerre, orienté vers l'étude des problèmes maritimes antiques. A lui, je joindrai dans mes remerciements

1. D. Huet, *Histoire du commerce et de la navigation des Anciens*, Paris, 1716.

2. J.-F. Bilhon, *Essai sur le commerce des Romains*; repris dans *Du gouvernement des Romains*, Paris, 1807, IV^e partie, p. 253-307; C. E. Pastoret, *Recherches et observations sur le commerce et le luxe des Romains*, Mém. de l'Ac. des inscr. et belles-lettres, 1792-1804, t. III, V, VII; J.-G. Gilbert, *Lectures sur l'histoire du commerce des anciens peuples de l'Antiquité*, Paris, 1856 (trad. M. G.).

3. C'est le cas par exemple de P. Bonfante, *Lezioni di storia del commercio*, Rome, 1924. 4. H. Schaal, *Vom Tauschhandel zum Welthandel*, Leipzig, 1931.

5. L. Goldschmidt, *Handelsrechtsgeschichte*, Stuttgart, 1891, trad. ital. de Ponchain et Scialoja, Turin-Milan, 1913; P. Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial romain*, Paris, 1929.

6. J.-M. Pardessus, *Collections de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. I, Paris, 1828.

7. En particulier avec la *Rivista del diritto della navigazione* publiée à Milan depuis 1935.

M. W. Seston, professeur à la Sorbonne, qui a bien voulu accepter de me diriger dans mon travail et auprès de qui j'ai toujours trouvé les meilleurs conseils et un accueil amical. Je m'en voudrais aussi si je ne disais combien je dois à M. E. de Saint-Denis, professeur honoraire à la Faculté des Lettres et Sciences humaines de Dijon, tant par la fréquentation de son œuvre que par sa correspondance. Mes remerciements s'adressent également aux R. P. Jésuites du Séminaire des Missions de Vals près Le Puy qui, pendant les dix ans que j'ai passés dans cette ville, m'ont libéralement ouvert les portes de leur très riche bibliothèque; à M. le professeur H. Gerstinger, de l'Université de Vienne, M. le professeur D. Mustilli, de l'Université de Naples, M. L. Foucher, conservateur du musée de Sousse, et M. R. Gounot, conservateur du musée du Puy, qui m'ont aimablement communiqué l'un le texte d'un papyrus alors inédit, les autres la plupart des photographies qui accompagnent ce volume; à M. L. Casson, professeur à l'Université de New York et spécialiste de l'histoire maritime antique, qui m'a régulièrement envoyé les tirés à part de ses nombreux articles parus dans des revues ou des recueils parfois difficiles à se procurer en France. Mais cette thèse n'aurait pu voir le jour si M. F. Braudel, professeur au Collège de France, n'avait accepté, à la demande de M. W. Seston, de l'accueillir parmi les publications de la VI^e section de l'École pratique des Hautes Études qu'il préside. Qu'il me permette de lui en exprimer toute ma respectueuse gratitude ainsi qu'à tous ceux de ses collaborateurs qui ont contribué à la réalisation de ce volume.

II. - LES SOURCES DE L'HISTOIRE DU COMMERCE MARITIME

Avant d'aborder notre étude nous devons examiner la valeur des sources qui la concernent.

Les sources littéraires : l'opinion et le commerce maritime

Les œuvres littéraires, tant en prose qu'en poésie, sont parsemées d'allusions aux activités maritimes et commerciales; mais il ne s'agit en général que d'allusions fugitives. Cela résulte de l'indifférence, voire même de l'hostilité, apparente de leurs auteurs vis-à-vis des choses de la mer et du commerce. Si bien que, alors même qu'ils sont au courant des formes particulières de l'activité commerciale, ils ne daignent pas en parler longuement, car à leur avis, parfois pharisaïque, le commerce ne mérite pas que l'on s'intéresse à lui. Ce mépris s'explique par des causes nombreuses : certaines tirent leur origine de vieilles traditions romaines, d'autres de la Grèce, certaines proviennent de conditions particulières à l'Antiquité, d'autres enfin sont éternelles, inhérentes en quelque sorte au commerce lui-même, d'autrefois comme d'aujourd'hui.

Même si, poussé par des nécessités politiques et économiques, le Romain s'est intéressé dès l'époque des guerres puniques aux choses de la mer ¹, il est avant tout un terrien pour qui compte seule la propriété du sol. Sitôt qu'il a pu mettre de côté, par quelques moyens que ce soit, un peu d'argent, il s'empresse de le placer en biens-fonds, S'il accepte de le faire fructifier d'une autre manière, c'est par le prêt usuraire à très gros intérêts, car celui-ci permet de gros bénéfices sans trop grands risques; et c'est toujours avec

1. E. de Saint-Denis, *Le rôle de la mer dans la poésie latine*, Paris, 1953, ch. I; étudiant au chap. II l'œuvre de Plaute il nous paraît exagérer les conclusions que l'on peut en tirer, lorsqu'il écrit que les Romains « ont le goût du commerce » (p. 85). Par contre, il nous semble avoir parfaitement raison quand il affirme, contre les positions soutenues depuis par U. E. Paoli (Rev. des Ét. lat., t. XXXIV, 1956, communication sur les données relatives au droit dans les comédies de Plaute, p. 46), que « les spectateurs (de Plaute) sont familiarisés avec l'essentiel de la vie maritime » (p. 85).

U. E. Paoli a repris les idées de sa communication à la Société d'Études latines dans *Comici latini e diritto attico*, Quaderni di Studi Senesi n° 8, Milan, 1962, p. 37-42.

l'arrière-pensée d'acheter de la terre lorsque ses gains seront suffisants. Cet amour exclusif de la terre s'explique par l'économie fermée à laquelle l'aristocratie romaine semble être restée profondément attachée : grâce aux ressources de sa terre le propriétaire peut se nourrir, nourrir sa famille, au sens large du terme, c'est-à-dire sa famille et ses esclaves, produire ou faire produire les objets que de nos jours on demanderait à l'industrie et au commerce. Dans ces conditions il est facile de comprendre que le commerce ne présente pour lui que peu d'intérêt et qu'il ne lui demande guère que l'appoint des objets de luxe d'origine lointaine, ce qui explique que nos sources littéraires soient particulièrement abondantes sur ce chapitre. On comprend alors que le commerce, même le commerce maritime malgré ses possibilités de gros bénéfices, n'entre pas dans les catégories du Romain traditionaliste et qu'il considère que c'est déchoir que de s'y livrer. C'est là la doctrine constante de l'opinion, telle que nos sources la formulent : Cicéron nous la présente à plusieurs reprises, en particulier dans un texte du *De officiis* que nous allons voir peu après. C'est cette doctrine que sanctionne la fameuse *lex Claudia* qui, sans doute en 218, interdit aux sénateurs, non seulement de faire du commerce, mais aussi de posséder des navires susceptibles, par suite de leur fort tonnage, d'être utilisés pour des entreprises commerciales ¹. Cette loi maintenue pendant toute la fin de la période républicaine, comme le prouvent les accusations portées par Cicéron contre Verrès, fut renouvelée et étendue par Auguste ². Certes la tradition livienne nous la présente comme une mesure démagogique prise à l'instigation de la plèbe et dont seul, parmi les sénateurs, Flaminius aurait pris la défense; mais il est alors assez difficile de comprendre comment il se fait qu'elle ne fut jamais abrogée par la suite, alors que la *nobilitas* détenait le pouvoir. Dans le concert des écrits hostiles aux activités commerciales au temps de la République, nous ne trouvons guère qu'une exception, il est vrai de premier plan, celle de Caton l'Ancien; celui-ci, au début de son *De re rustica*, après avoir affirmé la prééminence de l'agriculture, reconnaît que le grand commerce a une valeur en soi aux côtés de l'usure; cependant il ne le recommande pas car il est « dangereux et exposé au malheur » ³. De son côté Cicéron tout en condamnant le commerce en général reconnaît qu'il est convenable de s'y livrer, mais aux deux conditions suivantes : se livrer au grand commerce et non au petit, ne pas s'y livrer d'une manière définitive. Pour lui l'idéal de ce commerçant temporaire doit être de profiter des bénéfices réalisés pour acheter des propriétés foncières et se retirer des

1. Tite-Live, XXI, 63 *ne quis senator, cuius senatorius pater fuisset, maritimam nauem quae plus trecentarum amphorarum esset, haberet. Id satis habitum ad fructus ex agris uectandos, quaestus omnis Patribus indecorus uisus*. F. Benoit, *L'épave du Grand-Congloué à Marseille*, Gallia, supplément XIV, Paris, 1961, p. 62, considère le texte comme fautif et veut lire 3.000 au lieu de 300 amphores. Cette correction, qui ferait des navires autorisés des navires ordinaires du commerce à l'époque (cf. ci-dessous p. 67-68), nous semble en contradiction avec l'esprit du texte et avec les affirmations de Cicéron citées à la note suivante.

2. Cicéron, *II Verrines*, V, 43-48; l'interdiction est encore rapportée au début du III^e siècle par Paul, *Sentences*, fragments de Leyde, 3.

3. Caton, *De l'agriculture*, pr. *est interdum praestare mercaturis rem quaerere ni tam periculosum siet; et item foenerari, si tam honestum siet... Mercatorem autem strenuum studiosumque rei quaerendae existimo; uerum (ut supradixi) periculosum et calamitosum*.

affaires ¹. Cette attitude de Cicéron, que confirme tout le développement qu'il consacre dans le *De Republica* à l'immoralité des villes maritimes ², correspond très exactement à l'idéal formulé d'une manière caricaturale par le héros de Pétrone : « Les choses vont vite quand les Dieux le veulent. En un voyage, je m'arrondis de dix bons millions. Je bâtis une maison, j'achète des marchés d'esclaves, des bêtes de somme : tout ce que je touchais croissait comme un rayon de miel. Je me retirai des affaires, et je me mis à prêter aux affranchis » ³. La contrepartie de l'histoire de Trimalchion nous est fournie par l'aventure du malheureux C. Gracchus, héritier d'un nom illustre dont il faillit être la victime sous Tibère. Au témoignage de Tacite, comme son père avait perdu tous ses biens à la suite des proscriptions, il ne lui restait plus pour vivre que les modestes revenus d'une petite entreprise commerciale afro-sicilienne, véritable déchéance aux yeux de tous ⁴.

Dans ce mépris, plus que cette incompréhension, vis-à-vis du commerce et par conséquent du commerce maritime, le Romain se retrouve aux côtés de tous les autres peuples qui considéraient que la véritable richesse est celle de la terre. Ces condamnations rappellent à s'y méprendre celles de Sparte que nous trouvons encore formulées au II^e siècle de notre ère par Apollonius de Tyane, au cours d'un épisode de son histoire que nous rapporte son biographe Philostrate ⁵. Bien plus, elles sont un peu de tous les temps et il nous suffit de nous souvenir du mépris affiché par la noblesse d'ancien régime, en France, pour tout ce qui touchait les activités du commerce : là aussi l'acquisition de la terre était le symbole d'une véritable promotion sociale et nous savons que le rêve du bourgeois enrichi était de devenir à son tour propriétaire de terres nobles.

A ces motifs de terriens, qui ne s'accompagnent pas forcément de la crainte de la mer ⁶, s'ajoute à la fin de la République l'influence toujours plus forte de la pensée hellénique. Certes la lecture d'Homère, avec son mépris pour les gens du commerce, celle d'Hésiode, chantre des activités paysannes, ou encore celle de Xénophon, considérant que « c'est la culture de la terre qui forme les meilleurs citoyens et les meilleurs soldats » ⁷, ne pouvait qu'encourager les

1. Cicéron, *Des devoirs*, I, 150-151 *mercatura autem, si tenuis est, sordida putanda est sin magna et copiosa, multa undique apportans, multisque sine uanitate impertiens, non est admodum uituperanda. Atque etiam, si satiata quaestu uel contente potius, ut saepe ex alto in portum, ex ipso portu in agros se possessionesque contulerit, uidetur iure optima passe laudari.*

2. Cicéron, *De la République*, II, 3-4 en particulier 4, 7 *iam qui incolunt eas urbes, non haerent in suis sedibus, sed uolucris semper spe et cogitatione rapiuntur a domo longius atque etiam cum manent corpore, animo tamen exulant et uagantur.*

3. Pétrone, *Satiricon*, trad. A. Ernout, coll. Budé, Paris, 1950 (3^e éd.), LXXVI *cito fit quod di uolunt. Uno cursu centies sestertium corrotundauit. Statim redemi furulos omnes, qui patroni mei fuerant. Aedifico domum, uenalicis coemo, iumenta; quicquid tangebam, crescebat tanquam fauus... sustuli me de negotiatione et coepi liberos fenerare.*

4. Tacite, *Annales*, IV, 13 *Carsidius Sacerdos, reus tanquam frumento hostem Tacfarinatem iuisset, absolutus; eiusdem criminis C. Gracchus. Hunc comitem exilii admodum infantem pater Sempronius in insulam Cercinam tulerat. Illic adultus inter extorris et liberalium artium nescios, mox per Africam ac Siciliam mutando sordidas merces sustentabatur : neque tamen effugit magnae fortunae pericula.*

5. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, IV, 32 : le mage détourne du commerce maritime un descendant du vainqueur des Arginuses en lui montrant tous les vices de cette entreprise.

6. E. de Saint-Denis, *op. cit.*, p. 23-24.

7. Cf. R. Flacelière, *La vie quotidienne en Grèce*, Paris, 1959, p. 156.

Romains dans leurs conceptions traditionnelles, mais c'est l'influence des philosophes qui dut être prédominante sur les esprits cultivés, et en particulier celle d'Aristote. Celui-ci, en effet, dans son traité de la Politique, aboutit par le raisonnement au même résultat que l'empirisme terrien. Pour lui, la seule économie de nature est celle qui consiste à vivre des produits de ses biens, biens que la nature n'a pas créés pour être échangés : « Cependant les hommes en ayant les uns plus, les autres moins qu'il ne leur faut, ce hasard en a amené l'échange ». Sur cette économie de troc, qu'Aristote admet bien qu'elle ne soit pas naturelle, s'est greffée, par l'intermédiaire de la monnaie, l'économie commerciale qu'il condamne absolument. Il est vrai qu'à l'inverse des Romains, il condamne également le commerce de l'argent, c'est-à-dire le prêt usuraire ¹. Cette condamnation aristotélécienne se retrouve, au moins implicitement, dans la pensée d'Épicure, et cela est normal puisque le commerce n'est pas nécessaire au bonheur et qu'« il faut nous libérer de la prison des affaires et de la politique » ²; c'est ce que rappelle Lucrèce : « Pourtant si l'on se gouvernait d'après la doctrine vraie, la plus grande richesse pour l'homme est de vivre content de peu; car de peu il n'y a jamais disette » ³.

Pas plus que l'épicurisme, le stoïcisme n'accepte le commerce, et pourtant Zénon lui-même n'avait-il pas été, d'après la tradition, un commerçant et même des plus méprisés, un petit marchand de fruits; ce n'aurait été qu'après sa ruine à la suite d'un naufrage qu'il se serait consacré à la philosophie ⁴.

Seulement, à la différence des précédentes, la condamnation stoïcienne n'est pas une condamnation du principe commercial, mais une condamnation morale de sa pratique qui rejoint par certains côtés la condamnation populaire. Pour les stoïciens en effet le commerce est fils de la cupidité; le commerçant est un avare poussé par son avarice même; ce n'est pas un homme libre, ce ne peut être un sage. Tels sont les thèmes essentiels de la prédication stoïcienne représentée sous l'Empire par les satiristes Perse et Juvénal, et cela même si, dans certaines de ses œuvres, Sénèque ne semble pas leur faire écho ⁵. Ces thèmes ne sont d'ailleurs pas l'apanage des stoïciens et ils se retrouvent chez bon nombre d'écrivains en particulier chez les rhéteurs ⁶.

Autour de ce grief principal viennent se greffer de nombreux thèmes populaires, les uns généraux, les autres s'adressant plus particulièrement au commerce maritime.

Parmi les premiers, le plus courant, et que nous connaissons bien puisqu'il est de tous les temps, c'est celui qui présente l'égalité commerçant = voleur,

1. Aristote, *Politique*, I, 9 à 11.

2. Épicure, *Sentences vaticanes*, 58, cité par A.-J. Festugière, *Épicure et ses dieux*, coll. Mythes et religions, n° 19, Paris, 1946, p. 39.

3. Lucrèce, *De la Nature*, V, 1117-1119, trad. A. Ernout, coll. Budé, t. II, Paris, 1924 *quod si quis uera uitam ratione gubernet, / diuitiae grandes homini sunt uiuere parce / aequo animo; neque enim est unquam penurie parui*.

4. Diogène Laërce, *Vie des philosophes*, VIII, 1; Philostrate (?), *Lettre* 3 (marchand de pourpre ou marchand de pommes?).

5. Perse, *Satires*, V, 132-150; VI, 75 et suiv.; Juvénal, *Satires*, XIV, 256-302; sur l'attitude de Sénèque, cf. E. de Saint-Denis, *op.cit.*, p. 385-317.

6. Sur l'attitude des écrivains en général, cf. E. H. Brewster, *Roman Craftsmen and Tradesmen of the early Roman Empire*, Menasha, 1917, p. 30-40.

identité vieille comme le commerce lui-même et qui est symbolisée par son dieu. Cette égalité nous est plaisamment rappelée par Ovide lorsqu'il nous rapporte le culte rendu par les gens du commerce à la fontaine de Mercure, située non loin de la porte Capène. Les marchands venaient là pour s'y purifier des faux serments passés, présents, mais aussi futurs résultant de l'exercice de leur profession. En même temps ces dignes disciples du héros de l'hymne homérique demandaient à leur dieu de leur assurer de bons bénéfices ¹. Pour ce qui est du commerce maritime, le reproche essentiel qu'on lui adresse, outre l'avidité de ceux qui s'y consacrent, est son insécurité; en effet la navigation antique, comme toute navigation à voile, et beaucoup plus que la navigation moderne à moteur, était constamment soumise à la fortune de mer. Si bien que, plus encore que la mort, c'était la ruine, conséquence du naufrage, qui était par-dessus tout redoutée : la ruine qui pouvait faire du riche d'aujourd'hui le pauvre de demain, le mendiant qui n'avait plus pour vivre d'autre ressource que de tendre la main aux passants à la porte d'un temple, cherchant à l'apitoyer, comme le héros de Coleridge, en lui racontant ses malheurs ou en lui montrant un tableau grossièrement peinturluré de l'affreuse tempête qui avait vu sombrer tout à la fois le navire qui le portait, ses compagnons et sa fortune ². On lui reproche également une forme de fraude particulière à la navigation, la baraterie; c'est-à-dire le fait que le navigateur qui, au cours de sa traversée, a fait de mauvaises affaires et se trouve incapable de faire face à ses obligations financières, préfère couler son navire de manière à ne pas rembourser ses créanciers en arguant du cas de force majeure ³.

Souvent aussi rejaillit sur le commerçant maritime la réputation d'immoralité attachée de tout temps à la profession de marin. Comme celui-ci il passe pour rattraper gaillardement au port la continence de la traversée : c'est un séducteur d'autant plus dangereux que l'exercice de son métier lui donne de sérieux avantages en la matière, les riches cadeaux et la parole facile; c'est un débauché qui passe son temps aux escales à fréquenter les bouges les plus infâmes ; c'est un ivrogne qui utilise les loisirs de la traversée à boire sur le pont de son navire et qui n'a d'autre manière d'utiliser les longs jours de l'hiver,

1. Ovide, *Fastes*, V, 671-690, en particulier 681-684 *ablue praeteriti periura temporis inquit : / ablue praeterita perfida uerba die / siue ego te feci testem, falsoue citaui / non audituri numina magna louis* et 687 *et pereant ueniente die periura nobis*.

2. Juvénal, *Satires*, XIV, 300-302 *mersa rate naufragus assem / dum rogat et picta se tempestate tuetur*. Perse, *Satires*, VI, 32-33 sur le devoir d'aller au secours d'un ami naufragé pour que *ne pictus oberret / caerulea in tabula*. Lucien, *Sur ceux qui sont aux gages des grands*, 1; Xénophon d'Éphèse, *Éphésiaques*, IV, 1-2.

3. L'Antiquité nous a laissé le souvenir d'au moins deux cas réels de baraterie : celui d'Hégestrates (Démosthène, *Contre Zénothémis*, cf. L. Gemet, *Éd. des plaidoyers civils de Démosthène*, coll. Budé, t. I, Paris, 1954, p. 110-133 et U. E. Paoli, *Fine di Egèstrato* dans *Cane del popolo*, 2^e éd., Florence, 1956, p. 157-174); celui de M. Postumius Pyrgensis et T. Pomponius Veientanus qui, pendant la seconde guerre punique, en 214, *in ueteres quassasque naues paucis et parui pretii rebus impositis, cum mersissent eas in alto, exceptis in praeparatas scaphas nautis, multiplices fuisse merces ementiebantur* (Tite-Live, XXV, 2).

De toute manière l'accusation est fréquente : la meilleure définition en est donnée par Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, IV, 32 (texte cité *supra*, p. 13, n. 5) « mais si leur bénéfice se révèle inférieur à ce qu'ils doivent, ils s'embarquent sur les chaloupes et jettent leur navire à la côte, enlevant ainsi, en vrais marins, de leur plein gré, leur gagne pain aux autres et prétendent dans leur impiété que c'est un cas de force majeure, et que le dieu l'a voulu » (trad. P. Grimal, *Romans grecs et latins*, coll. de la Pléiade, Paris, 1958, p. 1163-1164).

lorsque la navigation est interrompue par suite de la mauvaise saison, que de boire au cabaret ¹.

Un examen superficiel de nos sources littéraires nous amènerait donc à penser qu'il n'y a pas de pire homme que celui qui s'adonne au commerce maritime : pour cela il nous suffirait de prendre pour argent comptant les admonestations d'Apollonius au descendant du vainqueur des Arginuses ou le parallèle de Libanius entre l'agriculture et le commerce maritime ².

Jusqu'ici nous nous sommes volontairement limité à ce que nous pouvions tirer des écrivains païens, à l'exception des géographes et des auteurs de romans. Mais, avant d'aborder ces deux catégories d'auteurs, nous devons examiner l'attitude des auteurs juifs et chrétiens face à ces questions.

Par suite de la diaspora et des relations qui en découlaient entre les Juifs répartis un peu partout dans l'Empire, beaucoup d'entre eux durent pour vivre se consacrer au commerce; aussi les auteurs juifs de langue grecque dont nous avons conservé les œuvres ne s'y montrent-ils pas hostiles. Malheureusement pour nous il s'agit d'un philosophe, Philon d'Alexandrie, et d'un historien, Flavius Josèphe, aussi le commerce ne les intéresse guère en tant que tel et nous ne trouvons dans leurs écrits que des renseignements accidentels. Si ceux-ci sont rares dans Josèphe et concernent les routes maritimes plus que le commerce proprement dit, ils sont plus abondants chez Philon, sans doute parce que la communauté israélite d'Alexandrie comportait de nombreux commerçants, à commencer par la famille même de Philon ³. De toute manière nous n'avons là que des allusions et, pour si importantes qu'elles puissent être, elles restent fragmentaires. Mais, à côté de ces deux célèbres auteurs, la littérature juive de l'époque impériale est représentée avant tout par les vastes compilations des Talmuds de Jérusalem et de Babylone. Comme ces deux ouvrages sont surtout religieux, que leurs préoccupations essentielles sont des questions de rite ou de pureté, les renseignements qu'ils nous offrent sont eux aussi très fragmentaires et de plus très difficiles à dater. Tout cela explique que nous ne les utiliserons guère que dans la mesure où les données qu'ils nous apportent, en particulier au point de vue juridique, se trouvent recoupées par d'autres sources ⁴.

1. Horace, *Odes*, 111, 6, 29-32 *sed iussa coram non sine conscio / surgit marito, seu uocat institor seu nauis Hispaniae magister, / dedecorum pretiosus emptor*; Sénèque le Rhéteur, *Controverses*, VII (15) *Peregrinus negotiator*.

2. Libanius, *Progymnastica, Comparationes*, IV (éd. Förster, t. VIII, p. 349 et suiv.), rassemble la plupart des griefs traditionnels contre le commerce maritime et la navigation; on peut les résumer par cette formule du paragraphe 6 : « La justice est la plus belle des choses et l'injustice la plus mauvaise; l'agriculture fait des justes et la navigation des injustes » (*Greek text*).

3. Nous ne devons pas oublier qu'un neveu de Philon, M. Iunius Alexander, était à la tête d'une entreprise commerciale sur la mer Rouge (cf. J. Schwartz, *L'Empire romain, l'Égypte et le commerce oriental*, Annales, 1960, p. 29-30).

4. Cf. S. Krauss, *Talmudische Archaeologie*, t. II, Leipzig, 1910, p. 339-355; J. Juster, *Les Juifs dans l'Empire romain*, t. I, Paris, 1914, p. 15-25; t. II, Paris, 1914, p. 297-305. Sur l'utilisation systématique des Talmuds par F. Heichelheim (en particulier dans *Roman Syria*, contribution à l'*Economic survey*, t. IV, p. 123 et suiv.) voir les réserves de A. Passerini, *Sulla preteza rivoluzione dei prezzi durante il regno di Commodo*, Studi in onore di Gino Luzzatto, t. I, Milan, 1949, p. 1-19.

Il n'en va pas de même pour la littérature chrétienne, très abondante à partir du II^e siècle, dont l'importance ne cesse de croître à partir de ce moment. Certes nous avons affaire là à une littérature morale, théologique ou apologétique, aussi ne trouvons nous pas d'écrits consacrés directement au commerce, à l'exception de ceux sur le prêt à intérêt ¹; mais les allusions qui y sont faites sont nombreuses et doivent être interprétées en fonction de l'opinion formulée par leurs auteurs vis-à-vis du commerce. Or il semble bien que cette opinion ait évolué, et cela dès les origines du christianisme. En effet si nous considérons les Évangiles, nous constatons que les synoptiques ne sont pas *a priori* hostiles au commerce. Nous croyons en trouver la preuve dans la manière dont ils présentent le récit de l'expulsion des vendeurs du Temple. Si nous suivons Marc, qui nous offre le texte le plus développé, nous voyons que le Christ, lorsqu'il pénètre dans le Temple, se trouve en présence d'une foule de fidèles pressés autour des étals des vendeurs de colombes pour les sacrifices, et près des tables des changeurs rendus nécessaires par l'origine diverse des Juifs de la diaspora venus à Jérusalem pour la célébration de la Pâque. Alors Jésus renverse les tables et les étals, chasse les vendeurs et les acheteurs, et souligne son action par un texte des prophètes Isaïe et Jérémie : « Ma maison sera appelée une maison de prière pour toutes les nations, et vous, vous en avez fait une caverne de brigands » ². Le fait même que nous ayons là une citation pure et simple nous paraît donner au texte une portée bien moins forte, de plus elle s'adresse uniquement au cas particulier du Temple et ne peut donc être interprétée comme une condamnation générale de toutes les activités commerciales. Par contre la position du quatrième Évangile apparaît beaucoup plus extrême par la dramatisation même de la scène qui devient une véritable scène de violence. « Il trouva dans le Temple les marchands de bœufs, de brebis et de pigeons, et les changeurs assis à leurs comptoirs. Se faisant un fouet de cordes, il les chassa tous du Temple, avec leurs brebis et leurs bœufs; il dispersa la monnaie des changeurs, renversa leurs tables et dit aux vendeurs de pigeons : 'Enlevez cela d'ici. Cessez de faire de la maison de mon Père une maison de commerce' » ³. Les paroles du Christ se présentent ici comme une véritable condamnation du commerce puisque la caverne des brigands des synoptiques s'est transformée en une maison de commerce. Cette hostilité des derniers écrits du canon néo-testamentaire vis-à-vis du commerce, et cette fois très manifestement du commerce maritime, est mise en évidence dans l'Apocalypse par les lamentations des marchands importateurs sur les ruines de Babylone qui les enrichissait de ses achats ⁴. Cette évolution doit s'expliquer par le fait que la toute première communauté chrétienne se recrutait parmi ces pauvres dont la situation était tellement redoutée du monde païen et parmi les membres de la diaspora qui, comme nous l'avons dit, se consacraient en grande partie au commerce. Il ne pouvait donc y avoir à l'origine de véritable opposition chrétienne à sa pratique. Par la suite, deux courants se font jour, en apparence contradictoires.

Le premier de ces courants est dans la ligne de celui que nous venons de

1. Grégoire de Nysse, *Contre les usuriers*, P. G., t. 46, p. 434-452.

2. Marc, 11, 15-18; Matthieu, 21, 12-14; Luc, 19, 45-46 (Greek text).

3. Jean, 2, 14-17 (Greek text).

4. Apocalypse, 18, 9-20.

définir et, bien que la littérature des premiers chrétiens soit surtout une littérature de combat et de propagande, certaines allusions nous permettent de le saisir. A partir du moment où la propagande abandonne la diaspora pour se lancer à la conquête de la gentilité, nous voyons le rôle éminent joué dans la propagation de la nouvelle doctrine en Occident par les Orientaux, entre autres par les Syriens. Or tous les témoignages s'accordent pour nous enseigner que la plupart des Syriens répandus dans l'Empire étaient des commerçants, les Syriens ayant hérité des antiques Phéniciens leurs aptitudes pour ces activités ¹. Il est donc normal qu'ils n'aient point porté condamnation contre le commerce. Cela se marque également par l'aventure de l'hérésiarque Marcion, commerçant maritime et fils d'évêque, accueilli à bras ouverts par la communauté chrétienne de Rome; accueil qui ne se comprendrait pas si le christianisme avait purement et simplement condamné toute pratique commerciale ². Bien plus il est un thème que nous rencontrons fréquemment sous la plume des Pères de l'Église, thème que nous pouvons dans une certaine mesure considérer comme favorable, c'est la comparaison du commerce maritime et de la foi, l'un et l'autre fondés sur l'espérance en des lendemains heureux ³. C'est pourquoi aux reproches des païens qui accusaient les chrétiens de vivre hors du monde, Tertullien, pourtant grand contempteur du monde, pouvait répondre à bon droit : « Nous naviguons, nous sommes soldats, nous sommes agriculteurs, nous faisons du commerce » ⁴; donc les chrétiens sont présents partout. Cette attitude de l'un des plus rigoureux moralistes de la littérature chrétienne n'est pas une concession faite au monde, une capitulation devant les faits puisque nous trouvons incidemment dans Origène une véritable justification théologique du commerce maritime. A Celse qui affirmait que la Providence n'avait pas plus fait pour l'homme que pour les animaux, il rétorque que si : Dieu a voulu forcer l'homme à l'invention, c'est pour cela que les mêmes produits ne se trouvent pas partout, car Dieu a voulu, ce faisant, obliger l'homme à découvrir le commerce maritime ⁵. Nous sommes loin d'Aristote !

Si tous les témoignages que nous venons d'invoquer montrent qu'il n'y a pas d'opposition foncière au commerce de la part du christianisme, il ne faut pas oublier cependant, ainsi que le prouve le passage du quatrième Évangile, qu'il n'y a pas concordance de tous les auteurs. Au fur et à mesure que le christianisme s'est répandu, il emprunta fatalement certaines manières de voir aux milieux païens qui l'entouraient; de plus, nombreux sont, parmi les auteurs chrétiens, les païens convertis, voire même les anciens rhéteurs apportant avec eux leurs méthodes traditionnelles de penser. Dans ces conditions il est normal de retrouver sous leur plume les mêmes condamnations

1. Jérôme, *Commentaire sur Ézéchiel*, IX, 27 *usque hodie autem permanet in Syris ingenitus negotiationis ardor*. Nous maintenons l'opinion traditionnelle, bien que certains historiens aient tendance à minimiser cette importance pour le Haut-Empire à la suite de P. Lambrechts, *Le commerce des Syriens en Gaule du Haut-Empire à l'époque mérovingienne*, Antiquité classique, t. VI, 1937, p. 35-61.

2. Tertullien, *De la prescription contre les hérétiques*, 30.

3. Jean Chrysostome, *Première homélie sur Lazare*, P. G., t. 48, col. 966.

4. Tertullien, *Apologétique*, 42 *nauigamus et nos uobiscum et militamus, et rusticamus, et mercamur, proinde miscemus artes, operas nostras publicamus usui uestro*.

5. Origène, *Contre Celse*, IV, 76.

que chez les auteurs païens. Mais à ces condamnations traditionnelles ils ajoutent un cachet proprement chrétien. Le fondement scripturaire de cette condamnation se trouve dans plusieurs passages des Évangiles, outre celui que nous avons déjà cité, les deux principaux invoqués sont : « Vous ne servirez pas deux maîtres à la fois, le Seigneur et Mammon »¹, et « Il est plus facile à un chameau d'entrer par le chas d'une aiguille qu'à un riche dans le royaume des cieux »². Or cette condamnation est aux antipodes de la condamnation païenne : le commerce n'est pas mauvais parce qu'il risque d'amener la pauvreté mais, au contraire, parce qu'il ouvre des espérances de richesse qui détournent de l'œuvre essentielle, la recherche du salut : « Insensé! cette nuit on te redemande ton âme; et ce que tu as préparé, à qui sera-ce? »³. C'est surtout ce thème que les auteurs ont exploité à l'infini : alors que l'homme n'est pas sûr de son salut, il s'en détourne pour rechercher, parfois au loin, « des marchandises de vent »⁴. Le commerçant, entraîné par son avarice (nous retrouvons là le thème stoïcien), s'en va sur les mers à la recherche d'une fortune qu'un simple naufrage suffit à anéantir en quelques instants : « En un naufrage te voilà nu et à bon droit tu te lamenteras dans le fleuve de Babylone, parce que tu n'as pas voulu t'asseoir et pleurer aux bords des fleuves de Babylone »⁵. Il est vrai cependant que pour certains il y a un véritable titre de gloire pour le commerce maritime dans le fait que le navigateur qui vient de subir un naufrage se remet aussitôt en mer pour de nouvelles expéditions : « Aucun commerçant, pour avoir supporté un naufrage et perdu sa cargaison, ne cesse de naviguer, mais il parcourt à nouveau la mer, ses vagues et ses vastes étendues »⁶. Et encore un naufrage ne suffit pas à mettre en valeur cet acharnement : « Le commerçant qui a plusieurs fois tout perdu dans des naufrages ne s'éloigne pas pour autant du port; mais il met à la mer un navire, engage des matelots, emprunte et se livre à nouveau aux affaires quoique, comme avant, il ignore ce qui doit lui arriver »⁷. Nous avons d'ailleurs dans cette opposition entre saint Jean Chrysostome et saint Augustin, peut-être, tout simplement l'opposition entre un Occidental à l'esprit commercial peu développé et un Oriental, fils de l'une des plus grandes places de commerce de la Méditerranée. Mais ce que les chrétiens reprochent avant tout au commerce, de même que les païens, c'est de conduire plus ou moins nécessairement à l'immoralité : le commerçant ne peut pas avoir les mains propres : « Il m'a opprimé lorsque j'étais commerçant. Mais toi as-tu toujours bien agi dans ton commerce ? »⁸. De même on reproche au commerce maritime la tentation de la baraterie,

1. Luc, 16, 13; Matthieu, 6, 24.

2. Marc, 10, 25; Luc, 18, 25; Matthieu, 19, 24.

3. Luc, 12, 20.

4. Augustin, *Sermons*, 70, 2 *quibus tempestatibus et procellis, quam horribili et tremenda saeuitia coeli et maris importuni sunt mercatores, ut diuitias uentosas acquirunt, maioribus quam quibus acquisitae sunt, periculis et tempestatibus plenas!*

5. Augustin, *Sur le psaume 136*, 3 *uno naufragio nudus exhibis, et recte te planges in flumine Babylonis, quia noluisti sedere et fieri super flumina Babylonis.*

6. Jean Chrysostome, *Lettres à Théodore*, II, P. G., t. 47, col. 309.

7. Jean Chrysostome, *Première homélie sur Lazare*, loc. cit.

8. Augustin, *Sermons*, 302, 16 *oppressit me, cum essem negotiator. Tu ipsum negotium bene egisti? In ipso negotio fraudem non fecisti? In ipso negotio falsum non iurasti? Non dixisti, illum qui me traiecit, per ipsum mare, quia tanti emi quod non tanti emisti?*

conséquence des mauvaises affaires ¹. Cependant le grand reproche, le reproche essentiel, celui que l'on voit apparaître sous la plume de presque tous les Pères de l'Église aussi bien grecs que latins, c'est le recours au prêt à intérêt. Il n'est pas formulé exactement de la même manière chez tous, et il nous faut distinguer entre le prêt à intérêt ordinaire et le prêt maritime. Le premier est toujours condamné et principalement le prêt en nature, seul le prêt sans intérêt est admis ². Pour ce qui est du prêt maritime les avis diffèrent : si certains rigoristes le condamnent absolument au même titre que le prêt ordinaire ³, d'autres au contraire le considèrent comme une nécessité sans laquelle le commerce maritime ne pourrait pas fonctionner d'une manière normale, aussi se refusent-ils à l'interdire ⁴.

Il nous faut d'ailleurs signaler que cet enseignement si contradictoire des Pères ne représente que leur position personnelle et que, pour nous faire une idée de la position officielle de l'Église, nous devons nous reporter aux décisions des canons conciliaires. Ceux-ci ne comportent en fait aucune condamnation formelle du prêt pour les laïcs, par contre ce que nous y trouvons affirmé c'est l'interdiction absolue faite aux clercs de pratiquer le commerce et l'usure : « Comme plusieurs des clercs, remplis d'avarice et de l'esprit d'usure et oubliant la parole sacrée 'Il n'a pas donné son argent à intérêt' (Ps. 14, 5), exigent en véritables usuriers un taux d'intérêt par mois, le saint et grand concile décide que si quelqu'un, après la publication de cette ordonnance, prend des intérêts pour n'importe quel motif, ou fait le métier d'usurier de n'importe quelle autre manière... ou s'il se livre à quelque autre manière de gain scandaleux, celui-là doit être chassé du clergé » ⁵. Ce canon du concile de Nicée ne doit pas nous étonner, nous savons en effet par de nombreux autres témoignages qu'il était assez fréquent que des membres du clergé, et même des évêques, se livrassent au commerce, voire même au commerce de l'argent, sous prétexte de subvenir aux nécessités de leur charge. Ces pratiques se développèrent au III^e siècle au point que certains Pères y virent la véritable cause des grandes persécutions permises par Dieu pour les punir ⁶. Il faut enfin remarquer que, pour le commerce seul évidemment, ces pratiques finirent par être reconnues tout à la fois par l'Église et par l'État après le triomphe du christianisme ⁷.

1. Jean Chrysostome, *Première homélie sur les démons*, P. G., t. 49, col. 247.

2. Ambroise, *Des devoirs*, 111, 20; cf. R. Thamin, *Saint Ambroise et la morale chrétienne*, Paris, 1895, p. 288-290.

3. Grégoire de Nysse, *Contre les usuriers*, P. G., t. 46, col. 422.

4. Jean Chrysostome, *Homélie 14 sur la Première épître aux Corinthiens*, P. G., t. 61, col. 117. Sur l'attitude des Pères vis-à-vis du prêt, cf. S. Giet, *La doctrine de l'appropriation des biens chez les Pères*, Rech. de Sc. relig., 1948, p. 55-91.

5. Concile de Nicée, canon 17 (Hefele-Leclercq, *Histoire des Conciles*, t. II, Paris, 1908, p. 604); concile d'Elvire, canon 20 (Hefele-Leclercq, t. I, Paris, 1907, p. 232-233); cf. L. Ruggini, *Economia e società nell' « Italia annonaria »*, Milan, 1961, p. 190-202 qui, à notre avis, interprète à faux la position de Grégoire de Nysse par rapport au prêt maritime.

6. Cyprien, *Sur les tombés*, 6 *episcopi plurimi ... per alienas prouincias oberrantes negotiationis quaestuosae nundinas aucupari... , usuris multiplicantibus fœnus augere*.

7. C. Th., XIII, 1, 11, exemptions fiscales pour les *clerici* engagés dans des opérations commerciales qui, au témoignage de C. Th., XVI, 2, 8, doivent être motivées *alimoniae causa*, Wilcken-Mitteis, *Grundzüge und Chrestomathie der Papyrskunde*, Leipzig, 1912, n° 434, nous fait connaître le capitaine d'un navire de l'Église d'Alexandrie.

Dans tout ce que nous venons de dire, au sujet de l'opinion des auteurs tant païens que chrétiens en ce qui concerne les choses du commerce, il ne faut pas oublier qu'il y a souvent loin de la théorie à la pratique et que beaucoup des développements que nous avons rencontrés ne sont que des images de rhétorique. C'est ainsi, par exemple, que l'origine de cette comparaison qui revient constamment sous la plume des auteurs antiques entre le commerçant maritime, l'agriculteur et le soldat ¹ doit être recherchée dans l'*ars rhetorica* qui distingue entre *negotium*, *quaestus* et *artificium* et considère comme *negotium mercatura*, *militia* et *agricultura*, c'est-à-dire les trois membres de notre comparaison ².

Un autre thème que nous retrouvons très souvent et qui provient lui aussi de la rhétorique, c'est celui de la mer et des îles qui « comme les barques de sauvetage, elles aussi secourent les navigateurs battus par la tempête; elles vont à leur rencontre et semblent leur tendre la main et les appeler à elles » ³. C'est également un thème de la rhétorique impériale, auquel il ne faut peut-être pas attacher trop d'importance, que celui de la *pax romana*; il nous semble en effet assez difficile de lui attribuer une valeur réelle lorsque nous le voyons développé en pleine période d'insécurité non comme un idéal, mais comme une réalité par le pseudo-Aristide ⁴. Il en est de même pour toute une série de comparaisons classiques telles que les parallèles entre l'art du *gubernator* et celui du médecin ⁵, ou du chef d'État ⁶.

L'influence de la rhétorique se marque aussi d'une autre manière : l'insincérité des auteurs. Il suffit d'ouvrir les recueils d'exercices de rhétorique qui nous ont été conservés pour nous en rendre compte, que ce soient les *Controverses* de Sénèque le Rhéteur ou, à l'autre extrémité de l'époque impériale, les *Progymnastica* de Libanius; on y voit traiter successivement et avec autant de vigueur apparente le pour et le contre de telle ou telle question. On comprend dans ces conditions qu'un auteur élevé par les procédés de cette gymnastique intellectuelle puisse, sans même se rendre compte de la contradiction, soutenir dans ses écrits des opinions diamétralement opposées : tout à la fois condamner le commerce et le louer. On comprend également comment un auteur peut condamner dans ses écrits les pratiques commerciales tout en s'y livrant pour son compte personnel. Tel est le cas, à notre avis, de Libanius, grand contempteur du commerce dans de nombreuses déclamations, que sa correspondance nous montre soit bailleur de fonds d'une petite société com-

1. Horace, *Odes*, I, 1; Maxime de Tyr, *Dissertations*, 29 et 30; Jean Chrysostome, *Discours IV sur les Juifs*, P. G., t. 48, col. 872; Jean Cassien, *Conférences*, I, 2-4.

2. Victorinus, *Sur la rhétorique de Cicéron*, I, 25 (éd. Halm, *Rhetores latini minores*, Leipzig, 1863, p. 218).

3. Aelius Aristide, *Discours*, XLIV, 13 (cf. A. Boulanger, *Aelius Aristide et la seconde sophistique*, Paris, 1923, p. 317); Basile de Césarée, *Homélie IV sur l'Hexaemeron*, 7; Jean Chrysostome, *De la componction*, P. G., t. 47, col. 418.

4. Pseudo-Aristide, *De la royauté*, éd. Jebb, p. 66; même thème chez Epictète, *Entretiens*, III, 13; Aelius Aristide, *Eloge de Rome* (*Discours*, XXVI), 12-13; Libanius, *Discours*, LIX, 171; Jean Chrysostome, *Commentaires sur Isaïe*, P. G., t. 56, col. 33-34 (cf. E. Demougeot, *De l'unité à la division de l'Empire romain*, Paris, 1951, p. 77).

5. Sénèque, *Lettres à Lucilius*, 97; Clément d'Alexandrie, *Stromates*, I, 6, 34; 9, 44; Origène, *Contre Celse*, IV, 96.

6. Eschyle, *Les Sept contre Thèbes*, 1-5; Dion Chrysostome, *Premier discours sur la royauté*, 29; *Troisième discours sur la royauté*, 28; Thémistius, *Discours*, XV.

merciale, soit commerçant par l'intermédiaire de quelques serviteurs qu'il recommande à son illustre collègue et ami Thémistius, alors politiquement très puissant ¹.

En définitive les apports les plus intéressants des auteurs littéraires en matière d'organisation commerciale sont des apports involontaires, des notations fugitives d'autant plus précieuses qu'elles sont inattendues : par exemple ce passage de la *Vie des Sophistes* où Philostrate nous montre son maître Proculus de Naucratis qui, comme le père de Monsieur Jourdain, fait, pour rendre service, du commerce de gros entre son pays natal et sa patrie d'élection, Athènes ².

La littérature romanesque et le commerce maritime

Les œuvres que nous venons de considérer ne représentent à notre point de vue que l'opinion intellectuelle, par conséquent qu'une faible partie de l'opinion. Nous allons maintenant nous tourner vers d'autres œuvres, les ouvrages d'aventure. Certes il ne s'agit pas là d'une littérature populaire, sauf pour quelques ouvrages issus des milieux chrétiens tels que les Apocryphes du Nouveau Testament, mais ils se présentent comme beaucoup plus près de la réalité quotidienne et ont pour nous un très grand intérêt.

Certains de ces romans sont des ouvrages philosophiques dont nous avons déjà parlé, le plus célèbre étant la *Vie d'Apollonios* de Philostrate, aussi ne reviendrons-nous pas sur leurs idées. D'autre part celui qui a connu le plus de succès aux époques proches de nous, le *Daphnis et Chloé* de Longus, est une pastorale dont nous n'avons que faire. Heureusement il n'en est pas de même des quatre grands romans de Chariton, d'Héliodore, d'Achille Tatius et de Xénophon d'Éphèse qui sont tous des romans d'aventures maritimes et c'est cela qui nous importe. Malheureusement ils posent à la critique des problèmes très compliqués (chronologie des romans, milieux décrits ³) qui les rendent difficilement utilisables. Cependant, qu'ils se situent dans le temps ou hors du temps, qu'ils décrivent le monde perse, le monde hellénistique ou le monde gréco-romain, peu nous importe, ils sont, qu'on le veuille ou non, des témoins du temps où ils ont été écrits et où ils ont été lus. De plus on peut considérer que, même lorsque les aventures qu'ils racontent se situent dans un passé relativement éloigné, ils ne sont pas des reconstitutions historiques mais nous décrivent en fait les usages de l'époque où ils furent écrits plus que ceux du temps

1. Libanius, *Lettres* 177 et 178. Par la première il réclame la protection de Thémistius pour les esclaves de Lollianus qui naviguent vers Sinope ([Greek text](#)). Il lui demande de leur procurer un local et de veiller à ce qu'ils ne soient pas volés et ne le volent pas; donc il participe financièrement à l'expédition. L'importance relative de la cargaison et des opérations commerciales envisagées nous est montrée par cette recherche d'un local; c'est pourquoi nous ne pouvons pas nous rallier à l'opinion de P. Petit, *Libanius et la vie municipale à Antioche au IV^e siècle après J.-C.*, Paris, 1955, qui écrit (p. 305) : « Libanius... ne paraît guère s'adonner à la spéculation commerciale, quoi qu'on en ait dit ». Nous continuons donc à nous ranger à l'opinion formulée par L. Petit, *Essai sur la vie et la correspondance du sophiste Libanius*, Paris, 1866, p. 65-67.

2. Philostrate, *Vie des Sophistes*, II, 21, 2.

3. E. Lavagnini, *Studi sul romanzo greco*, Florence, 1951; P. Grimal, *Romans grecs et latins*, op. cit., introduction.

où ils sont censés se passer. Dans ces romans le commerce maritime apparaît constamment sous un jour qui ne ressemble en rien à celui que les ouvrages intellectuels nous ont montré : les marchands y sont sympathiques, tels les marchands syriens de *Théagène et Chariclée* ¹. Malheureusement ces auteurs ne sont pas très explicites sur le commerce lui-même et c'est au fond assez normal puisque ce qui les intéresse ce sont les aventures toujours passionnantes de leurs héros, comment leur amour mutuel leur permettra de surmonter les obstacles accumulés sur leur route. Dans ces conditions leur apport essentiel, beaucoup plus que des documents précis sur telle ou telle méthode commerciale, ou sur tel point de droit maritime, c'est la connaissance d'un milieu grouillant de vie et, malgré les réserves qui ont été faites sur certains ², un aperçu vivant des vicissitudes de la navigation. Il est évident que nous ne rangeons pas dans cette catégorie le roman le plus célèbre, à savoir le *Satiricon* dont nous avons déjà parlé, et cela parce que, même si l'aventure maritime y joue un rôle considérable, c'est un roman satirique de milieu intellectuel dont il reflète la pensée. Par contre nous y joindrons volontiers l'œuvre de Lucien de Samosate qui manifeste une compréhension beaucoup plus grande et une certaine sympathie aux gens du commerce, tout particulièrement du commerce maritime.

Ainsi l'utilisation des romans nous permet de nuancer ce que nous avons dit à propos de l'opinion et du commerce et de montrer que, comme certaines positions des intellectuels nous permettaient de le supposer, les esprits chagrins hostiles au commerce maritime n'étaient peut-être pas la majorité.

Les géographes

Une étude du commerce maritime doit forcément faire un appel fréquent aux ouvrages géographiques. Mais, pour reprendre la définition même de l'un des plus grands géographes de l'Antiquité, nous devons distinguer parmi la multiplicité des écrits de ce genre deux grandes catégories : les géographies proprement dites et les chorographies ³.

La géographie est pour les anciens une science mathématique : ce n'est que la recherche par des procédés astronomiques de la situation exacte des lieux les uns par rapport aux autres, donc la détermination de leurs coordonnées. Cette science, pour si intéressante qu'elle soit, ne nous est utile que dans la mesure où l'auteur, comme Ptolémée lui-même, à propos des localités qu'il situe, nous apporte quelques renseignements d'un autre ordre. Par contre la chorographie, c'est-à-dire la description des pays, de leurs accidents de relief remarquables, de leur population et de leurs villes, parfois même de leurs ressources économiques, est pour nous une source de tout premier ordre. Mais, et cela est dommage, la plupart des chorographes dont l'œuvre nous a été conservée ne sont que des compilateurs, intéressants dans la mesure où ils se réfèrent à des ouvrages de valeur; seulement ils ne cherchent pas à mettre à jour leurs sources et se contentent le plus souvent de les résumer et de les

1. Héliodore, *Éthiopiennes*, IV, 16.

2. G. Dalmeida, introduction à son édition de Xénophon d'Éphèse, *Les Éphésiaques*, coll. Budé, Paris, 1926, p. XI-XII.

3. Sur cette distinction, cf. Ptolémée, *Géographie*, I, 1.

juxtaposer sans le moindre esprit critique. Il nous suffit pour nous en rendre compte de considérer la survivance d'une œuvre telle que la *Periegesis* de Denys qui donne naissance à la fin du IV^e siècle de notre ère au poème de Rufius Avienus, lequel n'a vraiment rien à voir avec la géographie du monde du Bas-Empire. Plus illustres encore sont les passages chorographiques de l'énorme compilation de Pline l'Ancien qui animent par l'intermédiaire de Solin, compilateur d'un compilateur, toute la tradition chorographique jusqu'au Moyen Âge ¹. Parmi ces chorographes nous devons mettre à part Ammien-Marcellin, l'auteur de l'*Expositio totius mundi* et Strabon.

Dans ses digressions géographiques Ammien-Marcellin, s'il ne fait pas œuvre originale, semble avoir conservé une tradition géographique à peu près contemporaine et de grande valeur dont nous ignorons l'origine exacte ². Cette tradition, qui comporte quelques éléments de nature économique concernant la richesse des provinces et des villes, vient renforcer la valeur des autres renseignements que nous trouvons chez lui (comme chez les autres historiens) qui concernent essentiellement les routes maritimes.

L'*Expositio*, elle, nous intéresse parce qu'elle est le seul ouvrage de l'Antiquité marqué exclusivement par des préoccupations économiques, ce qui lui a valu d'être appelée une « Handelsgeographie » ³. Cependant ni Ammien, ni l'*Expositio* ne représentent pour notre recherche des œuvres d'un intérêt primordial, car ils ne nous apportent presque rien au point de vue de l'organisation du commerce; il en va tout autrement avec l'œuvre de Strabon qui leur est antérieure de plus de trois siècles.

Certes il n'est pas original en tout, car s'il a beaucoup voyagé, il n'a pas tout vu et il utilise souvent l'œuvre de prédécesseurs, mais il est intelligent, pourvu de vastes connaissances et d'un esprit critique certain, sans avoir voulu faire ce que nous appellerions une géographie économique il est cependant au courant de certains problèmes économiques ou politiques. Il nous est précieux pour l'étude des lignes de navigation, pour l'importance relative des ports et leurs relations avec l'arrière-pays. Malheureusement son information n'est pas toujours suffisante; la meilleure preuve nous en est donnée par sa description des côtes de l'Afrique de Catabathmus à Alexandrie, qui se contente de reproduire, avec une interversion de lieux, un itinéraire ⁴. Il nous suffit pour nous en rendre compte de comparer ce passage avec le similaire d'un document que nous sommes bien obligé de classer parmi les écrits géographiques bien qu'il s'en distingue totalement par ses buts, le fameux *Stadiasme de la Grande mer* ⁵.

1. Les rapports entre Pline et Solin ont fait l'objet au XVII^e siècle du monumental ouvrage de l'érudit Claude de Saumaise, *Exercitationes Pliniana in Solinum*, 2 vol., Paris, 1629 (1^{re} éd.).

2. W. Gardthausen, *Die geographischen Quellen Ammians*, Leipzig, 1873, dont les points de vue trop systématiques ont été critiqués par Th. Mommsen, *Ammians Geographie*, Hermes, t. XVI, 1881, p. 602-603 et encore récemment par L. Dilleman, *Ammien Marcellin et les pays de l'Euphrate et du Tigre*, Syria, t. XXXVIII, 1961, p. 87-158.

3. Th. Sinko, *Die Descriptio orbis terrae : eine Handelsgeographie aus dem vierten Jahrhundert*, Archiv für lateinische Lexikographie und Grammatik, t. XIII, 1904, p. 531 et suiv. Sur les problèmes soulevés par ce texte, cf. notre édition.

4. Strabon, XVII, 798-799, avec interversion des ports de Zephyrion et Antiphræ.

5. C. Müller, *Geographi graeci minores*, t. I, Paris, 1855 (coll. Didot, p. 427-514); Hippolyte, *Opera omnia*, éd. A. Bauer, t. IV (Griechische christliche Schriftsteller, t. 46), Berlin, 1^{re} éd., 1909.

Cet ouvrage, qui nous a été conservé parmi les œuvres de saint Hippolyte, entre dans la catégorie que V. Bérard appelait les « instructions nautiques », il n'est pas le seul que nous connaissions, mais il est le seul qui nous ait été conservé en de larges fragments utilisables pour la Méditerranée proprement dite ¹. Il se compose de deux parties : une description des côtes africaines d'Alexandrie à Utique, une description des côtes asiatiques du Sud de l'Asie Mineure à l'intérieur de laquelle s'insère un relevé des distances entre certaines îles, comme Délos, et certains ports ou autres îles, ainsi que le relevé des côtes de Chypre et de la Crète. Les problèmes que pose le *Stadiasme* sont nombreux et il n'est pas question de les traiter ici, cependant nous devons indiquer qu'il est fort possible que les deux parties appartiennent à deux recueils différents et que la question de sa date est fort controversée. Pour notre part nous pensons que les données du *Stadiasme* permettent de considérer qu'il est légèrement antérieur à l'époque des Sévères, par suite de son ignorance d'un port organisé à Leptis Magna ². Les apports de cet ouvrage consistent essentiellement dans la description des côtes au point de vue de la possibilité d'accostage et de ravitaillement en eau des navires; c'est donc un document inestimable pour la classification des ports. Tout cela explique pourquoi le *Stadiasme* l'emporte de beaucoup sur les témoignages des simples itinéraires qui, comme l'itinéraire dit d'Antonin, se contentent de nous donner des listes d'étapes, utiles cependant pour l'étude des routes de cabotage ³.

Les sources juridiques

Qui dit commerce maritime suppose évidemment droit commercial, c'est pourquoi il est normal que les écrits juridiques soient pour nous l'une des sources les plus importantes. Si nous exceptons les œuvres des juristes de la fin de la période républicaine et du Haut-Empire, qui ont pu nous parvenir directement sous une forme fragmentaire (sauf les *Institutes* de Gaius), et qui d'ailleurs ne traitent qu'incidemment de droit commercial ou maritime ⁴, notre matériel juridique est représenté par le code Théodosien, les compilations justiniennes du *Corpus iuris civilis*, et les compilations postérieures, loi Rhodienne et Basiliques. Si le code Théodosien ne pose que peu de problèmes, mais ne nous apporte guère que des renseignements sur les rapports de l'État et du commerce au IV^e siècle, il n'en est pas de même pour les autres recueils. Seule la loi Rhodienne se présente à nous comme un véritable traité de droit maritime, malheureusement elle est si tardive qu'il est très difficile de savoir exactement ce qui, dans ses assertions, est valable pour la période de

1. Les deux plus célèbres sont le *Périple de la mer Érythrée* et le *Périple du Pont-Euxin* que l'on trouve également dans les *Geographi graeci minores* de C. Müller, t. I, p. 257-305; 370-423.

2. *Stadiasme*, 93-94 (Müller); cf. ci-dessous, p. 133.

3. Pour le *Stadiasme* nous ne disposons guère que de l'étude de O. Cuntz, *Der Stadiasmus maris magni*, Texte und Untersuchungen, nouvelle série, t. XIV, 1, 1905, p. 243-276. Pour les Itinéraires, cf. O. Cuntz, *Itineraria romana*, t. I, Leipzig, 1929, et pour l'Itinéraire dit d'Antonin R. Lugand, *Note sur l'Itinéraire maritime de Rome à Arles*, Mélanges d'archéol. et d'hist., Éc. fr. de Rome, t. XLIII, 1926, p. 124 et suiv.

4. Les plus importants sont les fragments de Paul publiés récemment : David-Nelson, *Pauli sententiarum fragmentum Leidense*, Leyde, 1956; et commentés par F. Serrao, *Il frammento Leidense di Paolo*, Milan, 1956.

l'Empire romain proprement dit ¹. Quant au *Digeste*, si l'on met à part quelques titres comme le *De lege Rhodia de iactu* ou le *De exercitoria actione*, le droit maritime n'y est représenté que par des allusions réparties un peu partout; ainsi il ne nous présente pas un aperçu général de droit maritime. Mais surtout lorsque l'on aborde le *Digeste*, un problème d'utilisation se pose constamment par suite de la manière dont il fut rédigé : le texte mis sous la plume de tel juriste, par exemple de Paul ou de Labéon, est-il original ou a-t-il été modifié en fonction des coutumes juridiques de l'époque de Justinien ? Sur la solution à apporter à ce problème, qui se pose pour l'ensemble du *Digeste*, les romanistes sont très divisés; aussi voit-on s'opposer un certain nombre de tendances : hypercritique, critique, conservatrice, voire même anticritique. Il en résulte toute une littérature d'aspect parfois polémique ² et des tentatives de reconstruction des textes originaux à partir des hypothèses mises en avant. Tout cela n'est certes pas fait pour faciliter l'utilisation de ces textes, c'est pourquoi dans la mesure du possible, et bien que cette façon de faire soit absolument condamnée par certains juristes ³, nous nous efforcerons de confronter les données du *Digeste* avec celles que l'on peut trouver dans des textes non juridiques ⁴.

Il va sans dire que cette liste des sources écrites que nous venons de donner n'est pas exclusive et que nous aurons souvent à recourir aux historiens dont les données sont essentielles pour l'étude des rapports de l'État et du commerce, et aux lexicographes, en particulier Pollux de Naucratis et Hésychius, qui présentent un très grand intérêt pour la définition des termes.

Les sciences auxiliaires et le commerce maritime

De toute manière les sources que nous venons de passer en revue doivent être dans la mesure du possible confrontées avec les résultats des découvertes obtenues par les sciences auxiliaires de l'histoire : archéologie, épigraphie et papyrologie.

En plus des nombreux documents que nous apporte l'archéologie au sujet des courants d'échange et des objets du commerce, l'étude des documents figurés, bas-reliefs ou mosaïques représentant des scènes de navigation ou de commerce, nous permettent de nous faire une idée de l'instrument essentiel du commerce maritime qu'est le navire ⁵. L'idéal pour nous serait de pouvoir disposer de restes utilisables de vaisseaux de commerce antiques, malheureusement l'archéologie sous-marine n'en est encore qu'à ses débuts et l'on peut se demander si, par suite des difficultés auxquelles elle se heurte, elle pourra

1. W. Ashburner, *The Rhodian sea law*, Oxford, 1909.

2. Comme exemple de cette polémique nous renverrons aux articles de G. Pugliese, *In tema di exercitoria actio*, Labeo, t. III, 1957, p. 308-343 et de F. De Martino, *Ancore sull'actio exercitoria*, Labeo, t. IV, 1958, p. 274-300.

3. C'est ainsi que F. Ghionda recherchant le sens technique de *magister navis* (F. Ghionda, *Sul magister navis*, Riv. del dir. di navig., t. I, 1935, p. 326-355) ne trouve à citer d'autres textes que les textes juridiques.

4. Y compris les textes des rhéteurs; sur les problèmes particuliers à ces derniers, cf. F. Lanfranchi, *Il diritto romano nei retori romani*, Milan, 1938.

5. Matériel rassemblé dans Fr. Moll, *Das Schiff in der bildenden Kunst*, Bonn, 1929, malheureusement les reproductions y sont assez mauvaises et trop petites.

un jour nous permettre de résoudre tous les problèmes de l'archéologie navale ¹. C'est également à l'archéologie que nous devons de connaître l'organisation des ports méditerranéens, aussi bien pour ce qui est de leurs aménagements portuaires (et là encore l'archéologie sous-marine peut rénover notre connaissance ²) que pour ce qui est de leurs aménagements commerciaux et de leurs possibilités de dégagement vers leurs arrière-pays.

L'épigraphie, elle, nous fait apparaître, en particulier par les inscriptions funéraires, tout le petit monde du commerce : marchands au détail, grossistes, importateurs et exportateurs, armateurs, capitaines et subrécargues, matelots et dockers, et tous ces gens que nous rencontrerons en étudiant les professions parallèles au commerce maritime. Elle nous renseigne sur leurs origines, leurs dévotions, leurs voyages et parfois sur leur genre de mort. Il arrive même que l'épigraphie nous apporte des documents de premier ordre, tel est le cas des fragments de l'*Édit de Dioclétien* concernant les tarifs de navigation à la fin du III^e siècle.

Enfin la papyrologie en nous livrant toute sorte de documents concernant la vie privée aussi bien que la vie publique des Egyptiens, non seulement nous fait entrer en contact avec la vie de tous les jours mais aussi nous permet de nous faire une idée de la pratique commerciale dans une région déterminée de l'Empire. Elle vient ainsi compléter et éclairer les données arides des compilations juridiques en nous apportant toute une série de contrats de navigation, il est vrai à peu près tous pour la navigation nilotique.

Conclusion

En fait tous les genres de sources utilisées par les historiens concourent à l'étude du commerce maritime; c'est cette abondance qui explique la complexité de semblable recherche. Mais sa difficulté provient pour une bonne part du fait que les textes édités l'ont été en dehors de toute préoccupation d'ordre économique, que leurs *indices* n'en tiennent aucun compte, si bien que pour être complet il faudrait avoir absolument tout lu, aussi ne nous leurrions-nous pas sur les lacunes de notre documentation.

1. La seule fouille systématique et assez avancée est, pour le moment, celle de l'épave du Grand-Congloué, cf. F. Benoit, *op. cit.*, ci-dessus, p. 12, n. 1. Sur les limites actuelles de l'archéologie sous-marine, cf. N. Lamboglia, *Mise au point sur l'archéologie sous-marine*, Revue d'Études ligures, 1955, p. 162-169.

2. Cf. les recherches entreprises dans les ports antiques de Sidon, de Tyr et de Cherchell sous l'impulsion du P. Poidebard.

PREMIÈRE PARTIE

L'INFRASTRUCTURE
DU COMMERCE MARITIME

I. - CONDITIONS GÉOGRAPHIQUES

DE LA NAVIGATION MÉDITERRANÉENNE

Jusqu'à l'apparition du navire à vapeur la navigation, dont dépend le commerce maritime, a été conditionnée avant tout par la mer ; c'est pourquoi une étude du commerce maritime doit nécessairement débiter par un rappel des conditions de la navigation, donc par une étude, si sommaire soit-elle, de la mer elle-même, cette mer qui, comme disent les rhéteurs, unit les continents les uns aux autres plus qu'elle ne les sépare ¹.

Profondément enfoncée au milieu des terres, séparant le continent européen de l'Afrique et touchant par son extrémité orientale aux confins occidentaux de l'Asie, la Méditerranée présente des caractères géographiques tout à fait originaux qui commandent d'une manière presque absolue la navigation. Ces caractères proviennent d'une part des conditions climatiques générales, d'autre part des conditions de relief des côtes qui l'encadrent; ces dernières sont très importantes parce qu'elles peuvent entraîner des changements climatiques et parce qu'elles déterminent la sécurité ou l'insécurité de la navigation ².

Les conditions climatiques

Il ne nous appartient pas de faire une étude détaillée du climat méditerranéen, étude qui dépasserait notre propos et nos possibilités, mais seulement de rappeler ses grandes lignes. Au point de vue climatique et, par voie de conséquence, au point de vue de la navigation, l'année méditerranéenne peut se

1. Basile de Césarée, *Homélie IV sur l'Hexaemeron*, 1.

2. Ce rappel géographique est en grande partie tributaire des ouvrages suivants : A. Philippson, *Das Mittelmeergebiet*, 4^e éd., Leipzig, 1922; J. Sion, *Les péninsules méditerranéennes*, Géographie universelle sous la direction de L. Gallois et P. Vidal de La Blache, t. VII, Paris, 1934; Ch. Parain, *La Méditerranée : les hommes et leurs travaux*, Paris, 1936; M. Cary, *The geographical background of greek and roman history*, Oxford, 1946; J. Rouch, *La Méditerranée*, Paris, 1946; P. Birot et J. Dresch, *La Méditerranée et le Moyen-Orient*, t. I (coll. Orbis), Paris, 1953; sans oublier F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949.

diviser en deux grandes périodes : l'hiver, c'est-à-dire la mauvaise saison, *hiems* ou χειμών, et l'été, la belle saison, *aestas* ou θέρος. En hiver en effet la Méditerranée connaît des types de temps tout à fait défavorables à une navigation de longue durée et de haute mer : cette situation est due à l'instabilité du temps et à la pénétration fréquente dans l'espace méditerranéen de dépressions rapides d'origine atlantique qui déterminent le mauvais temps dans la partie occidentale de la mer. Pendant cette même période, la partie orientale est soumise aux influences opposées de l'anticyclone continental de Sibérie et des dépressions désertiques. La conséquence en est que, si la période hivernale peut connaître de belles journées, celles-ci ne s'étendent pas à l'ensemble du bassin et leur durée ne peut être prévue lorsque l'on ne dispose pas des moyens modernes de la météorologie ¹.

Au contraire, en été, la Méditerranée connaît dans l'ensemble un beau temps fixe parce qu'elle se trouve à l'abri des grandes perturbations atmosphériques. Cette situation détermine de lourdes servitudes pour la navigation : elle établit à la surface de la mer un régime de vents réguliers qui interdit certaines directions aux navires à voile, surtout si ceux-ci ne possèdent pas, par suite de l'organisation de leur voilure, les capacités nécessaires pour venir facilement au vent et pour louvoyer. C'est ainsi que dans la Méditerranée orientale soufflent les fameux étésiens dont l'orientation varie légèrement suivant les régions; dans l'Égée ce sont des vents du Nord, alors que dans le reste de la Méditerranée orientale et dans la mer Ionienne ce sont d'ordinaire des vents du secteur Nord-Ouest. Leurs avantages et leurs désavantages faisaient que ces vents étaient bien connus des Anciens qui, par empirisme, avaient pu établir un certain nombre de constantes que l'on retrouve définies dans leurs œuvres, durée approximative de quarante jours, date de leur commencement et de leur fin, calme relatif de ces vents pendant la nuit ².

Dans la Méditerranée occidentale un régime aussi contraignant n'existe pas, cependant on peut y remarquer une certaine prédominance des vents d'Est appelés par le centre de basse pression que représente la péninsule Ibérique surchauffée. Les navigateurs anciens avaient même remarqué que dans certains cas ces vents dominants pouvaient entraver la circulation d'Ouest en Est dans cet espace maritime ³.

Le mare clausum

Ainsi donc les conditions atmosphériques générales déterminent en Méditerranée deux périodes nettement opposées : celle où l'on navigue, où la mer est ouverte aux « justes navigations » suivant l'expression de Symmaque ⁴, et celle où la navigation est suspendue, où la mer est fermée, *mare clausum* ⁵.

1. M. Clerget, *Les types de temps en Méditerranée*, Ann. de Géo., t. XLVI, 1937, p. 225-246.

2. Sénèque, *Questions naturelles*, V, 10; Plin l'Ancien, *Histoire naturelle*, II, 124-127 (cf. le commentaire de J. Beaujeu, coll. Budé, Paris, 1950, p. 207); Aulu-Gelle, *Nuits attiques*, II, 22; tous tributaires des *Meteorologica* d'Aristote et du *De uentis* de Théophraste.

3. Strabon, III, 144, nous rapporte l'aventure de Posidonius qui mit trois mois pour aller d'Espagne en Italie par suite des vents contraires.

4. Symmaque, *Lettres*, IV, 54 *nam mare adhuc iustis cursibus patet*.

5. Cf. E. de Saint-Denis, *Mare clausum*, Rev. des Ét. lat., t. XXV, 1947, p. 106 et suiv.; et notre article : *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, Rev. des Ét. anc., t. LIV, 1952, p. 316 et suiv.

Certes pendant la fermeture de la mer toute navigation n'est pas interdite, pourtant l'usage veut, et il est toujours respecté, que les petites embarcations soient tirées à terre à l'abri des coups de mer possibles. Pour ce qui est des gros navires de commerce, ils restent au port, désarmés, en attendant le retour des beaux jours; seuls la nécessité ou l'attrait d'un gain élevé peuvent amener à prendre la mer pendant la mauvaise saison, mais les moralistes s'en indignent et le droit lui-même condamne cet usage ¹.

Les limites de ces deux saisons sont assez imprécises dans la pratique de la navigation parce qu'imprécises dans la réalité climatique. En effet le monde méditerranéen, par suite de sa situation en latitude, connaît, comme tous les pays dits tempérés, un système climatique à quatre saisons : deux saisons principales, l'hiver et l'été, deux saisons intermédiaires, le printemps et l'automne. Au point de vue de la navigation ces deux dernières sont vraiment des saisons intermédiaires : comme l'hiver, elles ne présentent pas du beau temps fixe, mais, si l'on excepte les tempêtes équinoxiales du mois de septembre, elles sont bien moins dangereuses que lui. De plus elles présentent sur le plein été l'avantage, considérable pour une navigation à voile, de posséder une rose des vents beaucoup plus variée, par conséquent de permettre l'utilisation d'un plus grand nombre de routes maritimes. C'est là ce qui explique que les marins de l'Antiquité aient connu deux conceptions du *mare clausum* dont les dates elles-mêmes sont assez peu précises : tout d'abord une conception large qui va du début mars au milieu novembre, c'est celle qu'admet en principe la navigation commerciale. Dans cette conception l'ouverture de la mer est symbolisée par une cérémonie religieuse, le *naugium Isidis*, qui nous est bien connue par la description qu'en donne Apulée; au cours de cette fête un modèle réduit de navire était lancé sur la mer, portant sur sa voile « une inscription en lettres d'or; ces lettres répétaient le vœu pour le recommencement des relations maritimes heureuses » ². Mais les esprits timorés hésitaient à se lancer sur la mer si tôt, et, de peur des tempêtes, ils préféraient attendre que le beau temps soit définitivement installé, aussi retardaient-ils le début de la navigation jusqu'au 27 mai; de même ils cessaient de naviguer dès le 14 septembre. Cette dernière interprétation nous est rappelée par le Talmud ³ et c'est elle que conseille Végèce pour les flottes de guerre ⁴, alors qu'à l'époque du Haut-Empire celles-ci, composées de navires à rames qui s'éloignaient peu des côtes, n'hésitaient pas à naviguer pendant la mauvaise saison, parce qu'elles pouvaient trouver rapidement un abri contre la tempête ⁵.

1. Plinie l'Ancien, *Histoire naturelle*, II, 125 *piratae primum coegere mortis periculo in mortem ruere et hiberna experiri maria; nunc idem auaritia cogit*.

Le droit ne peut évidemment pas empêcher de naviguer pendant l'hiver, mais il fait supporter à ceux qui contreviennent aux usages les conséquences de leur imprudence; c'est-à-dire qu'en cas de naufrage ou d'avarie grave ils ne peuvent arguer de la fortune de mer (D., VI, 1, 36).

2. Apulée, *Métamorphoses*, XI, 5 et 16 *Huius felicitis alvei nitens carbasus litteras auro intextas progerebat : eae litterae uotum instaurabant de noui commeatus prospera nauigatione*.

4. Talmud de Jérusalem, *Traité Schabbath*, II, 6.

5. Végèce, *De l'art militaire*, IV, 32.

6. Cf. notre article : *Voyages officiels en Méditerranée orientale à la fin de la République et au I^{er} siècle de l'Empire*, Rev. des Ét. anc., t. LV, 1953, p. 294 et suiv.

Les phénomènes climatiques locaux

Ce qui est très important en Méditerranée, c'est qu'à ces conditions générales de la circulation atmosphérique viennent s'ajouter des conditions particulières dues à l'opposition entre la masse maritime et les masses continentales qui l'entourent et à la configuration même des rivages. A ce double point de vue deux phénomènes sont à envisager : les brises et les vents locaux.

La brise est un phénomène bien connu de tout temps et dont les Anciens ont constamment fait usage; il s'agit de ces vents alternés qui naissent sur les bords de la mer et qui proviennent des différences de pression entre la surface du continent et celle de la mer, différences dues à celles des températures. La nuit, la terre étant plus froide que la mer est une zone de hautes pressions et un vent plus ou moins fort souffle alors de la terre vers la mer; pendant le jour, la terre étant plus chaude que la mer, la direction de la brise se trouve inversée. Ces brises de terre et de mer ne soufflent pas durant toute la journée; la brise de terre « se lève deux ou trois heures après le coucher du soleil et augmente d'intensité jusqu'à minuit; puis elle décroît et tourne au calme vers le lever du soleil », par contre la brise de mer apparaît seulement après neuf heures ¹; de plus elles ne soufflent pas d'une manière régulière pendant toute l'année, ce sont surtout des phénomènes estivaux. Il n'en reste pas moins que, là où elles soufflent, ces brises ont une très grande importance pour la navigation car, comme leur action peut se faire sentir jusqu'à une vingtaine de kilomètres de la côte, elles peuvent annuler dans une certaine mesure l'effet des vents dominants et permettre ainsi une navigation opposée à la direction de ces derniers, pourvu que le navire reste dans leur zone d'influence ². Une autre conséquence, bien connue des Anciens, c'est l'emploi de la brise de terre pour le départ des navires : souvent en effet, lorsque le vent souffle vers le port, le navire doit attendre le soir, le moment où s'installe au maximum de sa puissance la brise, pour prendre le large, profitant de ce qu'il a alors vent arrière. C'est ainsi que le navire qui devait porter saint Augustin vers Rome leva l'ancre au début de la nuit, au moment où la brise de terre venait de s'établir ³.

Tout aussi importants sont les vents locaux très nombreux sur les côtes méditerranéennes, là où les montagnes tombent rapidement vers la mer. De ces vents, le plus célèbre pour nous Français est le mistral, ce vent violent et froid qui descend des hauteurs cévenoles vers le centre local de dépression du golfe de Gênes, un peu en toutes saisons, mais surtout aux saisons intermédiaires. C'est lui que les Romains appelaient le *circius*, nom sous lequel ils confondaient le mistral et son voisin narbonnais le cers, aussi violent que lui et digne héritier de l'appellation latine ⁴. L'un et l'autre soufflent du Nord-Ouest, accélérant les traversées de la côte gauloise aux îles de Corse et de

1. Instructions nautiques citées par J. Rouch, *op.cit.*, p. 53.

2. A. Philippon, *op. cit.*, chap. V, 1.

3. Augustin, *Confession*, V, 15 *ea nocte clanculo ego profectus sum... flauit uentus et impleuit uela nostra...* ; inversement Chateaubriand utilise la brise de mer, l'imbat, pour pénétrer dans le port de Smyrne (Itinéraire de Paris à Jérusalem).

4. Sénèque, *Questions naturelles*, V, 17, 5; Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, II, 121 *item in Narbonensi prouincia clarissimus uentorum est circius nec ullo in uiolentia inferior, Ostiam plerumque secto Ligustico mari perferens*; Aulu-Gelle, *Nuits attiques*, II, 22.

Sardaigne, par contre ils interdisent la navigation dans le sens opposé et, de toute manière, rendent la mer peu sûre.

On trouve un vent tout aussi célèbre dans l'Adriatique (au sens moderne du mot) : la bora de la côte dalmate; par endroits, là où elle se trouve en quelque sorte canalisée par la configuration du relief, elle peut atteindre une violence supérieure à celle du mistral; c'est un vent à rafales violentes, qui détermine des coups de mer très dangereux pour les navires, tels sans doute ceux que dut subir César dans sa tentative de traverser l'Adriatique pendant l'hiver 49-48 ¹.

Ce sont là, avec les étésiens de la mer Égée, les vents locaux les plus célèbres de la région nord-méditerranéenne, mais ils ne sont pas les seuls par suite de la diversité du relief côtier des péninsules. Par contre la côte sud, bien moins découpée, possède un nombre de vents locaux assez restreint; les plus importants sont les vents brûlants venus du désert, le khamsin égyptien et son frère le sirocco du Maghreb ². La violence de ces vents locaux et leur brusque apparition au détour d'un cap pouvait surprendre le navigateur qui n'avait pas le temps de modifier la direction de sa voile et se trouvait souvent de ce fait en mauvaise posture. C'est là ce qui explique la mauvaise renommée de certains secteurs côtiers, tel celui du cap Malée ³; cependant, dans la mesure où ils viennent modifier le régime des vents réguliers et ne déterminent pas de tempête, ils apportent une aide certaine à la navigation.

La côte et la navigation commerciale

Nous devons nous poser une autre question d'ordre géographique : quelle est l'influence de la côte, et accessoirement de l'arrière-pays, sur la navigation commerciale? Autrement dit, les conditions physiques de la région côtière sont-elles déterminantes de la situation des ports? C'est en effet presque un lieu commun que d'affirmer que la Méditerranée était prédisposée à une grande activité maritime parce que ses côtes profondément découpées offraient des abris nombreux et sûrs aux navires pratiquant la navigation de cabotage. Ainsi le marin qui venait d'effectuer son étape journalière, le soir venu, tirait son embarcation à terre à l'abri des surprises de la mer; c'est pourquoi « la conception ancienne du lieu de débarquement ne saurait aucunement être rapprochée de l'idée que nous nous faisons aujourd'hui d'un port... une petite bande de sable où la quille pourra talonner une première fois sans grand dommage, un chemin de halage solide pour tirer la barque au sec, tel est le vrai port » ⁴. C'est à l'aide de ce raisonnement que P. Cintas a pu mener ses recherches sur la colonisation phénicienne le long des côtes de l'Afrique

1. Telle est du moins l'impression qui se dégage du récit de Lucain, *Pharsale*, V, 504-677 (cf. E. de Saint-Denis, *op.cit.*, p. 430). Celui de Plutarque, *Vie de César*, 28, laisserait au contraire supposer une tempête occasionnée par un vent du secteur ouest rejetant l'embarcation vers la côte. Mais la description de Lucain est plus en rapport avec les types de temps de l'Adriatique.

2. Cf. le tableau des vents locaux du bassin méditerranéen dans J. Rouch, *op.cit.*, p. 224-225.

3. Strabon, VIII, 378 : « Quand tu doubles le cap Malée, oublie ta maison » (*Greek text*).

4. P. Cintas, *Contribution à l'étude de l'expansion carthaginoise au Maroc*, Publ. de l'Inst. des Hautes Ét. maroc., t. LVI, Paris, 1954, p. 11.

du Nord, mais, si cette pratique est véridique pour les époques anciennes où le commerce maritime était embryonnaire et ne portait que sur de très faibles quantités, elle ne peut être acceptée pour le grand commerce de l'époque à laquelle nous nous plaçons. En effet ce qui rendait réalisable la pratique de la mise journalière du navire au sec c'était que l'on pouvait facilement décharger et recharger la cargaison, étant donné que l'embarcation ne peut être halée que vide ¹.

Mais même alors il ne faut pas oublier que toutes les côtes méditerranéennes ne se prêtent pas également aux activités maritimes, que certaines leur sont même absolument hostiles. A ce point de vue, il faut distinguer les côtes rocheuses et les côtes basses ². Ainsi, dans l'Antiquité, quelques régions étaient connues pour les dangers qu'elles offraient à la navigation; parmi elles nous en retiendrons deux, une de chaque type : la côte rocheuse de l'Eubée, la côte sableuse des Syrtes.

Les dangers de la côte Sud-Est de l'Eubée aux alentours du cap Caphérée étaient célèbres de toute antiquité : « *Euboicae cautes ultorque Caphereus* » ³; c'est « une côte dure, surmontée de hautes falaises » ⁴ sur laquelle viennent se briser les navires pris par la tempête et qui n'ont pas le temps de gagner la région plus hospitalière du Sud-Ouest. Cette région est illustrée dans l'histoire par l'aventure de la flotte de Xerxès : « Pour ceux qui avaient été chargés de contourner l'Eubée, cette même nuit fut encore beaucoup plus cruelle, d'autant qu'elle les surprit en haute mer; ... une tempête et la pluie fondirent sur eux comme ils étaient au large du creux de l'Eubée; poussés par le vent sans savoir où ils étaient poussés ils furent emportés contre les rochers » ⁵.

Quant aux Syrtes, leur réputation était bien établie par suite de leurs bas-fonds sans cesse remaniés par les eaux, et de leurs tempêtes d'autant plus violentes que la faiblesse de la profondeur y détermine d'énormes vagues de translation. Longtemps la navigation y est restée très limitée et Strabon voit justement dans le fait qu'elle ait gagné ces parages l'une des conséquences de l'avidité mauvaise des gens du commerce ⁶. -

Au fond les côtes basses sont sinon plus dangereuses, tout au moins plus traîtresses que les côtes rocheuses; c'est ce qui explique que dans certaines régions on ait tenté de les éviter par l'utilisation de routes intermédiaires

1. L'Odyssée, à laquelle il faut toujours revenir pour l'étude de la navigation primitive, nous montre que, lorsque l'on avait des raisons de craindre de mauvais rapports avec les habitants du lieu, on se contentait de jeter l'ancre sans aborder (X, 87 et suiv.). Par contre, quand Ulysse quitte l'île des Phéaciens, le navire sur lequel il va s'embarquer est d'abord mis à flot, puis chargé, il avait donc été tiré vide à terre (XIII, 19 et suiv.).

2. Cf. J. Sion, *Le rôle des articulations littorales en Méditerranée*, Ann. de Géogr., t. XLIII, 1934, p. 372 et suiv.

3. Virgile, *Enéide*, XI, 260.

4. Dion Chrysostome, *Histoire eubéenne*, 2, trad. P. Mazon, Lettres d'Humanité, t. II, 1943.

De même au paragraphe 7 : « Vois comme notre île est sauvage et dure du côté de la mer... C'est là ce qu'on appelle les Creux de l'Eubée. Un bateau que la mer y porte n'a pas de chance de s'en tirer; et il est rare que les hommes mêmes s'en tirent... ».

5. Hérodote, VIII, 13, trad. Ph.-E. Legrand, coll. Budé, t. VIII, Paris, 1953.

6. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, V, 25. Sur les dangers des Syrtes, cf. Horace, *Odes*, II, 6, 3-64 *barbaras Syrtis, ubi Maura semper / aestuat unda*; Actes des apôtres, 27, 17; Strabon, XVII, 836 (Greek text).

entre les routes maritimes et les routes continentales, les routes d'étangs. Ces dernières nous sont surtout connues pour le littoral de l'Adriatique où elles permettaient de réunir Ravenne à Aquilée par les *septem maria* encore utilisées à l'époque de Théodoric ¹. Peut-être en était-il de même le long du golfe du Lion, de la région d'Agde au Rhône ².

La disposition du littoral pouvait être une gêne matérielle pour la navigation, mais aussi être génératrice de pratiques encore plus dommageables pour le commerce maritime et dont il nous faut bien dire quelques mots ici, la piraterie. Cette activité se présente sous deux formes, souvent pratiquées par les mêmes individus, le naufrageage et la piraterie proprement dite.

L'industrie des naufrageurs existe surtout le long des côtes rocheuses garnies d'écueils; développée jusqu'à la période contemporaine ³, ses méthodes n'ont point changé au cours des siècles. La pratique la plus courante consiste à provoquer l'échouage du navire convoité en allumant un feu qui fait croire aux navigateurs qu'ils se trouvent à l'entrée d'un port alors qu'il s'agit d'un rocher sur lequel ils viennent se jeter : « Oui, oui, je le vois allumant des feux sur nos promontoires afin que les vaisseaux aillent donner sur les rochers ! » ⁴.

Quant au pirate il est, lui aussi, un homme des côtes découpées et rocheuses où il peut installer ses repaires. Embusqué dans la montagne, il guette une proie facile et riche; dès qu'il l'a repérée, il dégringole vers la petite crique qui sert de point d'attache à son embarcation et, sitôt son mauvais coup accompli, il regagne son havre avec son butin. Cette activité fut pendant presque toute l'Antiquité la source essentielle de revenus des montagnards de la côte de Cilicie, de la côte dalmate, et longtemps de la côte ligure. La piraterie était également très développée sur les côtes de la mer Noire, aussi bien le long de la Thrace que sur la côte bithynienne ⁵. Bien que nous n'ayons guère de renseignements à son sujet, il est vraisemblable, par suite de sa configuration, que la côte africaine à l'Ouest de Cherchel fut elle aussi, comme de nos jours ⁶, le théâtre de pirateries nombreuses. Il faut en effet remarquer que le port décrit par P. Cintas comme le port phénicien par excellence présente toutes les qualités requises pour l'exercice de la piraterie : une petite crique dominée par une hauteur d'où l'on peut voir au loin l'arrivée des navires.

Cette piraterie qui a sévi de tout temps en Méditerranée à l'état endémique ne doit pas être confondue avec la grande piraterie du dernier siècle de la République, due à des circonstances essentiellement politiques. Celle-ci ne

1. *Édit de Dioclétien, fragments d'Aphrodisias*, B. 25 (An. épigr. 1947, n° 149); Cassiodore, *Variae*, XII, 22; 23 et 24; cf. S. Ferri, *Considerazioni di archeologia protostorica sulla laguna dei « sette mari »*, Studi classici e orientali, t. VI, 1957, p. 214 et suiv.

2. Ch. Lenthéric, *Les villes mortes du golfe de Lion*, Paris, 1876, p. 284 et suiv.; A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, t. VI, Paris, 1939, p. 509.

3. J. Verne, *L'archipel en feu*, nous donne une description remarquable de l'activité des naufrageurs sur la côte de la Morée à l'époque de la guerre d'indépendance.

4. Dion Chrysostome, *Histoire eubéenne*, 32 (trad. P. Mazon).

5. Sur la piraterie en général, cf. les études de J.-M. Sestier, *La piraterie dans l'Antiquité*, Paris, 1880; H. A. Ormerod, *Piracy in the ancient world*, Londres, 1924; E. Ziebarth, *Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels im alten Griechenland*, Hamburg, 1929.

6. A. Köster, *Das antike Seewesen*, Berlin, 1923, p. 235, rappelle les instructions de la marine allemande de 1905 sur la conduite à tenir vis-à-vis des pirates de la côte du Rif.

cherchait pas la prise du navire longeant la côte, mais elle régnait littéralement sur les mers, entravant toute circulation commerciale par la pratique d'une véritable guerre de course, n'hésitant pas, comme les flibustiers des temps modernes, à s'emparer des richesses entreposées dans les ports ¹.

Ces conditions maritimes favorables au développement de la navigation la plus ancienne, lorsque celle-ci n'était guère qu'un cabotage au jour le jour, n'ont plus de valeur absolue à l'époque qui nous intéresse.

A celle-ci le développement du grand commerce maritime ne dépend plus des conditions maritimes, mais des conditions économiques. C'est pourquoi à l'époque impériale le grand port de commerce n'est pas forcément un port naturel présentant une rade bien abritée des tempêtes, mais souvent un port construit dans une bonne situation commerciale, c'est-à-dire au point de rencontre d'une bonne route continentale (route ou fleuve navigable) et de la navigation maritime, et cela même si les conditions naturelles sont défavorables ².

Les courants

Une étude des conditions de la navigation commerciale en Méditerranée ne peut pas laisser de côté l'organisation des courants de surface qui influencent la circulation soit en la facilitant, soit en l'entravant; cependant ils ne jouent pas un rôle primordial comme celui des vents. Nous devons distinguer les courants de détroits des courants généraux, bien qu'ils dépendent étroitement les uns des autres.

Parmi les courants de détroits les plus illustres dans l'Antiquité étaient ceux de l'Euripe et du détroit de Messine. Le premier, situé entre l'Eubée et la Grèce, devait sa célébrité au fait que, courant de marée renforcé par l'étroitesse du chenal dans lequel il circule, il change de sens périodiquement et est très rapide. Le second, de même origine, détermine des tourbillons dangereux pour de petites embarcations, mais sans importance pour de gros vaisseaux; il est à l'origine de la légende odysseenne de Charybde ³. Ces deux courants n'avaient pas en définitive de conséquences sur la navigation commerciale : le premier, parce qu'il n'est pas situé sur un passage fréquenté par les grandes lignes de navigation commerciale; le second, justement, parce qu'il se trouvait à notre époque sur la route empruntée par les gros navires qui n'avaient rien à craindre de ses dangers.

Les courants du détroit de Gibraltar et ceux des Détroits proprement dits sont beaucoup plus importants : les uns et les autres sont des systèmes complexes qui résultent de la différence de niveau entre l'océan Atlantique et la mer Noire d'une part, la Méditerranée d'autre part. Dans le détroit de Gibraltar, le sens général du courant est d'Ouest en Est, suivant la ligne de pente des eaux dont la vitesse peut devenir très sensible lors des fortes marées et atteindre jusqu'à six nœuds, par conséquent il peut entraver la navigation de la Méditerranée vers l'Océan. Mais le long des côtes existent en compensation des contre-courants moins forts qui permettent par conséquent la navigation dans le sens Est-Ouest. Ces contre-courants, qui étaient seuls connus des

1. Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, 32-33.

2. Cf. ci-dessous, chap. V, « Les ports ».

3. Strabon, I, 55; cf. J. Rouch, *op. cit.*, p. 111 et 106.

Anciens, leur faisaient croire que le niveau de la Méditerranée était supérieur à celui de l'Océan¹. C'est le même système qui existe entre la mer Noire et la Méditerranée, mais, comme la dénivellation entre les deux mers est beaucoup plus forte et les détroits beaucoup plus resserrés, le courant Nord-Sud ainsi déterminé est très violent en permanence (5 nœuds), bien plus, il n'existe pas de contre-courants côtiers appréciables en surface².

Si nous en venons maintenant au mécanisme des courants généraux, nous voyons que la circulation des eaux en Méditerranée est une circulation giratoire de faible vitesse en général. Dans le bassin occidental, le courant issu du détroit de Gibraltar se poursuit le long de la côte septentrionale de l'Afrique jusqu'à la hauteur de l'actuelle Bizerte : là il se divise en deux branches, l'une se dirige vers le Sud et, par le détroit de Sicile, rejoint le bassin oriental; l'autre continue sa route vers l'Est le long de la côte nord de la Sicile. Cette deuxième branche s'infléchit ensuite vers le Nord-Ouest, longe la côte de l'Italie, puis s'oriente vers l'Ouest dans le golfe Ligurique, parcourt la côte de la Narbonnaise et de l'Espagne, enfin boucle la boucle au Sud de l'Espagne. Sur ce courant général se greffe un système secondaire formé de deux courants qui se détachent l'un en direction du Nord, l'autre en direction de l'Ouest à la hauteur, le premier, d'Alger, le second, de l'embouchure du Tibre. Après avoir longé la côte méridionale de la Sardaigne, le second rejoint le premier et leurs eaux mélangées viennent à nouveau confluer avec le courant général au Sud de la Provence.

En Méditerranée orientale, le courant issu du détroit de Sicile longe les côtes africaines, remonte le long de la Syrie-Palestine, s'enfonce dans l'aulon qui sépare l'île de Chypre de l'Asie Mineure dont il baigne les côtes jusqu'aux Détroits. Renforcé alors par les eaux venues de la mer Noire, il côtoie la Grèce jusqu'au canal d'Otrante : là il se divise, une partie remonte le long de l'Illyrie jusqu'au fond de l'Adriatique et redescend le long de l'Italie, une autre par l'Italie du Sud et la Sicile rejoint le point de départ du système³. Souvent ces courants sont négligeables au point de vue de la navigation, par suite de leur faible vitesse, cependant ils arrivent par endroits à acquérir une importance suffisante pour aider ou contrecarrer la navigation, par conséquent pour influencer sur les routes suivies par les lignes plus ou moins régulières de la navigation à voile⁴.

Conclusion

Toutes ces conditions contribuent maintenant comme autrefois à déterminer le sens général de la circulation en Méditerranée ; elles se superposent à la configuration générale de la mer pour faire de l'Italie, de la Sicile et de la région africaine qui leur fait face la véritable plaque tournante de la navigation et du commerce maritime, ce qui explique leur importance dès l'Antiquité et surtout à l'époque romaine.

1. Strabon, I, 51-52; cf. R. Thouvenot, *Le détroit de Gibraltar chez le géographe Ptolémée*, Rev. des Ét. anc., t. LIII, 1951, p. 185-202.

2. Strabon, I, 51; cf. J. Rouch, *op.cit.*, p. 169-180.

3. Sur l'organisation générale des courants méditerranéens, cf. H. U. Sverdrup, M. W. Johnson et R. H. Fleming, *The Oceans*, New York, 1954, p. 647-649 avec carte sommaire.

4. Par exemple sur le rôle du courant dans la navigation de la Provence à l'Espagne, cf. Dr A. Bombard, *Naufagé volontaire*, Paris, 1953, p. 90.

II. – LES DIVISIONS ANCIENNES DE LA MÉDITERRANÉE

Géographiquement la Méditerranée se divise en trois grands espaces maritimes assez nettement délimités et qui apparaissent à première vue sur la carte. A l'Ouest un vaste bassin, coupé en deux par la Corse et la Sardaigne, communique par le détroit de Gibraltar, le *fretum Gaditanum*, avec l'océan Atlantique. Au centre un bassin d'un seul tenant limité à l'Ouest par l'Italie, la Sicile et la côte orientale de l'actuelle Tunisie, à l'Est par une ligne qui joindrait l'extrémité méridionale du Péloponnèse à la côte orientale du golfe des Syrtes en passant par le cap Crio, Crioumetopon, à l'Ouest de la Crète. Ce bassin communique avec celui de la Méditerranée occidentale par le détroit de Sicile et le détroit de Messine, avec l'Adriatique, qui en dépend, par le canal d'Otrante entre l'Italie du Sud et la côte albanaise. Enfin à l'Est le bassin plus allongé de la Méditerranée orientale sur lequel débouche au Nord la mer Égée et par elle la mer Noire.

Cette configuration géographique ne semble pas avoir particulièrement frappé les Anciens qui, s'ils se sont élevés à la connaissance de l'unité méditerranéenne, *mare nostrum*, *mare magnum*, *mare internum*, n'ont pas remarqué l'individualité des trois bassins. Ils ont été au contraire très attentifs à la diversité de la mer et se sont ingéniés à la découper en un nombre infini de petits espaces aux frontières et aux noms souvent changeants. Il nous suffit pour nous en rendre compte de parcourir même sommairement les traités géographiques de Strabon, de Plinie l'Ancien, de Solin, d'Orose, voire même d'Isidore de Séville ¹.

La Méditerranée occidentale

On y distinguait traditionnellement six mers différentes, d'étendues très disproportionnées les unes par rapport aux autres. A l'Est, entre l'Italie, la Sicile, la Sardaigne et la Corse, la mer Tyrrhénienne, *mare Tyrrhenum*,

1. L'étude des divisions et des noms de la Méditerranée ancienne a été faite par V. Burr, *Nostrum mare, Ursprung und Geschichte der Namen des Mittelmeeres und seiner Teilmeere im Altertum*, Würzburger Studien zur Altertumswissenschaft, n° 4, Stuttgart, 1932. Il ne s'agit pas, pour nous, de répéter ce travail, mais de tirer d'un aperçu sommaire de la question des conclusions sur l'évolution des conceptions maritimes des Anciens.

mare Tuscum ou *mare Inferum*. Il s'agit là d'un espace maritime nettement individualisé qui a conservé son nom de nos jours. Au Nord de la mer Tyrrhénienne s'étend ce que l'on appelle le *mare Ligusticum* qui tirait son nom des vieilles populations montagnardes et maritimes de la Ligurie. Il correspond en gros à notre actuel golfe de Gênes, mais s'étendait plus à l'Ouest jusqu'à l'avancée méridionale de la Provence : son souvenir se perpétue dans l'expression mer Ligurienne utilisée par certains géographes¹. A l'Ouest, le long de la côte du Languedoc et du Roussillon, se développe le *mare Gallicum* qui correspond au golfe du Lion et se prolonge vers le Sud le long des côtes d'Espagne par le *mare Balearicum*. L'extrémité occidentale de la Méditerranée, l'espace triangulaire compris entre l'Espagne, le détroit de Gibraltar et la côte de l'Afrique, forme le *mare Ibericum*. Par contre la mer qui baigne les côtes de l'Afrique, du *mare Ibericum* au détroit de Sicile, ne porte pas en général de nom particulier, bien que certains lui étendent, abusivement pensons-nous, l'expression de *mare Libycum* qui appartient à la Méditerranée orientale². Quant au vaste espace intérieur, compris entre les limites assez imprécises de ces mers et la côte africaine, il porte couramment le nom de *mare Sardoum* qu'il tire de la Sardaigne qui pourtant ne le limite que sur une faible partie de son pourtour.

Ces noms de la Méditerranée occidentale présentent tout au long de l'Antiquité un caractère remarquable de stabilité; on ne peut en dire autant des régions situées au-delà de l'Italie et de la Sicile.

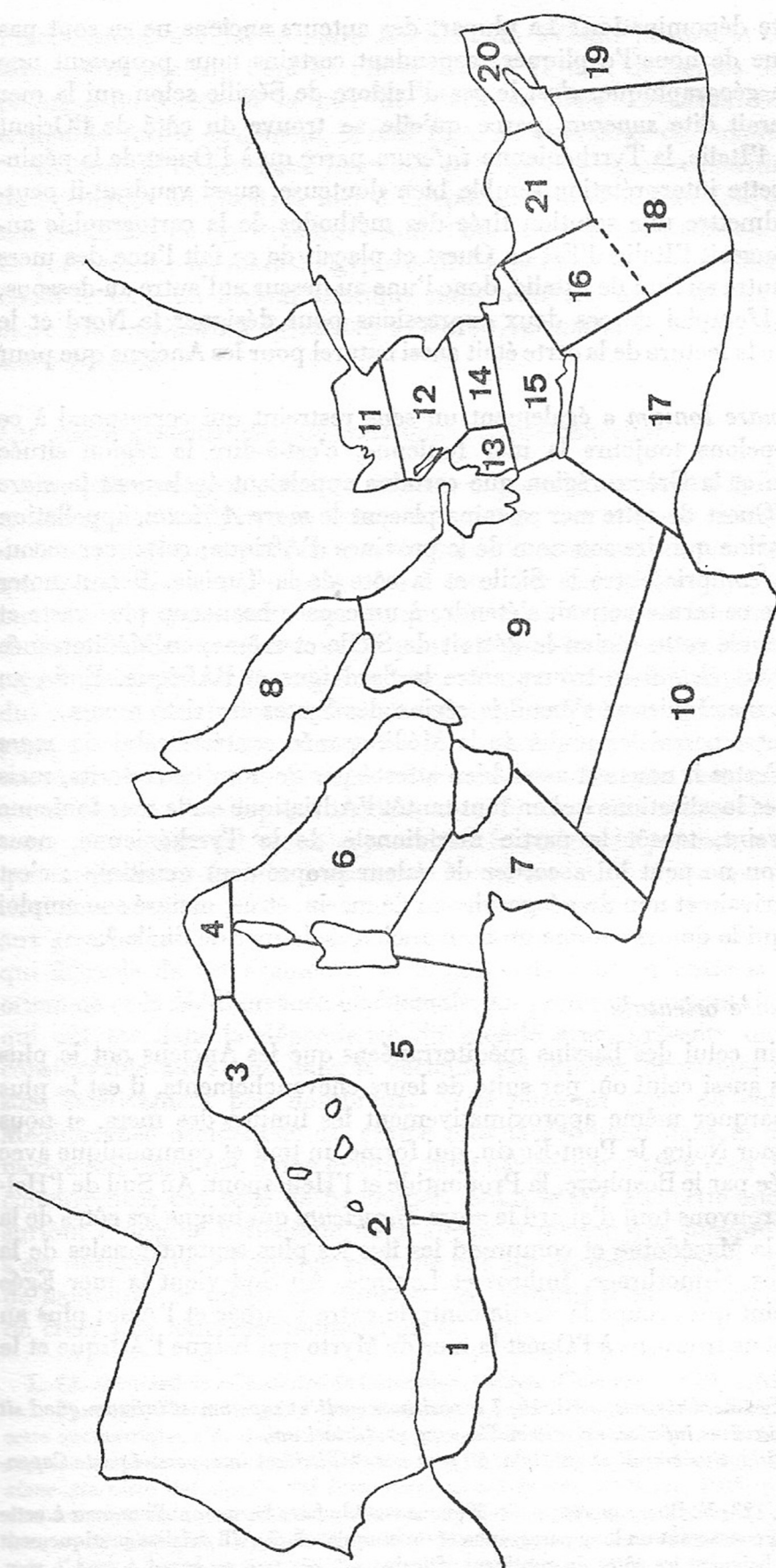
La Méditerranée centrale

De tout temps deux noms se sont disputé en quelque sorte la possession de cet espace maritime : *mare Hadrianum*, *mare Adriaticum*, *Adrias* ou *Hadria* d'une part, *mare Ionium* d'autre part. Contrairement à ce que l'on a parfois affirmé, il est impossible de constater une évolution dans l'emploi de ces noms; évolution qui aurait consisté dans l'extension à l'époque impériale du terme *mare Adriaticum* à tout l'ensemble, au détriment de celui de *mare Ionium* qui aurait été alors limité à la région baignant les côtes occidentales de la Grèce³. Mais, en même temps qu'ils servaient à désigner l'ensemble, ces deux termes étaient utilisés pour des espaces plus réduits. Le *mare Adriaticum*, dans son sens restreint, représente notre mer Adriatique que l'on appelait également, par opposition à la Tyrrhénienne, *mare Superum*. Quel sens faut-il

1. Cf. P. Gourou, *Atlas classique*, t. II, Paris, 1956, carte n° 32.

2. V. Burr, *op. cit.*, p. 51-52. Malgré l'autorité des textes invoqués, en particulier celui de Strabon, II, 122 qui étend le nom de Libye à tout le Nord de l'Afrique, du détroit de Gibraltar aux frontières de l'Égypte, nous ne nous rallions pas à cette interprétation. Le nom des mers dépend étroitement du nom des pays qu'elles baignent, par conséquent, si ces espaces maritimes devaient porter un nom particulier ce devrait être ceux de *mare Mauretanicum* et de *mare Numidicum*. D'ailleurs, bien que Burr ne les ait pas cités, nous les trouvons chez Orose, I, 2, 53 et 55 sous la forme de *Numidicum sinus* et *Mauretanicum pelagus*.

3. M. Besnier, *Lexique de géographie ancienne*, Paris, 1914, p. 12-13, limite la mer Adriatique, à l'époque classique, au canal d'Otrante; il considère que l'extension du terme à l'ensemble du bassin central de la Méditerranée date seulement de l'époque d'Orose. Cela est en contradiction formelle avec les textes : en effet aussi bien les *Actes des Apôtres*, 27-28, que Flavius Josèphe, *Vie*, 3, montrent que le terme de *mare Adriaticum* s'entendait bien au début de l'Empire pour tout le bassin central de la Méditerranée.



LES ESPACES MARITIMES DE LA MÉDITERRANÉE ANTIQUE :

1. *Mare Ibericum*; 2. *Mare Balearicum*; 3. *Mare Gallicum*; 4. *Mare Ligusticum*; 5. *Mare Sardinum*; 6. *Mare Tyrrhenum uel inferum*; 7. *Mare Africum*; 8. *Mare Adriaticum uel superum*; 9. *Mare Ionium uel Adriaticum*; 10. *Syrtae*; 11. *Mare Thracicum*; 12. *Mare Aegeum*; 13. *Mare Myrtoum*; 14. *Mare Icarium*; 15. *Mare Creticum*; 16. *Mare Carpathicum*; 17. *Mare Aegyptiacum*; 18. *Mare Phoenicum uel Syriacum*; 19. *Mare Cyprium*; 20. *Mare Pamphylium uel Lycium*.

donner à cette dénomination? La plupart des auteurs anciens ne se sont pas donné la peine de nous l'expliquer; cependant certains nous proposent une interprétation géographique, c'est le cas d'Isidore de Séville selon qui la mer Adriatique serait dite *superum* parce qu'elle se trouve du côté de l'Orient par rapport à l'Italie, la Tyrrhénienne *inferum* parce qu'à l'Ouest de la péninsule ¹. Mais cette interprétation semble bien douteuse, aussi vaudrait-il peut-être mieux admettre une solution tirée des méthodes de la cartographie antique qui allongeait l'Italie d'Est en Ouest et plaçait de ce fait l'une des mers au Nord et l'autre au Sud de l'Italie, donc l'une au-dessus et l'autre au-dessous, sur la carte. L'emploi de ces deux expressions pour désigner le Nord et le Sud à partir de la lecture de la carte était aussi naturel pour les Anciens que pour nous ².

Le terme *mare Ionium* a également un sens restreint qui correspond à ce que nous appelons toujours la mer Ionienne, c'est-à-dire la région située entre la Sicile et la Grèce, région que certains appelaient également le *mare Siculum*. A l'Ouest de cette mer certains placent le *mare Africum*, appellation d'époque romaine qui tire son nom de la province d'Afrique; cette mer recouvrait l'espace compris entre la Sicile et la côte de la Tunisie. Il faut noter cependant que ce terme pouvait s'étendre à un espace beaucoup plus vaste et comprendre outre cette région le détroit de Sicile et même, en Méditerranée occidentale, tout ce qui se trouve entre la Sardaigne et l'Afrique. Enfin au Sud-Est de la mer Ionienne s'étend la région des Syrtes au triste renom.

Faut-il ajouter parmi les noms de la Méditerranée centrale celui du *mare Ausonium*? Certes il nous est assez bien attesté par de nombreux écrits, mais l'indécision des localisations qui en font tantôt l'Adriatique ou la mer Ionienne au sens restreint, tantôt la partie méridionale de la Tyrrhénienne, nous montrent qu'on ne peut lui accorder de valeur proprement maritime : c'est un terme d'écrivain et non de géographe ou de marin, et ce, malgré son emploi par Strabon qui le donne comme un nom ancien de la mer de Sicile ³.

La Méditerranée orientale

C'est de loin celui des bassins méditerranéens que les Anciens ont le plus morcelé, mais aussi celui où, par suite de leurs chevauchements, il est le plus difficile de marquer même approximativement les limites des mers, si nous exceptons la mer Noire, le Pont-Euxin, qui forme un tout et communique avec la Méditerranée par le Bosphore, la Propontide et l'Hellespont. Au Sud de l'Hellespont nous trouvons tout d'abord le *mare Thracicum* qui baigne les côtes de la Thrace et de la Macédoine et comprend les îles les plus septentrionales de la Grèce : Thasos, Samothrace, Imbros et Lemnos. Au Sud vient la mer Egée au sens restreint qui occupe la partie centrale entre l'Eubée et l'Asie; plus au Sud encore, nous trouvons à l'Ouest la mer de Myrto qui baigne l'Attique et le

1. Isidore de Séville, *Origines*, XIII, 16, 7 *a positione coeli ut superum et inferum quod sit oriens superior, occidens inferior, est autem Thuscum et Adriaticum*.

2. Cf. *Expositio totius mundi et gentium*, 40 *post hanc (Ciliciam) in superiori parte Cappadocia est*.

3. Strabon, II, 123; V. Burr, *op. cit.*, p. 56-59, nous semble faire beaucoup d'honneur à cette appellation en lui consacrant un long paragraphe et un croquis, alors qu'il délaisse pratiquement l'étude des eaux baignant les côtes du continent africain.

Péloponnèse, à l'Est le *mare Icarium* qui s'étend jusqu'à la côte de l'Asie Mineure et tire son nom de l'île d'Icaria à l'Ouest de Samos. Entre le Péloponnèse, la Crète et la mer de Myrto le *mare Creticum*. Mais tout cet ensemble forme également la mer Égée au sens large de l'expression.

Au Sud de l'Égée nous trouvons trois grands espaces maritimes : la mer de Carpathos au Nord, la mer d'Égypte au Sud et la mer Libyque à l'Ouest. Les frontières de ces trois mers sont d'une imprécision totale en particulier en ce qui concerne les mers d'Égypte et de Carpathos qui tendent à se confondre¹. Enfin le long du littoral asiatique nous trouvons du Sud vers le Nord : le *mare Phoenicium* ou *Syriacum*, le *mare Cyprium* et le *mare Pamphylium* ou *mare Lycium*.

Les enseignements de l'onomastique méditerranéenne

Que pouvons-nous conclure de cette nomenclature, tout à la fois fastidieuse et incomplète? L'extrême compartimentage des régions maritimes proches de la terre fait apparaître un état ancien de la connaissance maritime; ces noms, qui se rattachent à peu près tous à ceux des îles et des pays baignés par la mer, doivent appartenir à une époque où le cabotage était la condition normale de l'activité des navigateurs. On pourrait peut-être avancer alors que, plus un espace maritime est découpé en mers de superficie réduite, plus la navigation dut y être active. Inversement, une côte qui ne présente pas semblable découpage, la côte d'Afrique, devait avoir une navigation moins importante. Cette onomastique rejoint en quelque sorte ce thème cher aux rhéteurs, et que nous avons signalé, des îles qui tendent comme une main secourable aux navigateurs. Par contre les vastes espaces aux frontières imprécises n'ont dû entrer que tardivement dans le domaine de la vie maritime, à une époque où les marins, devenus plus hardis ou disposant de moyens de navigation mieux adaptés aux grandes traversées, ne dépendaient plus de la côte. Une autre constatation qui découle de cet examen c'est le contraste existant entre la Méditerranée orientale et la Méditerranée occidentale. La première, surtout dans les régions qui ont été dans la dépendance du monde grec, présente un émiettement considérable alors que dans la seconde les espaces maritimes individualisés sont relativement peu nombreux. Nous pouvons donc en conclure que la Méditerranée occidentale est entrée plus tardivement dans le domaine de la navigation classique, à une époque où la navigation côtière était déjà largement concurrencée par celle de haute-mer. Enfin le fait que cette onomastique soit surtout d'origine hellénique nous amène à penser que lorsque la navigation s'est développée à l'époque romaine elle fut en grande partie une navigation de haute-mer et qu'en conséquence les Romains n'ont pas éprouvé le besoin de créer une nouvelle onomastique².

1. Cf. notre article : *Le navire de Carpathos*, Cahiers d'histoire, t. VIII, 1963, p. 253-268.

2. Par contre il semble qu'à l'époque romaine on se soit posé le problème juridique qu'évoque cette onomastique, c'est-à-dire celui des eaux territoriales (cf. entre autres E. Costa, *Il mare e le sue rive nel diritto romano*, Riv. d. diritto intern., t. V, 1916, p. 337-354, et B. Biondi, *La condizione giuridica del mare e del litus maris*, Studi Perozzi, Palerme, 1925, p. 271-280). Cette distinction entre la zone côtière et la haute mer se retrouve dans le Talmud (*Talmud de Jérusalem, traité Nedarim*, III, 6) lorsque celui-ci considère que les voyageurs qui se rendent par mer d'Acco à Joppé ne sont pas des voyageurs maritimes.

III. – LE NAVIRE DE COMMERCE

Si la connaissance du navire de commerce est essentielle pour l'étude du commerce maritime, il faut bien reconnaître que, malgré les nombreux ouvrages qui lui ont été consacrés, elle reste encore pour une bonne part dans l'obscurité. En l'absence de données archéologiques suffisantes, nous sommes obligés pour tenter de nous faire une idée des navires antiques de recourir à la confrontation des textes et des représentations figurées : bas-reliefs, mosaïques, peintures, monnaies et même lampes. Quant aux données de l'archéologie sous-marine, elles sont encore trop limitées, vues les conditions de cette nouvelle forme de l'archéologie, pour que nous puissions nous en servir d'une manière vraiment utile; elles ne sont pas encore assez nombreuses et les épaves retrouvées sont en très mauvais état, les gréements ont disparu, les coques de bois se sont écrasées et déformées si bien qu'il semble bien difficile pour le moment de tenter des reconstitutions valables à partir de leurs résultats.

Les questions qui se posent à nous sont de deux ordres; moyens de propulsion et de gouverne qui commandent la navigation, tonnages dont dépendent en partie les routes et le volume des échanges. Par contre la forme des navires et les méthodes de construction ne sont pour nous qu'accessoires ¹.

Les moyens de propulsion

A l'exception du halage humain ou animal, utilisé pour la navigation fluviale et peut-être pour les manœuvres à l'intérieur des grands ports, l'Antiquité n'a connu que deux modes de propulsion : la rame et la voile. Il semble bien en effet que les projets de l'Anonyme du IV^e siècle de notre ère, bateau à

1. C'est justement pour ce qui concerne les méthodes de construction que les fouilles sous-marines nous apportent pour le moment les renseignements les plus intéressants (cf. F. Benoit, *op. cit.*, p. 123 et suiv.).

aubes mues par des bœufs par l'intermédiaire d'un engrenage, n'aient jamais été autre chose que des projets, intéressants certes pour l'étude de l'esprit inventif d'une période considérée en général comme un période de régression intellectuelle, mais vraisemblablement irréalisables ¹.

La rame, instrument normal de propulsion pour les navires de guerre (*naues longae*), les barques de pêche et les navires de plaisance utilisés par les riches pour faire des croisières le long des côtes, ne semble pas sous l'Empire être un instrument essentiel de la grande navigation commerciale. Nous pensons d'ailleurs que la disparition de la rame sur les gros navires de commerce doit être plus ancienne qu'on ne le dit d'ordinaire ²; elle devait être déjà effective au temps de la deuxième guerre punique, comme le montre Tite-Live. Après la chute de Tarente, la garnison romaine réfugiée dans la citadelle était pressée par la famine et Rome tenta de lui faire passer un convoi de ravitaillement protégé par une puissante escadre; la tentative échoua. Cependant que les navires de guerre rescapés s'enfuient vers le rivage à force de rames, *aliae in terram remis abreptae*, les navires de commerce gagnent le large, « des navires de charge qui suivaient avec le ravitaillement, un petit nombre tomba aux mains de l'ennemi, les autres, changeant de-ci de-là l'orientation de leurs voiles en fonction des sautes de vent, gagnèrent le large » ³. Ce texte, qui nous oppose nettement la manœuvre des navires de guerre à celle des navires de charge, ne se comprendrait pas si le navire de charge, c'est-à-dire le navire de commerce réquisitionné pour les nécessités de la guerre, avait comporté des rames soit comme moyen de propulsion normal, soit comme moyen auxiliaire.

Il faut bien reconnaître cependant que cette disparition n'a pas dû se faire d'un seul coup et que les progrès de la voilure ont dû reléguer peu à peu la rame au rôle d'auxiliaire avant de la faire disparaître, de même que sur les premiers navires à vapeur, la machine ne fut guère considérée que comme un appoint avant de devenir l'unique moyen de propulsion, grâce à l'hélice.

Mais, si la rame a disparu des gros transports, ce qui les immobilise par calme plat ⁴, elle reste d'un emploi courant sur un certain nombre d'embarcations dont se sert aussi le commerce maritime. Les textes aussi bien que les monuments figurés nous montrent que tout gros navire possède une chaloupe à rames qui se trouve normalement attachée à l'arrière par une amarre, c'est la *scapha* ou *barca* ⁵; parfois on la monte sur le pont où elle est solidement

1. *De rebus bellicis, liburna*; cf. S. Reinach, *Un homme à projet du Bas-Empire*, Rev. arch., 1922, t. II, p. 205-265, particulièrement p. 243; S. Mazzarino, *Aspetti sociali del quarto secolo*, Rome, 1951, p. 72-136, date le texte du règne de Constance, sans être convaincant (cf. A. Piganiol, *La crise sociale au Bas-Empire*, Journal des Savants, 1955, n° 1, p. 5-15); E. Thompson, éd. *De rebus bellicis*, Oxford, 1952, chap. XVII, « Liburna », commentaires p. 50-54.

2. J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*, Publ. de l'Inst. d'Art et d'Archéol., t. I, Paris, 1953, p. 70-71.

3. Tite-Live, XXVI, 39, 19 *ex onerariis quae cum commeatu sequebantur perpaucae in potestatem hostium uenere, aliae, ad incertos uentos hinc atque illinc obliqua transferentes uela, in altum euectae sunt*.

Sur la manœuvre décrite par Tite-Live, cf. E. de Saint-Denis, *Le vocabulaire des manœuvres nautiques en latin*, Macon, 1935, p. 117.

4. Héliodore, *Éthiopiennes*, V, 23-24; cf. *Anthologie palatine*, VII, 293, sur le marin mort de soif à bord de son navire encalminé.

5. Nonius Marcellus, XIII, 535 *scaphae sunt nauculae quae maiores naues consequuntur*.

attachée, bordée, pour qu'un coup de mer ne vienne pas l'enlever ¹. Il apparaît d'ailleurs, d'après les textes, que ce dernier usage, exceptionnel au début de l'Empire, est sans doute devenu la règle à la basse époque ². Les utilisations de cette chaloupe étaient nombreuses : tout d'abord elle pouvait servir de canot de sauvetage en cas de naufrage ³, mais ce n'était pas là, comme on pourrait le supposer, son rôle essentiel ; celui-ci était double : assurer la liaison entre le navire et la côte, lorsque par suite de la faible profondeur des eaux il ne pouvait approcher du rivage ⁴, jouer le rôle de nos modernes remorqueurs pour les manœuvres à l'intérieur des ports qui ne disposaient pas de corporations spécialisées de *scapharii* ⁵.

A côté de ces *scaphae* existaient toute une série de barques et d'allèges de types excessivement divers que l'on trouvait dans les ports pour aider au déchargement des navires, surtout lorsqu'ils ne pouvaient venir à quai, ou qui étaient utilisées pour le petit cabotage : c'étaient les *lintres*, *rates*, *caudicariae naues* et autres, sans oublier les radeaux ⁶.

La voile est donc l'instrument normal utilisé par le navire de commerce pour sa propulsion, mais de quelle voile se sert-il ? Jusqu'à ces derniers temps on considérait, si nous faisons exception de quelques reconstitutions fantaisistes qui ont toujours cours dans nos manuels scolaires ⁷, que la seule voile connue de l'Antiquité avait été la voile carrée surmontée ou non d'une voile de perroquet triangulaire ⁸. Effectivement les nombreuses représentations de navires que nous possédons ⁹ nous permettent de constater la prédominance de ce type de voile, mais il n'est pas exclusif. Des études récentes entreprises à partir d'un certain nombre de bas-reliefs nous ont montré que les Anciens ont connu la voile aurique à livarde que l'on attribuait jusqu'ici aux navigateurs hollandais du XV^e siècle et la voile triangulaire dite latine que l'on s'accordait à considérer comme un apport des navigateurs arabes en Méditerranée ¹⁰. Cependant ces voiles sont exceptionnelles et ne nous sont pas connues par les textes, aussi devons-nous considérer que la voilure des gros bâtiments de commerce est uniquement la voilure carrée, comportant en règle générale une seule voile par mât. Nous classerons alors les navires en fonction de leur nombre de mats : navires à mat unique qui ne semblent pas tirer de cette particularité un nom qui leur soit propre, navires à deux mats ou *διάρμενος* ¹¹ et navires à trois mats ou *τριάρμενος* ¹². Les Romains n'ont pas connu de navires possédant

1. Actes des Apôtres, 27, 16.

2. Isidore de Séville, *Origines* XIX, 1, 19 *hanc (barcam) navis in pelago propter nimias undas suo suscipit gremia*.

3. Fortunatien, I, 26 (*Rhetores latini*, éd. Halm, p. 100); Paulin de Nole, *Lettres*, 49, 1.

4. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1, 19 *barca est, quae cuncta navis commercia ad litus portat*.

5. Bas-relief de l'Isola Sacra (G. Calza, *La necropoli dell'Isola sacra*, Rome, 1940, fig. 107).

6. Cf. ci-dessous II^e partie, ch. I.

7. Par exemple G. Dez et A. Weiler, *Orient et Grèce*, Classe de sixième, Paris, 1958, reconstitution d'une trière, p. 169.

8. J. Poujade, *La route des Indes et ses navires*, Paris, 1946, p. 122.

9. Cf. F. Moll, *op. cit.*, passim.

10. L. Casson, *The sails of the ancient mariner*, *Archaeology*, vol. VII, n° 4, p. 214-219; *The ancient mariners*, New York-Londres, 1959-1960, p. 219 (trad. fr., Paris, 1961, p. 257-260).

11. Synésius, *Lettres*, IV.

12. Lucien, *Le navire ou les souhaits*, 14; Plin l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIX, 5.

un nombre de mâts supérieur et toutes les tentatives de reconstitution faites en ce sens sont de pure fantaisie ¹.

Le navire à mât unique se présente sous deux aspects : mât vertical, telle la *corbita* de la célèbre mosaïque d'Althiburos, ou mât assez nettement incliné sur l'avant ². Ce mât, solidement implanté jusqu'à la quille ³, est maintenu par de forts étais vers l'avant et vers l'arrière cependant que son équilibre latéral est assuré par des haubans solidement attachés au bordage. Les uns et les autres apparaissent fréquemment sur les représentations, et, là où nous ne les trouvons pas, nous devons penser non pas qu'il n'y en avait point, mais que l'artiste les a oubliés ou n'a pas su les représenter. Sur ce mât on rencontre souvent à l'époque romaine deux voiles : une grande voile carrée et une voile supérieure triangulaire, c'est d'ailleurs là le seul cas de voiles superposées dans l'Antiquité.

La voile principale, c'est-à-dire la voile carrée, ou plus vraisemblablement rectangulaire, ne se présente plus, tout au moins pour ce qui est de son gréement, comme son ancêtre la voile grecque. La voile elle-même est faite d'une vaste pièce de toile de lin ⁴, ou de plusieurs laizes cousues ensemble, ce qui expliquerait l'emploi du pluriel *uela*, *carbasa*, *ιστία* de préférence au singulier. Aux côtés des voiles de lin, les plus courantes comme le montre l'identité entre le lin, *carbasus* ou *carbasum*, et la voile ⁵, il se peut que l'on ait utilisé des voiles de peaux à l'imitation des Vénètes ⁶; quant à l'utilisation du coton, elle paraît bien douteuse ⁷. De toute manière, qu'elle soit d'un seul tenant ou non, la voile se trouve renforcée par des bandes cousues horizontalement et verticalement qui apparaissent sur presque toutes les représentations de navires, même sur les plus humbles graffites, car, comme nous allons le voir, elles jouent un rôle essentiel dans la manœuvre ⁸. Ces bandes ne semblent pas avoir porté un nom spécial, à moins que, comme le pensait Vars, elles

1. L. Turba, *Graffiti con figure di navi nelle pareti di un fornice del teatro di Sabrata*, Quaderni di archeo. della Libia, t. III, 1954, p. 109-112, navire à 5 mâts.

2. P.-M. Duval, *La forme des navires antiques*, Mélanges d'archéol. et d'hist., Éc. fr. de Rome, t. LXI, 1949, p. 118-149, n^{os} 1 et 2 (ci-dessous, pl. Va).

3. J. Le Gall, *Graffites navals du Palatin*, Mém. de la Soc. des Antiq. de France, 1954, p. 41-52, fig. 1 et 3 (le graffite n^o 1 avait déjà été publié dans un article à peu près inconnu de G. Lacour-Gayet, *Graffiti figurés du temple d'Antonin et Faustine*, Mélanges d'archéol. et d'hist., Éc. fr. de Rome, t. I, 1881, p. 226-248, pl. VIII).

4. Plinie l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIX, 5-6.

5. C'est ainsi que Sénèque pour désigner la voile use indifféremment de *carbasa* et de *lina* (*Médée*, 318-321).

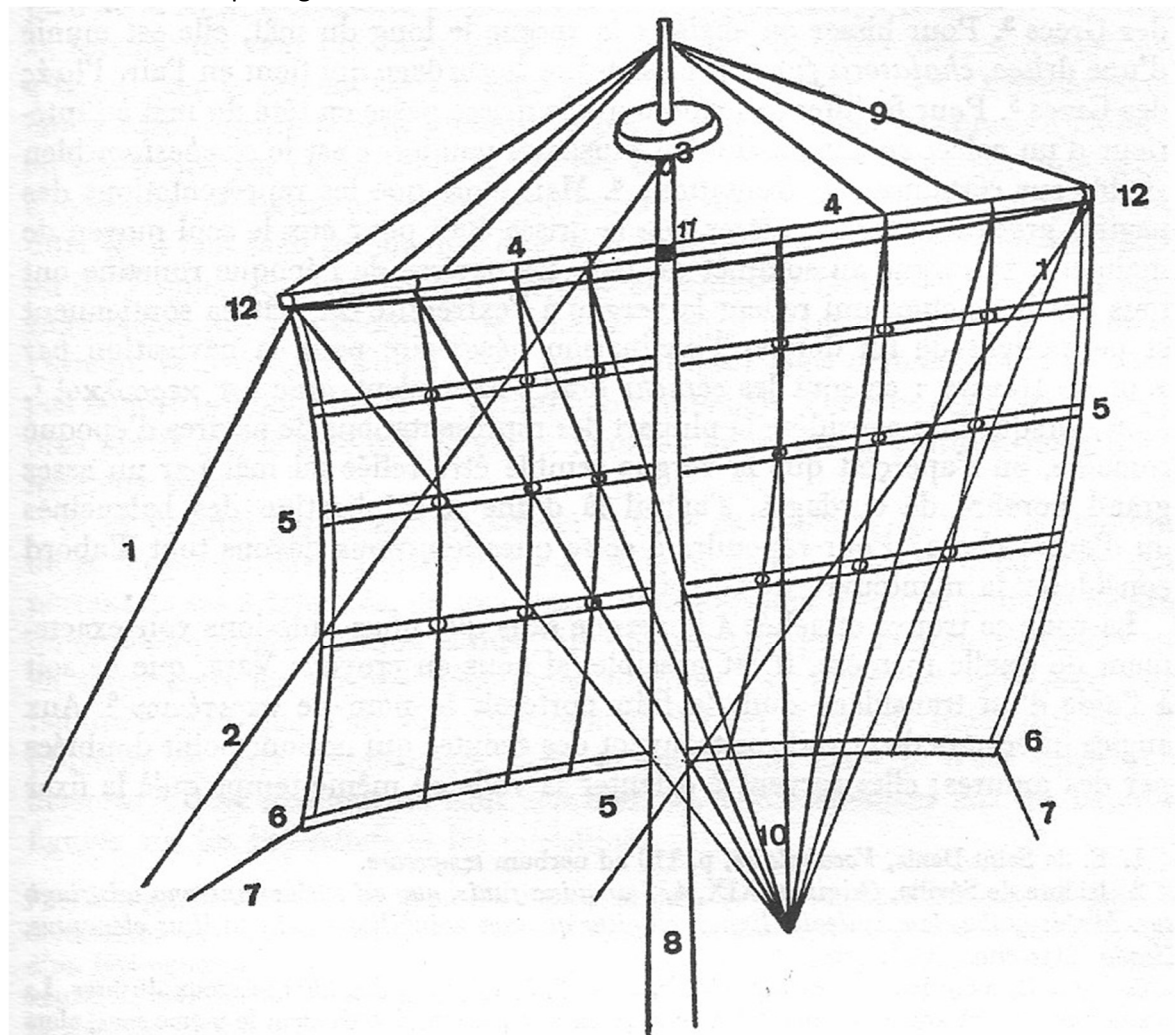
6. César, *Guerre des Gaules*, III, 13, 6; Lucien, *Le navire ou les souhaits*, cf. n. 1, p. 51.

7. On la déduirait d'Athénée, *Deipnosophistes*, V, 39; mais le mot βύσσωνα peut tout aussi bien désigner du lin.

8. J. Vars, *L'art nautique dans l'Antiquité et spécialement en Grèce, d'après A. Breusing*, *Die Nautik der Alten*, Paris, 1887, p.

80. Pour J. Poujade, *op. cit.*, p. 130-133, les voiles ne seraient renforcées que par des bandes horizontales; les traits verticaux qui apparaissent sur les monuments figurés ne seraient autres que les cargues. Il nous semble cependant que, si le navire représenté voile déployée sur le bas-relief Torlonia peut permettre cette interprétation, des monuments comme le bas-relief de Narbonne (Espérandieu, *Recueil des bas-reliefs... de la Gaule*, t. I, 1907, p. 421, n^o 686) s'y opposent absolument par suite de l'épaisseur et du relief donnés aux bandes verticales. De toute manière L. Foucher, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs*, Musée Alaoui, Notes et Documents, XV, 1957, p. 12, se trompe en parlant de cordages horizontaux et en renvoyant à J. Poujade, *loc. cit.* ci-dessus, qui parle de bandes de cuir.

n'aient été parfois de cuir (au moins pour les bandes horizontales, car la rigidité plus grande du cuir aurait gêné la manœuvre si les bandes verticales avaient été ainsi faites) et que ce soit elles qu'il faille considérer dans le passage de Lucien ou l'on a cru voir des voiles de cuir¹. Comme les voiles des temps



LA MÂTURE ANTIQUE :

1. Bras = *uersatoria*; 2. Drisse = *chalatoria funes*; 3. Hune et calcet = *carchesium*; 4. Vergue = *antemnae*; 5. Ralingues; 6. Points = *pedes*; 7. Écoutes = *propedes*; 8. Mât = *malus*; 9. Balancines = *ceruchi*; 10. Cargues; 11. Racage = *anquina*; 12. Bouts (fusées) = *cornua*.

Les renforts horizontaux sont représentés avec leurs anneaux, ou œils-de-pie, par lesquels passent les cargues.

modernes, la voile antique est solidement ralinguée sur tout son pourtour, souvent dans un but décoratif les ralingues sont de couleur vive².

La voile est supportée par une vergue (*antemnae*) dont les extrémités portent le nom de *cornua*; elle est faite d'un seul tenant ou de deux espars soigneusement ajustés et maintenus par une solide rousture. Cette vergue est

1. Lucien, *Le navire*, 4, ([Greek text](#)); cf. A. Cartault, *La trière athénienne*, Paris, 1881, p. 194.

2. La ralingue se présente sur les monuments (bas-relief Torlonia, bas-relief de Ny-Carlsberg, bas-relief de Narbonne...) sous la forme d'un gros bourrelet tout autour de la voile, comme si elle était formée par un cordage pris à l'intérieur de celle-ci. Là encore L. Foucher, *loc. cit.*, nous paraît commettre une erreur en parlant d'une cargue extrême (ci-dessous, pl. IVb). La coloration de la ralingue nous est signalée par Lucien, *Le navire*, 5.

horizontale lorsque le navire marche par vent arrière, grand large; elle est inclinée, apiquée, lorsqu'il navigue par vent de travers ¹. Elle est maintenue contre le mât par un racage, *anquina* ², du type dit « racage à pommes » de manière à faciliter la rotation de la vergue autour du mât, c'est l'*ἀγκοινά* des Grecs ³. Pour hisser ou abaisser la vergue le long du mât, elle est munie d'une drisse, *chalatorii funes* ⁴, c'est-à-dire le cordage qui tient en l'air, l'*ἰμάς* des Grecs ⁵. Pour faciliter sa manœuvre, la drisse passe en tête du mât à l'intérieur d'un calcet contenant une ou plusieurs poulies, c'est le *carchesium* bien visible sur certaines représentations ⁶. Mais alors que les représentations des navires grecs semblent montrer que la drisse était pour eux le seul moyen de maintenir la vergue au sommet du mât, les navires de l'époque romaine ont tous des balancines qui relient la vergue à l'extrémité du mât, la soutiennent et permettent de lui donner l'inclinaison nécessaire pour la navigation par vent de travers: ce sont les *ceruchi* dont l'équivalent grec est *κερουλκοί* ⁷. Mais, lorsque l'on considère la plupart des représentations de navires d'époque romaine, on s'aperçoit que la vergue semble être reliée au mât par un assez grand nombre de cordages, s'agit-il là d'une multiplication des balancines ou d'autre chose? Pour répondre à cette question, nous devons tout d'abord considérer la manœuvre de la voile. La voile se trouve attachée à la vergue sans que nous puissions voir exactement de quelle manière, il est possible, si nous en crayons Vars, que ce soit à l'aide d'un transfilage dont le filin porterait le nom de *περιτονιον* ⁸. Aux angles inférieurs de la voile se trouvent des écouteurs qui ne sont point doublés par des amures; elles servent à orienter la voile en même temps qu'à la fixer

1. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 110 ad uerbum *temperare*.

2. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 4, 7 *anquina funis, quo ad malum antenna adstringitur. Malus quibusdam maleolis ligneis cingitur quorum uolubilitate uela facilius eleuantur*. Nonius Marcellus, XIII, 536.

3. Dans Homère le mot désigne (Iliade, XIV, 213; Odyssée, XI, 261) le creux du bras. La similitude du mot grec et du mot latin veut qu'en terme de marine ils aient le même sens, alors que L. Casson, *Ancient mariners*, p. 38 et 98, y voit les étais. La présence des pommes du racage nous est affirmée par Servius, *Commentaire à l'Énéide*, V, 489 (texte repris par Isidore de Séville, *loc. cit.*, supra) et par le texte parallèle d'Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 2, 8 *malus autem dictus, quia habet instar mali in summitate, uel quia...* (reprise du texte de Servius).

4. Végèce, *De l'art militaire*, IV, 15; ce terme technique est ignoré de César qui se contente de dire *funes qui antemnas ad malos destinabant* (*Guerre des Gaules*, III, 14).

5. Hésychius, ad uerbum.

6. E. Saglio, art. *carchesium*, *Dict. des Antiq.*, t. 12, p. 920; c'est la transcription du grec *καρχήσιον* (Pindare, *Néméennes*, V, 94; Euripide, *Hécube*, 1261). Le mot a un double sens : d'une part le calcet, c'est celui dans lequel nous l'employons ici; d'autre part la hune, c'est-à-dire la plate-forme de la vigie au sommet du mât, telle qu'elle apparaît sur des monuments figurés, par exemple un graffito de Pompéi (A. Maiuri, *Naualia Pompeiana*, *Rendiconti Acc. di Archeol. ... di Napoli*, t. XXXIII, 1958, p. 18-22, fig. 2; reproduit par F. Benoit, *op. cit.*, p. 124, fig. 73). Le sens de calcet nous est bien défini par Servius, *Commentaires à l'Énéide*, V, 77, *summitas mali per quam funes traiciunt* (ci-dessous, pl. IIa).

En matière technique le mot est employé dans l'expression *carchesium uersatile*, machine pour le déchargement des marchandises (cf. ci-dessous chap. v).

7. Lucain, *Pharsale*, VIII, 177 *instabit summis minor Vrsa ceruchis*; cf. Hésychius, ad uerbum.

8. Vars-Breusing, p. 81; pour une définition commode du transfilage, cf. J. Merrien, *Dictionnaire de la mer*, Paris, 1958, p. 601. (Nous n'avons pu retrouver le texte cité par Vars comme étant d'Hésychius ni chez celui-ci, ni chez Pollux, ni dans la Suidas. Le mot n'est d'autre part donné avec ce sens ni dans

et à la tenir tendue. En général on considère que ces écoutes sont les *pedes*, d'où des expressions telles que *proferre pedem*, porter l'écoute en avant ¹, ou *facere pedem*, manœuvrer l'écoute ². Mais une difficulté résulte d'un texte d'Isidore de Séville que l'on ne peut négliger : « *propes* : cordage qui lie le pied de la voile, c'est-à-dire près des pieds. Turpilius écrit à ce sujet : 'Comme si, lorsque un vent favorable porte le navire vers la haute mer, si quelqu'un a laissé aller le *propes*, si c'est celui de gauche de la voile'... » ³. Certes le texte cité n'éclaire guère le sens à donner à *pes* et *propes*, mais la phrase d'Isidore en elle-même est claire. Pour lui le *pes* de la voile c'est son angle inférieur, c'est-à-dire, en terme de marine, son point et son *propes*, l'écoute proprement dite. Or il faut bien reconnaître que dans les expressions de Sénèque, de Pline ou de Virgile, qui pour les deux premières semblent bien empruntées au langage technique de l'époque ⁴, le sens ne change pas si l'on emploie *pes* dans l'une ou l'autre signification; c'est pourquoi nous nous demandons si ce n'est pas Isidore qui nous donne la véritable terminologie. Dans ce cas le latin serait plus précis que le grec qui, ignorant l'emploi de *προπους* ⁵, utilise dans les deux sens *πους* ⁶.

Si les écoutes permettent de border la voile en fonction du vent, la rotation de la vergue autour du mât s'opère à l'aide de deux cordages, deux bras, qui partent de ses extrémités, de ses *cornua*, et descendent jusqu'au pont du navire ou on les amarre à quelque taquet : ils portaient en grec le nom d'*υπεραι* ⁷ et en latin nous les voyons dénommés *uersoria* par Plaute et *opisphora* par Isidore ⁸, mot que l'on voit difficilement dériver d'*υπεραι* mais qui paraît provenir du grec *οπισθοφοραι* dont la traduction littérale n'est autre que *uersoria* ⁹. Ces manœuvres sont représentées habituellement sur les navires figurés sur les bas-reliefs et les mosaïques.

L'*Etymologicum magnum*, ni dans Du Cange, ni dans le Thesaurus d'Etienne, ni dans le dictionnaire de Liddell-Scott, Cependant le texte n'a pu être inventé et semble bien provenir d'un lexicographe ou d'un scholiaste : (Greek text). Il correspond de plus à ce que permettent de déduire la plupart des représentations figurées de navires.)

1. Sénèque, *Médée*, 322-323 *nunc prolato pede transuersos / captare notos*; Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, II, 128 *prolatis pedibus*. Dans les deux cas il s'agit de la même manœuvre qui consiste à placer la voile face au vent de travers,

2. Virgile, *Énéide*, V, 830, l'expression beaucoup plus vague s'inscrit dans une description générale des manœuvres de la voile pendant la navigation.

3. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 4, 3 *propes : funis quo pes ueli alligatur, quasi prope pedes. Turpilius de quo « quasi uentus fert nauem in mare secundum, si quis propedem misit, si ueli sinistrum »*.

4. E. de Saint-Denis, *La mer dans la poésie latine*, p. 390; *Vocabulaire*, p. 92.

5. Le mot dans un emploi équivalent à celui de *propes* chez Isidore n'apparaît que dans une scholie d'Apollonios de Rhodes (I, 567). Il est impossible d'y voir avec Vars-Breusing (p. 82) des amures doublant l'écoute, étant donné que semblables cordages n'apparaissent sur aucun monument figuré.

6. Vars-Breusing, p. 84-85.

7. Lucien, *Dialogue des morts*, IV, 1 (Greek text).

8. Plaute, *Le marchand*, 875 *huc secundus uentus nunc est; cape modo uorsoriam*; Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 4, 6 *opisphora funes quae comibus antemnae dextra sinistraque tenduntur retroverso*.

9. Vars-Breusing (p. 92) accumule les invraisemblances : il déclare tout d'abord que l'Antiquité utilisait fort peu les bras; alors à quoi servaient-ils, étant donné qu'ils sont toujours représentés sur les monuments et souvent sur les graffites? D'autre part, il veut voir dans *opisphora*, qu'il écrit *opifera*, une déformation d'*υπεραι* !

Écoutes et bras servent à orienter voile et vergue en fonction du vent et de la direction à suivre, mais pour assurer la bonne marche du navire il faut également pouvoir disposer la surface de la voile selon, non plus la direction, mais la force du vent. Pour ce faire, on utilise afin de présenter le bord de la voile le mieux possible au vent, les boulines frappées sur les ralingues de chute et pour diminuer la voilure, lorsque le vent est trop violent, les cargues-boulines et les ris : en était-il de même à notre époque?

Les boulines apparaissent sur une mosaïque découverte assez récemment en Tunisie sur un navire à deux mâts : frappées sur les deux ralingues de chute de la voile principale, elles viennent passer par la tête du mât de proue. Mais, contrairement à ce que pense son commentateur, cette mosaïque n'est pas le premier document qui nous fasse connaître l'utilisation des boulines par les marins de l'Antiquité¹. Par contre, il ne semble pas que les Anciens aient utilisé pour diminuer la surface de la voile, ce qu'on appelle les cargues-boulines, « attachées à la ralingue de chute de la voile carrée à la hauteur de la bouline »² et cela malgré les exemples donnés par Cartault et Vars, à la suite de Graser³. Nous ne le pensons pas à cause de l'organisation même des cargues et de la manière dont les Anciens diminuaient la surface de la voile alors qu'ils ignoraient les ris. En effet, la voile antique se cargue d'une façon qui lui est très particulière et que l'on a comparée depuis longtemps au mécanisme des stores⁴. A l'intersection des bandes de renfort se trouvent cousus des anneaux ou ménagés des œils-de-pie à l'intérieur desquels passent les cargues⁵. Lorsqu'on tire sur l'ensemble des cargues, la voile remonte vers la vergue en se plissant tout d'abord dans sa partie inférieure; si l'on tire seulement sur les cargues centrales, le centre de la voile se relève, donnant à celle-ci cette forme en croissant souvent représentée sur les monuments⁶.

Ici, nous retrouvons la question des balancines que nous avons signalée plus haut. Parties de la bordure inférieure de la voile, les cargues montent jusqu'à la vergue; que deviennent-elles alors? Sur les navires grecs elles tournent autour de la vergue, puis retombent sur le pont d'où elles sont manœuvrées⁷. En est-il de même sur les navires romains? Beaucoup de

1. L. Foucher, *art. cit.*, p. 14-15; l'existence des boulines est déjà affirmée par A. Cartault, *op. cit.*, p. 199 (ci-dessous, pl. IIIb).

2. A. Cartault, *op. cit.*, p. 191.

3. B. Graser, *Die Gemmen des königlichen Museums zu Berlin mit Darstellungen antiker Schiffe*, Berlin, 1867; A. Cartault, *op. cit.*, p. 199, fig. 93; Vars-Breusing, p. 89.

4. Vars-Breusing, p. 87; E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 137; A. Köster, *Das antike Seewesen*, Berlin, 1923, p. 174-175; J. Poujade, *op. cit.*, p. 132 (qui, peu soucieux de bibliographie, s'attribue la paternité de la découverte); L. Casson, *Ancient mariners*, p. 218; F. Benoit, *op. cit.*, p. 179.

5. Les anneaux apparaissent nettement sur la voile déployée du bas-relief Torlonia, ainsi que sur celui de Narbonne déjà cités; on en a retrouvé un certain nombre dans les fouilles de l'épave de Mahdia et dans celles du Grand-Congloué (cf. F. Benoit, *op. cit.*, p. 178-179). Leur absence sur le plus grand nombre des représentations laisse penser que les deux procédés étaient également employés (cf. L. Casson, *loc. cit.*, n. 48).

6. Par exemple bas-relief de Ny-Carlsberg, monnaies d'Hadrien (H. Cohen, *Description des monnaies...*, t. II, Hadrien n° 876 = pl. IV).

7. Tel est le procédé que nous montrent à Pompéi le bas-relief du tombeau de Naeuolia Tyche et le graffite de l'Europa et cela sans discussion possible, puisque ces navires n'ont pas de balancines (cf. A. Maiuri, *Navalia Pompeiana*, fig. 2 et pl. IIIa); ci-dessous, pl. I et IIa.

représentations nous montrent, unissant la vergue à la tête du mât, de nombreux cordages qui n'existent pas sur les navires grecs : pour les uns nous avons affaire à des balancines destinées à faciliter l'apiquage de la vergue, pour les autres nous aurions affaire à l'innovation la plus importante de la marine antique : ces cordages ne seraient autres, en effet, que les cargues dont la manœuvre serait facilitée par leur rassemblement et leur passage dans un calcet unique en tête du mât ¹. Cette seconde hypothèse, qui tend à l'heure actuelle à l'emporter chez les auteurs, ne nous paraît pas préférable à la première.

L'un des principaux arguments mis en avant est que, sur les représentations de navires d'époque romaine, « le plus souvent ces traits partent très exactement du point de contact des lignes verticales du quadrillage et de la vergue; il est donc évident que ce sont les cargues qui vont de la vergue à la tête du mat... » ²; or, rien n'est moins vrai. Si nous considérons que chaque bande verticale de la voile est doublée par une cargue, et encore plus, évidemment, si ces bandes verticales sont les cargues elles-mêmes, nous constatons qu'il y a rarement égalité entre le nombre des cargues et celui des cordages passant en tête de mât. Prenons des exemples : sur la mosaïque des Syllectins à Ostie, le navire qui va vers la gauche a une voile principale pourvue de neuf cargues alors que six cordages seulement viennent passer en tête du mât; celui qui va vers la droite a de même six cordages en tête du mât principal, mais cinq cargues figurent sur la voile ³; sur le navire de droite du bas-relief Torlonia quatre cordages vont de la tête du mât vers la partie visible de la vergue, or ces quatre cordages sont tous rassemblés à la corne de la vergue, il faudrait donc admettre qu'il n'y avait pas de cargues vers le mât, ce qui est faux puisque les plis de la voile marquent leur présence; bien plus, sur une bonne photographie on peut très nettement distinguer les anneaux supérieurs des cargues, et l'on constate qu'ils ne correspondent absolument pas aux cordages du sommet ⁴. S'il nous est difficile de voir comment fonctionnaient les cargues nous devons cependant admettre que les cordages figurés entre la vergue et la tête de mât sont bien des balancines. Malgré la gêne que devait représenter la présence de ces cordages pour la manœuvre de la voile, les marins anciens durent avoir l'impression qu'ils étaient nécessaires pour manœuvrer la vergue par suite de l'augmentation de la surface de la voilure, conséquence elle-même de l'augmentation du tonnage et des dimensions des navires de commerce. Pour Köster, ces balancines supplémentaires auraient disparu vers le milieu de l'Empire, quand on se serait aperçu de leur inutilité ⁵; rien n'est moins sûr puisque des mosaïques tardives les représentent toujours, en parti-

1. Balancines : Vars-Breusing, p. 93; A. Köster, *op. cit.*, p. 168-170; L. Casson, *Ancient mariners*, p. 218, qui pense que les cargues passent sur des mouffles fixés à la vergue avant de redescendre sur le pont.

Cargues : J. Poujade, *op. cit.*, p. 136; P.-M. Duval, *Du navire grec au navire romain*, Mélanges Ch.-Picard (Rev. archéol. 1948), t. I, p. 339-341; J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 71.

2. J. Poujade, *loc. cit.*, supra, p. 49.

3. G. Becatti, *Scavi di Ostia*, t. IV, *Mosaici e pavimenti marmorei*, Rome, 1961, p. 73 et pl. CLXXIX (ci-dessous, pl. IIb).

4. D'où l'hypothèse judicieuse de L. Casson citée supra, n. 1.

5. A. Köster, *op. cit.*, p. 170.

culier la célèbre mosaïque d'Althiburos que certains datent du IV^e siècle ¹.

La vergue de la grand-voile n'étant plus à l'époque romaine fixée tout au sommet du mât, nous voyons apparaître sur de nombreux navires une voile haute jouant le rôle d'une voile de perroquet; c'est là le seul cas de voiles superposées connu pour toute l'Antiquité. Cette voile apparaît sur les monuments de manières différentes : tantôt elle est d'un seul tenant ², tantôt, comme sur le bas-relief Torlonia, elle apparaît formée de deux voiles en forme de triangle rectangle placées entre la vergue de la grand-voile et les balancines, mais il est difficile de se faire une idée de sa suspension et de sa manœuvre. De plus, nous en possédons une représentation sûrement fautive sur l'une des mosaïques de la place des corporations à Ostie, la mosaïque des Caralitains, qui nous la montre comme ne faisant qu'un avec la grand-voile. Il est vrai que cette mosaïque, sur laquelle nous reviendrons, est très maladroite et que son auteur a, entre autres erreurs, oublié purement et simplement de représenter la vergue et ses bras ³.

Quels sont les noms que portaient ces deux voiles qui équipent les navires à un mât aussi bien que le mât principal des deux-mâts et des trois-mâts? Pour ce qui est de la voile triangulaire on s'accorde à considérer qu'il s'agit du *siparum*, *supparum* ou *sipharum* bien connu par les textes et que l'on trouve parfois utilisé au pluriel ⁴, ce qui concorderait avec sa division en deux demi-voiles. L'équivalent grec est *σίφαρος* ⁵, simple transcription du mot latin. L'origine de ce mot, qui n'a rien à voir avec l'étymologie fantaisiste de Jal, *super-parare* ⁶, non plus qu'avec celle d'Isidore *quod est separatione existimant nominatum* ⁷, proviendrait d'après Festus, du phénicien (?) ⁸;

1. Datée du II^e siècle par P.-M. Duval, *Forme des navires romains*, art. cit., p. 121, elle est ramenée au IV^e siècle par L. Foucher, art. cit., p. 6.

De toute manière un autre problème se pose à leur propos, celui de leur apparition. Les exemples cités, p. 54, n. 7, montrent qu'à l'époque romaine, et au plus tard en 79, il était normal pour des Pompéiens de représenter des navires sans balancines. Mais certaines autres représentations de cette même ville nous montrent leur existence (navire de Lesbianus, A. Maiuri, art. cit., pl. IV; graffiti de la casa del Criptoportico, *ibid.*, fig. 8). Il faut donc supposer leur apparition à la fin de l'époque républicaine et la survivance, longtemps encore, de navires sans balancines.

2. Monnaie de Commode de 191 (H. Cohen, t. III, Commode, n^{os} 993-997); cf. J. Le Gall, *Le Tibre*, pl. XXIX.

3. G. Becatti, *op. cit.*, p. 72 et pl. CLXXVIII (ci-dessous, pl. IIIa).

4. Sénèque, *Médée*, 327-328 *alto/rubicunda tremunt sipara uelo*. L. Hermann (coll. Budé, t. I, Paris, 1924), traduit « lorsqu'au bout des hunes mêmes, tremble sa flamme rouge » considérant que les *sipara* sont les flammes que nous voyons souvent représentées sur les monuments figurés. Nous pensons qu'en réalité le texte signifie, *uelum* étant pris dans le sens de grand'voile, « les voiles de perroquet frémissent (sous l'action du vent) au-dessus de la grand'voile ». Le texte de Tertullien, *Apologétique*, 16, 8 sur lequel on s'appuie pour traduire *siparum* par « flamme », est trop vague pour permettre quelque affirmation que ce soit. Nous devons d'ailleurs remarquer que, contrairement aux dictionnaires, J. P. Waltzing (col. Budé, Paris, 2^e éd., 1961) traduit simplement par voiles (*siphara illa uexillorum et cantabrorum*, « les voiles de vos étendards et de vos bannières »).

5. Epictète, *Entretiens*, III, 2, 18.

6. A. Jal, *Glossaire nautique*, Paris, 1848, ad uerbum.

7. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 3, 4.

8. L'état fragmentaire de Festus permet de supposer que le nom était d'origine phénicienne : de *supparum*, nom d'un vêtement d'après Naevius. Par contre il distingue *supparum* de *siparum* et de *siparium*. *Siparium* est considéré comme équivalent de *supparum* vêtement, Paul le Diacre écrit *siparium genus ueli mimicum*. Ce serait seulement *siparum* qui serait un terme de marine qu'il définit *siparum applleant dolonem, uelum minus in nau, ut acation maius* c'est-à-dire

nous aurions ainsi une preuve supplémentaire de l'importance de ce peuple dans l'histoire de la navigation méditerranéenne. Cette assertion nous est confirmée par Sénèque lorsqu'il nous présente cette voile, comme une caractéristique des navires alexandrins transportant le blé d'Égypte vers Rome, et par le fameux bas-relief de Sidon si souvent reproduit ¹. Quant à la grand' voile, elle ne semble pas avoir de nom particulier : seuls, Festus, Isidore et Hésychius l'appellent *ακάτειον* ² par suite d'une confusion entre le grand mât et le mât *ακάτειος* qui pour les uns est un mât de rechange ³, pour les autres un mât de proue ⁴, si bien qu'en définitive nous ne savons pas trop ce qu'il était sauf qu'il n'était pas le grand mât.

A cette voilure essentielle, que nous retrouvons sur tous les types de navires, le deux-mâts ajoute une voilure de proue : celle-ci pose des problèmes beaucoup plus compliqués. Les représentations figurées nous en montrent deux types profondément différents : l'un, qui est de loin le plus fréquent, est formé par un mât assez fortement incliné qui s'avance au-delà de la proue; l'autre, plus rare et qui se trouve sur des représentations tardives, utilise un mât vertical, analogue au grand mat, situé un peu en arrière de la proue et un petit peu plus petit que le grand mat ⁵. Les graffites du Palatin nous montrent que le mât incliné était solidement implanté lui aussi sur la quille du navire ⁶, ce qui lui donnait la stabilité nécessaire et montre bien qu'il ne s'agit pas là d'un mât de fortune, mais bien d'un mât permanent faisant partie

une voile de proue, si nous en croyons la définition du *dolon* que nous donnerons ci-après. Suit une phrase assez sibylline, où l'on retrouve la définition donnée par Isidore de Séville, *Siparum autem dictum ait Sinnius Capito uelut separatim, scilicet a regione interioris nauis*; il s'agirait alors d'un rideau séparant plusieurs parties du navire, procédé qui nous est connu par Synésius. Celui-ci nous rapporte en effet que sur le navire du pilote juif Amarante, qui le transportait d'Alexandrie à Cyrène, les passagères étaient séparées des passagers par un rideau (*Lettres*, 4).

Comme on le voit la question est assez complexe, d'autant plus qu'Isidore affirme que le *siparum* n'a qu'un seul *pes*, ce qui laisserait supposer une voile triangulaire à la pointe tournée vers le bas, semblable à celle que l'on voit parfois portée par le mât avant sur certaines représentations figurées, voire même, mais double, par la grand' vergue (cf. S. Reinach, *Répertoire de peintures grecques et romaines*, Paris, 1922, p. III, n° 7). Cependant, si nous maintenons l'opinion traditionnelle, c'est en nous appuyant sur les textes de Sénèque où il est question manifestement d'une voile haute (*Lettres à Lucilius*, 77, 1).

L. Casson, *Ancient mariners*, p. 174 (trad. fr., p. 209) suppose qu'elle apparut pendant la période hellénistique, mais rien ne permet de l'affirmer.

1. G. Contenau, *Un vaisseau de Tharsis sur un sarcophage sidonien*, Journal asiatique, 1921, janvier-mars, p. 168-174. Suivi par tous les manuels, le découvreur de ce sarcophage vent y voir un navire phénicien semblable à deux décrits par la Bible, considérant que la technique navale n'a connu aucune évolution durant l'Antiquité !

2. Festus, *loc. cit.*, supra; Hésychius, ad uerbum; Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 3, 2 *acation uelum maximum, et in media naue constitutum*.

3. J. Poujade, *op. cit.*, p. 137; L. Casson, *Ancient mariners*, p. 262, « small reserve mast and sail used on galleys ».

4. Vars-Breusing, p. 93-96.

5. Monnaies de Dioclétien et de Maximien Hercule : H. Cohen, *Description historique*, t. VI, Dioclétien, n° 528, Maximien, n° 666.

Il semble que sur le graffite de l'Europa (cf. pl. II a 00) le mât avant soit si faiblement incliné qu'on puisse le considérer comme vertical; d'autre part, dans la mesure où nous pouvons lui faire confiance, l'illustration de la Notitia dignitatum nous montre, sous les insignes du proconsul d'Afrique, deux navires de charge, dont l'un, un trois-mâts, possède un mât de proue vertical.

6. J. Le Gall, *Graffites (art. cit.)*, p. 50.

du gréement normal du navire. On peut en conséquence estimer qu'il en était de même pour le mât droit.

Considérons tout d'abord ce que nous pouvons appeler le type classique, c'est-à-dire le mât de proue incliné. Quoi qu'on en ait dit, il semble bien que, comme le mât principal, il était solidement haubanné, tel est, à notre avis, le sens à donner aux cordages que l'on voit, tant sur certains des navires de la mosaïque d'Althiburos, que sur les grands navires de la mosaïque de Thémétra¹ et qui partent du mât à la hauteur de la vergue pour venir s'attacher au bordage de part et d'autre du mât et légèrement en arrière. La vergue, semblable à celle du grand mât, est maintenue comme elle par une drisse et des balancines multiples, elle est également orientée par des bras nettement visibles sur beaucoup de représentations. A cette vergue se trouve attachée une voile carrée ou rectangulaire, analogue à la grand-voile, mais légèrement plus petite, munie elle aussi de bandes de renfort et de tout un système de cargues permettant de diminuer la voilure et de la replier le long de la vergue lorsqu'elle n'est pas en service². En général, cette voile ne pend pas sous la vergue en fonction de sa pesanteur, mais se trouve maintenue par de longues écoutes presque contre le mât. Par suite de sa position très en avant du navire, cette voile devait jouer un rôle considérable dans la navigation par vent de travers et devait faciliter la manœuvre du navire; par contre, complètement masquée par la grand-voile, elle n'était que de peu d'utilité par navigation grand-largue³. Il est possible, de plus, que le mât ait été utilisé au port, une fois débarrassé de sa voile et de sa vergue, comme mât de charge, car telle semble bien être son utilisation sur les deux navires du bas-relief Torlonia⁴. Quel était le nom de cette mâture de proue que l'on compare souvent au beaupré des navires à voiles modernes? On considère d'ordinaire qu'il s'agit de l'*artemo* (à ne pas confondre avec notre moderne artimon qui est un mât d'arrière) qu'Isidore déclare destiné plus à diriger le navire qu'à lui donner de la vitesse⁵. Cependant, un certain nombre de textes nous amènent à douter de cette équivalence : les deux principaux récits maritimes où nous trouvons mention de l'*artemo* se réfèrent à des tempêtes; dans les deux cas, après avoir abattu le mat on dresse l'*artemo*, ce qui laisserait supposer qu'il s'agit d'un mât de fortune et non d'un mât établi à demeure⁶. Cette impression est renforcée par un texte de Labéon, conservé au *Digeste* par l'intermédiaire de laoulenus : « le mât fait partie du navire, mais non l'*artemo*, dit Labéon, parce que la plupart des navires sont inutiles sans mât; c'est pourquoi le mât est partie du navire; quant à l'*artemo*, il est plutôt un ajout

1. Ponto d'Althiburos (P.-M. Duval, *Forme des navires*, art. cit., n° 3); grand navire de Thémétra (L. Foucher, art. cit., fig. 6, p. 15). Ces représentations nous semblent donner tort à J. Le Gall qui écrit (*loc. cit.*) « dans cette position délicate l'*artemo* semble n'avoir été soutenu par aucun étai » (ci-dessous, pl. IIIb).

2. L. Foucher, art. cit., fig. 12, p. 21.

3. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 56-57.

4. Par contre il n'est nullement évident que les mâts représentés aient été utilisés pour porter une voile, on peut seulement le supposer d'après leur situation et la présence habituelle sur les navires d'une voile à cette même place.

5. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 3, 3 *artemo dirigendae potius navis causa commentatum quam celeritatis*. Cf. A. Pézard, *Graus artemo*, Rev. Ét. lat., t. XXV, 1947, p. 215 et suiv.

6. *Actes des Apôtres*, 27, 39-40; Paulin de Nole, *Lettres*, 49, 2-3.

qu'une partie du navire » ¹. Or notre voilure de proue est, nous l'avons dit, une voilure permanente, nécessaire à la bonne marche du navire, elle ne peut être considérée comme un simple ajout sans utilité ordinaire. Dans ces conditions, il nous paraît difficile d'admettre que nos voilures de proue soient des *artemones*. Si nous éliminons le terme d'*ἀκάτελον*, il nous reste celui de *dolon*, bien attesté tant en grec qu'en latin, défini sans plus comme une petite voile par Pollux et la Suidas, comme une petite voile de proue par Isidore, un petit mât par Hésychius ²; malheureusement, là encore, une difficulté surgit du seul texte suffisamment développé qui les concerne, il est vrai pour des navires de guerre. Au cours des rencontres qui opposèrent au large des côtes d'Asie la flotte romaine, secondée par les flottes d'Eumène de Pergame et de Rhodes, à la flotte syrienne commandée par Polyxénidas, l'amiral vaincu se réfugie dans la fuite. Comme les grands mâts avaient été, suivant l'usage, couchés sur les ponts des navires, le combat se faisant à la rame, Polyxénidas, pour profiter des vents favorables à sa fuite, utilise les mâts de proue que l'on n'avait pas abaissés, car ils ne gênaient pas les manœuvres et ne risquaient pas, par suite de leur inclinaison, d'être renversés sous l'effet des chocs des éperons. Par deux fois dans le récit de ces combats Tite-Live ne se réfère ni à l'*acation* ni à l'*artemo*, mais bel et bien au *dolon* : *sublati dolonibus* ³. La difficulté provient de ce que, au début du récit de la première rencontre, le chef romain C. Liuius, après avoir donné l'ordre de coucher les mâts, *malos inclinare*, donne un peu plus tard à une partie de sa flotte qui doit changer de position, celui de *dolones erigere*, or, *erigere malum* c'est proprement dresser le mât ⁴. Malgré cette difficulté, qui n'en est peut-être pas une du fait de la différence entre les navires de guerre et les navires de commerce, nous pouvons dire que la voilure d'avant de nos bateaux est bien le *dolon*, partie normale du gréement du navire, et non pas l'*artemo*, gréement de fortune dressé sur le navire désarmé par la tempête.

Le mât de proue vertical, qui apparaît au III^e siècle, correspond à notre mât de misaine, il ne nous est pas autrement connu que par les monnaies et paraît être gréé de la même manière que le grand mât ⁵. De ce fait, il nous est impossible de savoir quel était son nom : il est possible qu'il se soit substitué au *dolon* et qu'il en ait pris la dénomination, mais rien ne nous permet de l'affirmer.

1. D., L., 16, 242 *malum navis esse partem, artemonem autem. non esse. Labeo ait, quia pleraeque naues sine mala inutiles essent; ideoque pars navis habetur; artemo autem magis adjectamento, quam pars navis, est.*

2. Pollux de Naucratis, *Onomasticon*, I, 91; Suidas, ad uerbum; Hésychius, ad uerbum; Isidore de Séville, XIX, 3, 3 *dolon minimum uelum, et ad proram defixum* (cf. le texte de Festus, supra, p. 56, n. 8).

3. Tite-Live, XXXVI, 45, 1; XXXVII, 30, 7.

4. Tite-Live, XXXVI, 44, 3; sur la manœuvre, cf. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 56-57 (*erigo*) et p. 113 (*tollo*, b : *tollere dolones*).

5. Le mât de proue vertical apparaît maintenant à une époque beaucoup plus ancienne, puisque nous le trouvons sur le grand navire de charge de la fresque étrusque de la tombe dite « della nave » récemment découverte (cf. M. Moretti : *Tarquinia. - La tomba della nave*, Milan, 1961; L. Casson, *New light on ancient rigging and boatbuilding*, The American Neptune, t. XXIV, 1964, p. 81-94).

Il ne nous reste plus, pour terminer cette étude de la voilure des navires, qu'à considérer l'organisation des trois-mâts, connus par quelques textes et quelques représentations. A Ostie, la mosaïque des Syllectins nous montre l'un de ces navires : il comporte à l'avant le *dolon* incliné au-dessus de la proue, au centre le grand-mât et à l'arrière, légèrement en avant des barres du gouvernail, un troisième mât très court portant une voile carrée de petite dimension, renforcée comme les deux autres par des bandes horizontales et verticales, mais cette voile n'est soutenue que par une vergue assez primitive dépourvue de balancines. Le dessin de la mosaïque étant assez fruste, il nous est impossible de savoir si le mât était haubanné et de connaître les manœuvres courantes de la voile et de la vergue. Si nous nous reportons aux textes, nous voyons que cette voile portait le nom d'*ἐπίδρομος* en grec, mais d'après Isidore, elle était la seconde en taille, ce qui ne correspond pas au dessin de la mosaïque ¹ : faute d'autres documents plus explicites, nous ne pouvons savoir lequel des deux est dans l'erreur. De toute manière, il s'agit là d'un gréement normal et non d'un gréement de fortune ².

Les voiles que nous venons d'étudier sont associées dans nos documents, figurés ou non, à un mât déterminé, mais les textes nous font connaître une dernière voile, c'est le *mendicum*. Citée simplement par Isidore, elle est définie d'une manière assez imprécise par Festus comme une voile de proue ³. Si nous interprétons cette donnée de Festus et le nom même de la voile, nous devons avoir affaire à une civadière, vaste voile carrée; établie à la place du *dolon* par faible vent, elle descendait presque jusqu'au niveau de la mer et recueillait le moindre souffle utilisable, d'où ce nom de mendicante qui lui est attribué.

Barques, navires de guerre et navires de plaisance à rames, navires de commerce à voiles ne doivent pas nous faire oublier l'existence de navires mixtes, utilisant d'une manière normale la voile et la rame. Ce sont de petits navires servant au cabotage ou à la navigation dans les îles de l'Égée, telle la Minerve qui eut l'honneur de porter Ovide en exil ⁴. Souvent représentés sur les monuments, ils ne doivent pas être confondus avec les navires de guerre : ce sont des navires ronds et non pas des navires longs; de plus, leur voilure est beaucoup plus développée par rapport à leur taille que celle des navires de guerre, souvent ils comportent grand-mât et mât de proue, leurs rames sont bien moins nombreuses, car ils ne cherchent pas la vitesse, si nécessaire dans le combat naval antique; ils ne semblent disposer que d'une dizaine de paires de rames ⁵. Ils portent un nom traditionnel, ce sont les

1. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 3, 3 *epidromos secundae amplitudinis sed ad puppim*; cf. Hésychius, ad uerbum; Pollux de Naucratis, *Onomasticon*, I, 91. Les deux navires de la *Notitia dignitatum* (cf. p. 57, n. 5) possèdent un épídroμος au mât vertical, et, conformément à la notation d'Isidore de Séville, celui du trois-mâts a une taille intermédiaire entre celle de la grand-voile et celle du *dolon* (ci-dessous, pl. IIb).

2. A. Jal, *Glossaire nautique*, ad uerbum.

3. Festus, *mendicum uelum quod in prora ponitur* (W. M. Lindsay, *Glossaria latina*, t. IV, Paris, 1930, p. 252, l'assimile, à tort pensons-nous, au *dolon*); Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 3, 2 se contente de la citer, sans en donner la définition.

4. Ovide, *Tristes*, I, 10.

5. Par exemple : mosaïque de Sousse (L. Foucher, *art. cit.*, fig. 2, p. 7); mosaïque de Tebessa (S. Reinach, *Répertoire des peintures...*, p. 274, n° 7; ci-dessous, pl. VI).

actuariae naues; semblables à ceux que César fit construire pour transporter son armée lors de sa seconde expédition en Bretagne ¹, ils ne doivent pas être qualifiés de galères comme on le fait parfois ².

L'appareil de gouverne

Dans un livre célèbre paru en 1935, le chef d'escadron Lefebvre des Noettes a soutenu que, jusqu'à la découverte du gouvernail d'étambot au XIII^e siècle, la navigation n'avait pu être qu'une navigation côtière ³. Pour lui, en effet, le gouvernail antique, formé de deux rames de part et d'autre de la poupe, ne permettait pas de manœuvrer correctement; aussi les marins de l'Antiquité n'auraient-ils pu, sans grand risque, se lancer dans une navigation de haute mer. C'est pourquoi les marins anciens se seraient cantonnés à la Méditerranée et aux zones côtières de l'Atlantique, car seule la découverte du gouvernail d'étambot devait permettre le développement de la grande navigation avec, pour conséquence, les grandes découvertes.

Quoique combattue sitôt que formulée ⁴, cette thèse a connu un succès considérable non seulement chez les spécialistes, mais aussi auprès du grand public; encore soutenue par quelques-uns ⁵, elle reste article de foi dans notre enseignement et se trouve ainsi perpétuée par la très grande majorité de nos manuels scolaires ⁶. Or il faut bien reconnaître que pour un navire marchant exclusivement à la voile, comme c'était le cas pour la plupart des navires de commerce de l'époque romaine, la navigation côtière, la seule qu'ils auraient été capables d'effectuer par suite du mauvais rendement de leur système de gouverne, selon Lefebvre des Noettes, eût demandé, au contraire, par suite de ses dangers, une très grande sensibilité du gouvernail; cette thèse doit donc être absolument rejetée parce que contradictoire ⁷.

Il n'en reste pas moins que nous connaissons fort mal le gouvernail antique, presque encore plus mal que la voilure : les textes qui le concernent sont d'une interprétation très délicate, quant aux représentations figurées, il est souvent permis de se demander si elles ne se conforment pas à un modèle que l'on pourrait en quelque sorte appeler rhétorique, sans grand rapport avec la réalité. Nous voyons, en effet, que sur de nombreuses représentations les rames-gouvernail traînent à l'arrière du navire à la manière d'une rame libre soumise à l'influence de la vitesse du navire ⁸. D'après cette position, nous sommes obligé de supposer que le mouvement de la pelle du gouvernail

1. César, *Guerre des Gaules*, V, 1, 3; Nonius Marcellus, XIII, 545; Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1, 24 *actuariae naues sunt quae uelis simul et remis aguntur*.

2. F. Durif, *Manuel d'histoire de 5^e*, Paris, 1959, p. 132.

3. Lefebvre des Noettes, *De la marine antique à la marine moderne*, Paris, 1935.

4. Guilleux de la Roërie, *Les transformations du gouvernail*, Annales d'histoire économique et sociale, 1935, p. 564-583; E. de Saint-Denis, *Le gouvernail antique, technique et vocabulaire*, Rev. des Ét. lat., t. XII, 1934, p. 390-397; Cdt Carlini, *Le gouvernail dans l'Antiquité*, Bull. de l'Ass. technique mar. et aéronautique, t. 39, 1935, p. 445-462.

5. V. Barol, *Boussole et gouvernail*, Inf. hist., t. XI, 1949, p. 55-57; de même A. Thomazi, *Histoire de la navigation*, coll. « Que Sais-je ? », t. 43, Paris, 1947, p. 38.

6. Manuels de 6^e et 5^e antérieurs au programme de 1957; depuis, les nouveaux manuels ne se prononcent plus sur la question.

7. M. Cary, *The geographical background of greek and roman history*, Oxford, 1946, p. 29; pour J. Poujade, *op. cit.*, p. 225, note à la fig. 60, la question ne se pose même pas.

8. Mosaïques d'Ostie, de Sousse; bas-reliefs Torlonia, monnaies...

reste celui d'une rame, c'est-à-dire que la pelle doit être ramenée d'arrière en avant par une traction faite par le timonier sur son manche. Cette manœuvre resterait donc la manœuvre ancienne du temps où le gouvernail n'était de fait qu'une simple rame dont le manche était tenu soit à pleine main, soit par l'intermédiaire d'un anneau, d'une poignée, placé à son extrémité, le δάκτυλιος des lexicographes ¹. Cette manière d'agir s'est peut-être conservée à bord des plus petits navires utilisés à l'époque romaine, ce qui explique le maintien des formules concernant cette manœuvre dans la littérature ², mais elle a sûrement disparu pour la conduite des gros navires de transport. En effet, et c'est là, s'accorde-t-on à penser, le gros progrès de l'appareil de gouverne de l'époque romaine, les monuments figurés nous montrent que sur le manche du gouvernail se trouve placée une barre perpendiculaire, parfois dotée en son extrémité d'une petite poignée, c'est le *clauus* bien connu également par les textes. La présence de cette barre nous semble interdire les mouvements d'arrière en avant de l'ensemble de la rame-gouvernail et oblige à considérer que son mouvement n'est plus qu'un mouvement de rotation. Cela d'autant plus que la pelle est devenue énorme et que son utilisation à la manière d'une rame demanderait un effort considérable, ce qui serait en contradiction formelle avec une assertion de Lucien qui oppose l'énormité du navire et du gouvernail à la petitesse du timonier et écrit : « c'est un vieux petit avorton qui veille au salut de toutes ces choses en tournant à l'aide d'une mince barre d'aussi grands gouvernails » ³. Ainsi, Lucien apporte une confirmation aux dires du commandant Guilleux de La Roërie selon qui le timonier « n'avait pas normalement d'efforts appréciables à faire » ⁴.

Comment donc les représentations figurées nous permettent-elles de reconstruire l'appareil de gouverne des gros navires? Le type le plus courant nous montre une pelle tout à la fois longue et large, c'est à proprement parler le *πηδάλιον*. Certaines représentations, sur des monnaies en particulier ⁵, permettent de penser que sa surface était inégalement répartie par rapport à son axe, de manière à faciliter le retour du gouvernail dans sa position de repos ⁶. Cette pelle semble être pourvue d'un manche assez long qui pénètre à l'intérieur du navire, on ne sait trop comment. De toute manière, le passage à l'intérieur se trouve protégé par une caisse, ou une aile, qui prolonge la *parodos*, c'est-à-dire le plat-bord. Depuis la découverte par J. Le Gall d'un véritable gouvernail à pivot sur la reproduction d'un navire formant la base d'une colonne conservée au palais des Thermes ⁷, on pense que l'aile du navire servait à la fois de support et de protection au pivot du gouvernail ⁸. Cela

1. Hésychius, ad uerbum; *Etymologicum magnum*, ad uerbum; cf. A. Cartault, *op. cit.*, p. 105.

2. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 64-68.

3. Lucien, *Le navire ou les souhaits*, 6 ([Greek text](#)).

4. Cité par L. Foucher, *art. cit.*, p. 21. L. Foucher a présenté au 84^e Congrès des Sociétés savantes à Dijon, en 1959 (*Actes*, 1961, p. 215-224) un typ de *clauus* à grande poignée.

5. Par exemple monnaies de Didius Iulianus (Cohen, t. III, Didius, n° 6), de même graffite de l'Europa (A. Maiuri, *art. cit.*), bas-relief de Narbonne (Espérandieu, t. I, p. 420, n. 625).

6. A. Cartault, *op. cit.*, p. 105.

7. J. Le Gall, *Un modèle réduit de navire marchand romain*, Mélanges Ch. Picard, Rev. archéol., 1948, t. II, p. 607-617.

8. L. Foucher, *art. cit.*, p. 19-21.

paraît évident pour les navires représentés sur le bas-relief de Ny-Carlsberg qui nous présentent un pivot non dans le prolongement de la pelle, mais plus douteux par exemple pour les navires des mosaïques de Thémétra ou du bas-relief Torlonia, c'est pourquoi nous pensons qu'il s'agit là de représentations traditionnelles qui ne correspondent pas exactement à la réalité. De toute manière, le fait que le *clauus* est toujours représenté dirigé vers l'arrière quand le gouvernail est au repos montre que, pour faire agir le gouvernail, on poussait le *clauus* vers l'avant et telle est bien sa position pour le gouvernail en action sur les navires du bas-relief de Ny-Carlsberg.

Un autre problème se pose à propos du gouvernail classique : sur presque toutes ses représentations, le *clauus* n'est pas horizontal mais fait avec le pont du navire un angle assez marqué ¹. Or certains textes sont conformes à cette représentation, en particulier un texte d'Ammien Marcellin qui nous montre le pilote du navire « levant ou abaissant les *clau*i selon les mouvements des flots » ². On doit alors comprendre que le gouvernail possède une certaine mobilité, perpendiculairement à la coque et que, lorsqu'on élève le *clauus*, on rapproche la pelle de la coque en même temps qu'on l'enfonce plus profondément dans les eaux, et inversement quand on l'abaisse. Ceci est très important lorsque le navire, faisant face à la vague, risque de ne plus répondre au gouvernail qui ne pénètre plus dans l'eau, ou lorsque par gros temps on veut le maintenir dans cette position ³.

Un second type de gouvernail, beaucoup plus proche de ceux d'aujourd'hui, paraît être représenté sur le navire du sarcophage de Sidon. La pelle y est presque perpendiculaire à la surface de l'eau, et au-dessus apparaît une véritable mèche, maintenue le long du flanc du navire et qui dépasse légèrement le bordage. Il est à peu près certain, bien que cela n'apparaisse pas sur le bas-relief, qu'un *clauus* venait se greffer sur cette mèche et que ce type de gouvernail ne permettait pas d'autres mouvements que la simple rotation ⁴.

De toute manière, quelle que soit la forme du gouvernail, le navire romain ne connaît qu'un seul timonier qui agit sur l'une ou l'autre rame, suivant les nécessités, comme on le voit sur le bas-relief de Ny-Carlsberg, aussi, vu les déplacements assez grands que devait exiger la conduite du navire de la part du timonier, s'est-on parfois demandé si, sur les gros navires, son action ne se trouvait pas facilitée par des systèmes de câbles passant sur des poulies, ce seraient les *χαλινοί* ou *χαλινά* connus par les textes. Graser et Cartault, qui a repris son hypothèse, s'appuient en particulier sur un texte des Halieutiques d'Oppien décrivant les efforts de l'équipage pour se libérer de l'emprise du rémora : « A l'arrière, le timonier lâche absolument les *chalina* pour hâter la course du vaisseau; mais celui-ci n'est plus sensible au gouvernail » ⁵. Commentant ce texte, Cartault écrit : « Quant au mouvement que prête le

1. Une des exceptions les plus remarquables est celle de la mosaïque de l'Antiquarium qui nous présente un *clauus* parallèle au pont dans la position de repos.

2. Ammien Marcellin, XXI, 13, 10 *cautus nauigandi magister, clauos pro fluctuum motibus erigens uel inclinans*.

3. Cf. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 57 et 72.

4. Cf. G. Contenau, *art. cit.*; nous trouvons un semblable gouvernail vertical sur le trois-mâts de la *Notitia dignitatum*.

5. Oppien, *Halieutiques*, I, 229-231 (Greek text).

poète au timonier, il s'explique de lui-même. Lorsque le timonier laissait aller le *chalinos*... les gouvernails reprenaient leur position normale, c'est-à-dire la pale parallèle à l'axe du navire; ils n'opposaient plus par conséquent aucune résistance à sa marche » ¹. Cette hypothèse, qui, à notre connaissance, n'a jamais été reprise depuis Cartault, va contre l'interprétation qui considère que les *chalina*, équivalents des *habenae*, sont les sauvegardes qui permettaient de régler la hauteur du gouvernail et de le remonter soit au port, soit par mauvais temps ².

Nous nous demandons, cependant, si cette hypothèse ne contient pas quelque chose de vrai, non pour la trière athénienne étudiée par Cartault, mais pour le gros transport de la fin de l'Empire romain. En effet, le texte d'Oppien, auteur du III^e siècle de notre ère, peut être rapproché du texte de saint Jérôme, ou plutôt de l'évêque d'Alexandrie Théophile (saint Jérôme n'étant que le traducteur), qui nous décrit le navire dans la tempête, faisant face à la vague. Or il est manifeste que Théophile a dans l'idée, non pas n'importe quel navire, mais les gros navires de transport alexandrins, ceux qui étaient au service de l'annone, les *magnae naues* comme écrit saint Jérôme. D'après ce texte, nous voyons que les barres des gouvernails étaient munies de cordages qui servaient à leur manœuvre; mais à quelle manœuvre? Celle-ci nous serait facile à déterminer si nous connaissions exactement le gouvernail antique, ou tout au moins celui de la fin de l'Empire romain, alors que nous sommes obligé de faire l'opération inverse et d'essayer de décrire le gouvernail à partir de ce texte qu'il nous faut donc donner dans son entier :

Sicut enim gubernatores magnarum nauium, cum uiderent immensum ex alto uenire gurgitem, quasi uenatores ferocissimam bestiam, spumantes fluctus suscipiunt, eosque prorae obiectione sustentant, flectentes in diversum gubernacula, et prout uentorum flatus et necessitas imperarit, stringentes funiculos uel laxantes; cumque unda subsederit, ex utroque nauis latere laborantia clauorum uincla dimittunt, ut parumper quiescentia uenturo gurgiti praeparentur; qui cum rursus aduenerit, stringunt clauorum capita et palmulas dilatant, ut huc atque illuc scissis flatibus, aequalis sit utriusque lateris labor, et quod simul non poterat sustineri, diuisum tolerabilius fiat ³.

E. de Saint-Denis interprète ce passage de la manière suivante : « Lorsque le vaisseau montait sur la lame, le timonier pouvait lui donner plus d'assise dans l'eau, en écartant à la fois les deux pelles des rames-gouvernail, c'est-à-dire en halant les deux *clau*i, d'où *flectere in diuersum gubernacula*... Une drosse (peut-être les *moderamina clau*i de Stace, *Th.*, 10, 183) reliait les extrémités des deux *clau*i, et permettait de les rapprocher ou de les écarter plus facilement dans cette manœuvre d'où *stringere funiculos uel laxare, clauorum uincla dimittere, stringere clauorum capita et palmulas dilatare* » ⁴. Les manœuvres ainsi décrites supposent donc la mobilité latérale des gouvernails; la drosse permettrait seulement au timonier, suivant la formule d'Ammien

1. A. Cartault, *op. cit.*, p. 108.

2. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 65.

3. Jérôme, *Lettres*, 100, 14.

4. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 67.

Marcellin, d'*inclinare clauos* et de les maintenir dans cette position. Mais alors pourquoi *flectere in diuersum gubernacula*? En effet, si *flectere* doit être pris dans le sens d'*inclinare*, l'expression *in diuersum* ne se comprend plus; par contre, si l'on interprète *flectere* dans le sens de tourner dans un plan horizontal, l'expression devient intelligible puisque les effets des deux gouvernails s'annulent du fait qu'ils sont manœuvrés en même temps. La suite se comprend alors plus aisément : en relâchant les drosses, car le texte signale plusieurs cordages et non un seul, ou en les resserrant, le timonier peut maintenir la direction du navire face à la vague, alors que le vent se levant brusquement risque de faire virer le navire et de le présenter par travers à la vague. De même, lorsque le navire n'est plus immédiatement menacé par la vague, on desserre les drosses et les gouvernails, sous l'effet de la vitesse du navire, reprennent leur position de repos ¹. Par conséquent nous estimons que le rapprochement du texte d'Oppien et de celui de saint Jérôme permet de penser que sur les gros transports, au moins à partir du III^e siècle, un nouveau perfectionnement de l'appareil de gouverne est entré en service : le timonier n'agit plus directement sur les barres, mais par l'intermédiaire d'un système de drosses passant sur des poulies. Nous rejoignons ainsi les hypothèses de Graser et de Cartault, qui ne pêchaient que dans l'attribution d'un pareil système aux trières athéniennes de l'âge classique ².

Capacité des navires romains à remonter au vent

Par suite de l'organisation du régime des vents en Méditerranée, c'est-à-dire par suite de la prépondérance des vents du Nord-Ouest, à la belle saison en particulier, la capacité des navires à remonter au vent est essentielle pour l'établissement de relations maritimes régulières. Cette capacité dépend avant tout de la voilure et de l'appareil de gouverne, c'est pourquoi nous avons été amené à les étudier sommairement. Nous pensons que sur les deux-mâts et les trois-mâts la question ne se pose pas : la présence de la voile de proue, dont l'action est équilibrée par la puissance et la sensibilité des gouvernails, devait permettre une remontée suffisante dans le lit du vent, pour accomplir une traversée dans le sens opposé, simplement allongée par la nécessité de louvoyer. Le problème est plus délicat en ce qui concerne le navire à mâât unique : sa solution dépend surtout de la position du mâât par rapport au centre du bateau. Pour que celui-ci ait la possibilité de remonter au vent, il faut que le mâât soit légèrement en avant du centre du navire; or notre connaissance du

1. Dans ces conditions l'expression *dilatate palmulas* signifierait simplement placer les pelles des rames-gouvernail perpendiculairement à la marche du navire et non pas les écarter du navire. Dans les deux cas l'assise serait pareillement donnée au navire face à la vague.

2. Si notre hypothèse est justifiée on pourrait alors interpréter comme le treuil servant à la manœuvre des gouvernails la pièce de l'épave du navire d'Albenga, décrite par F. Benoit (*op. cit.*, p. 185-189) comme une roue de manœuvre: « Aucune description ne permet d'identifier cette pièce, qui évoque un volant à quatre barres fixées dans un moyeu. Cet engin paraît avoir joué le rôle d'une roue de manœuvre, adaptée à un treuil vertical ou cabestan. On ne peut songer à un volant pour l'orientation des gouvernails latéraux qui agissent sur l'eau comme des freins et que dirigeait un timonier à l'aide d'une poignée articulée, en la ramenant d'arrière en avant vers la verticale... » (Dans cette hypothèse son apparition daterait de l'époque hellénistique et non de l'Empire.)

navire romain ne nous permet pas pour le moment de résoudre archéologiquement cette question ¹, nous devons donc avoir recours aux textes et au simple raisonnement.

Si les navires anciens n'avaient pas eu la possibilité de remonter au vent, nous serions obligé d'affirmer que la navigation Est-Ouest en Méditerranée orientale aurait été totalement interrompue pendant la majeure partie de la belle saison, ou n'aurait pu être qu'une navigation à la rame par suite de la prédominance des vents dits étésiens. Tout ce que nous savons montre, comme nous le verrons en étudiant les routes maritimes, que cette navigation était, de fait, rendue assez difficile lorsque ces vents soufflaient, mais qu'elle n'était pas interrompue, en particulier dans la mer Adriatique au sens large du terme. Nous sommes donc obligé de conclure que les navires antiques, quel que fût le nombre de leurs mâts, étaient capables de remonter au vent. Cette capacité, pour un navire à un mât, est bien mise en lumière par un texte curieux et assez humoristique de Synésius, le futur évêque de Cyrène, au début du V^e siècle. Il nous raconte comment le capitaine pilote Amarantus, un Juif, au bord de qui il avait pris passage pour se rendre d'Alexandrie à Cyrène, dut, par suite des vents contraires, louvoyer au large des côtes de l'Afrique pour poursuivre sa route ².

Le tonnage des navires de commerce

Le tonnage des navires de commerce est important à connaître, puisque de lui dépend le volume des échanges, et que les variations mêmes de ce tonnage sont un indice certain de l'activité économique de la période envisagée. Malheureusement, le problème est loin d'être simple, par suite de l'état plus que fragmentaire de nos sources en la matière. De plus le problème a été compliqué à souhait par les auteurs modernes dont les études oublient trop souvent de spécifier quelle mesure de tonnage ils utilisent pour leurs calculs. Or, en cette matière, un même mot a plusieurs sens : nous dire qu'un navire a une capacité de tant de tonnes ou de tonneaux ne signifie pas grand-chose, si on ne nous dit pas en même temps de quelle mesure il s'agit ³. D'autre part, comment déterminer le tonnage? Pour le faire exactement, il nous faudrait connaître les dimensions et les formes du navire, ou connaître son chargement et le

1. J. Poujade, *op. cit.*, p. 138-139.

2. Synésius, *Lettres*, 4; cf. L. Casson, *Bishop Synesius' Voyage to Cyrene*, *The American Neptune*, t. XII, n° 4, octobre 1952, p. 294-296.

3. Les mesures utilisées pour estimer le tonnage d'un navire sont en règle générale la tonne et le tonneau. La première, la tonne métrique, sert à estimer le déplacement du navire (poids de l'eau qu'il déplace) ou son port en lourd (poids maximum des marchandises qu'il peut charger). Le tonneau sert à mesurer la jauge du navire, soit la jauge brute (volume total du navire), soit sa jauge en douane (volume disponible pour la cargaison); mais il y a deux tonneaux : d'une part le tonneau que nous appellerons d'ancien régime ou du XVIII^e siècle, défini par l'ordonnance de Colbert de 1681, et qui est équivalent à 1,44 mètre cube; d'autre part le tonneau moderne, ou tonne registre, ou encore tonneau Moorsom de 2,83 mètres cubes. Par mesure de simplification nous considérerons le tonneau moderne comme double du tonneau d'ancien régime.

Sur les procédés de calcul et leur imprécision jusqu'au XIX^e siècle, cf. P. Gille, *Jauge et tonnage des navires*, dans *Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècle* (travaux du Colloque d'histoire maritime tenu le 17 mai 1956), Paris, 1957, p. 85-100.

rapport réel existant entre celui-ci et la capacité du navire. Comme ces connaissances nous font en général défaut, tous les résultats auxquels nous pouvons aboutir ne sont que des ordres de grandeur relatifs.

Une première notion nous est fournie par les textes historiques ou juridiques concernant le ravitaillement de Rome sous l'Empire. Nous savons ainsi que Claude avait accordé un certain nombre d'avantages aux propriétaires de navires de 10.000 *modii* et plus qui accepteraient de se mettre au service de l'annone pour une durée minimum de six ans ¹. Un siècle plus tard nous voyons Marc-Aurèle accorder l'exemption d'un certain nombre de charges aux propriétaires de navires de 50.000 *modii* et plus qui les consacraient à ce même service ². Que représentent ces tonnages?

Une question se pose alors : que devons-nous entendre par *modius*? Devons-nous le considérer comme une mesure de volume, ou comme une mesure de poids? Dans le premier cas le résultat auquel nous aboutirons sera la jauge du navire, dans le second son port en lourd. Contrairement à ce qu'écrit F. Benoit ³, nous pensons que le *modius* doit exprimer une mesure de volume (8,73 l) et non un poids (poids d'un *modius* de blé et de son emballage). En effet l'Édit de Dioclétien nous donne les tarifs des transports, au début du IV^e siècle, en KM (*castrensis modius*), mesure double du *modius* ordinaire, qui correspond en gros à la contenance ordinaire de l'amphore italique ⁴. Bien plus il nous fournit, pour des marchandises dont le volume est difficilement déterminable, mais non le poids, c'est-à-dire les bestiaux, des équivalences en KM.

Ceci admis, nous obtenons les résultats suivants : pour 10.000 *modii*, 87.300 litres, soit en gros un peu plus de 87 tonnes métriques ou 31 tonnes registres (tonneaux modernes), ce qui équivaut à environ 64 tonneaux du XVIII^e siècle (1,44 m3). Il s'agit donc là d'un navire de tonnage médiocre. Pour les navires de 50.000 *modii* nous avons par contre un tonnage de 155 tonneaux modernes ou 310 tonneaux du XVIII^e siècle. C'est là un tonnage modeste par rapport à nos gros navires modernes, mais bien supérieur à celui des caravelles du XVII^e siècle et même à celui de la majorité des navires négriers de l'Atlantique au XVII^e et au XVIII^e siècle ⁵. Il ne faut pas oublier non plus que ces tonnages représentent, non pas la jauge brute du navire, mais uniquement la quantité de marchandises transportées, ce que nous pourrions appeler la

1. Gaius, *Institutes*, 1, 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*. Cette mesure nous est confirmée par Suétone, *Claude*, XVIII, 4 et XIX *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 : ciui uacationem legis Papiae Poppeae, Latino ius Quiritium, feminis ius lili liberorum; quae constituta hodieque seruantur*.

2. D., L, 5, 3 *his qui naues marinas fabricauerunt, et ad annonam populi romani praeberint, non minores quinquaginta millium modiorum, donec hae naues nauigant aut aliae in earum loco...*

3. F. Benoit, *op. cit.*, p. 161-162. Le fait que les tonnages sont donnés en *modii* de blé s'explique parce qu'il s'agit là d'une marchandise sans emballage.

4. L'édit donne le *naulum* par KM, sans se préoccuper de la marchandise transportée.

5. Gaston-Martin, *Nantes au XVIII^e siècle, l'ère des négriers*, Paris, 1931, p. 28 et suiv.

jauge en douane, selon la dénomination actuelle. De toute manière nous sommes loin des tonnages calculés par Lefebvre des Noettes qui, obnubilé par sa croyance en la faiblesse des navires antiques, n'accordait qu'un tonnage de 58 tonneaux de 1,44 mètre cube aux navires de 50.000 *modii*¹.

Au temps de la navigation à voile, si les navires de 150 tonneaux étaient les plus nombreux, tant sur l'Atlantique que sur la Méditerranée, ils n'étaient pas les seuls : c'est ainsi que la flotte portugaise, au début du XVII^e siècle, comportait aux côtés des caravelles de 90 à 160 tonneaux des nefes de 500 à 1.000 tonneaux². Il devait en être de même dans l'Antiquité impériale, puisque les chiffres que nous venons de citer concernent uniquement les tonnages minimum³.

Nos autres sources de renseignements sont dans l'ensemble assez imprécises. Les auteurs nous font connaître toute une série d'expressions qui, à l'origine, eurent peut-être une réelle signification, mais qui, dans les textes où nous les trouvons, n'ont plus qu'une valeur indicative. Elles servent simplement à marquer que nous avons affaire à de gros navires de transport. Ce sont surtout les termes grecs tels que *μυριαγωγός*⁴, *μυριοφόρος*⁵ ou même *μυριάμφορος*⁶, qui désignent tous la même capacité, puisque le port des navires s'exprime chez les Grecs en amphores. Or, si nous acceptons l'équivalence romaine de 3 *modii* pour une amphore, nous nous trouvons placé dans les mêmes perspectives que précédemment : 10.000 amphores = 30.000 *modii* = 93 tonneaux modernes ou 186 tonneaux du XVIII^e siècle. Si nous calculons en fonction de l'amphore grecque de 39,39 litres, nous obtenons un tonnage de 138 tonneaux modernes ou 276 tonneaux du XVIII^e siècle. Dans l'un comme dans l'autre cas nous sommes toujours dans les limites de ce que nous considérons comme le tonnage normal du plus grand nombre des navires de transport de l'Empire.

Un autre procédé de calcul couramment employé consiste à comparer, à l'aide des quelques renseignements que nous pouvons avoir sur leur taille, les navires antiques aux navires à voile du XVI^e au XVIII^e siècle. Par exemple, pouvons-nous déduire la taille du navire qui transporta saint Paul de Myra à Malte en fonction du fait qu'il transportait, outre sa cargaison, 200 passagers? Mais l'homme est essentiellement compressible : il suffit pour s'en rendre compte de regarder les plans, coupes et élévations des navires négriers du XVIII^e siècle⁷, ou de penser au nombre d'hommes qui purent être entassés au cours de la dernière guerre dans les wagons de marchandises dits « 40 hommes, 8 chevaux en long ». C'est pourquoi cette manière de procéder est récusée par Lefebvre des Noettes⁸. Cependant nous estimons qu'elle peut servir à déterminer en gros la surface du pont des navires, étant donné que

1. Lefebvre des Noettes, *op. cit.*, p. 69-70.

2. F. Mauro, *Types de navires et constructions navales dans l'Atlantique portugais au XVI^e et au XVII^e siècle*, Rev. d'hist. mod. et contemporaine, t. VI, 1959, p. 181-209.

3. Cela ressort nettement des textes de Gaius et du *Digeste* cités ci-dessus, p. 67, n. 1 et 2.

4. Par exemple Jean Chrysostome, P. G. t. 47, col. 334; t. 48, col. 645; t. 55, col. 117 et 519.

5. Basile de Césarée, P. G., t. 29, col. 213; Grégoire de Nysse, P. G., t. 46, col. 436.

6. Aristophane, *Paix*, 521, l'emploie dans un sens emphatique pour des effets comiques, sans référence expresse à la navigation.

7. Gaston-Martin, *op. cit.*, pl. IV et V.

8. Lefebvre des Noettes, *op. cit.*, p. 69.

des voyageurs ne sont pas traités de la même manière que des prisonniers ou du bois d'ébène. Pour cela nous devons recourir à une donnée de la rédaction byzantine dite loi Rhodienne, dont certains éléments ont de fortes chances de remonter à l'Antiquité. Nous y trouvons, entre autres données, la surface de pont affectée à chaque passager : surface égale à trois coudées sur une, ce qui donne en arrondissant 0,70 mètre carré ¹. Comme il ne semble pas que les navires antiques aient comporté plusieurs ponts superposés, nous pouvons appliquer cette mesure aux navires dont nous connaissons le nombre de passagers. Nous ne prendrons pas comme exemple le navire de saint Paul, qui ne paraît pas avoir été affecté au transport des voyageurs, mais celui qui, en 64 de notre ère, transportait le jeune Flavius Josèphe en direction de l'Italie, et qui fit naufrage au milieu de l'Adriatique, au sens large du mot ².

Ce navire avait à son bord 600 passagers, sans doute équipage compris ; nous devrions donc avoir une surface de pont de 420 mètres carrés au minimum. En tenant compte de la forme du navire et de la place nécessaire aux manœuvres, nous pouvons conclure, sans trop nous avancer, que les dimensions de son pont étaient de l'ordre de 40 mètres sur 15 mètres. Ces dimensions nous paraissent vraisemblables si nous considérons que celles de certaines épaves mesurées au fond de la Méditerranée n'en sont pas très éloignées. En effet si le navire du Grand-Congloué a 23 mètres sur 7, celui d'Albenga en a 30 sur 8 et celui de Mahdia 30 sur 10 ³. Mais cela ne résout pas pour autant le problème du tonnage réel de ces navires, celui-ci dépend en effet, non seulement de la surface du pont, mais aussi de la profondeur du navire, donnée qui nous manque.

Nous avons pourtant un navire pour lequel nous possédons, d'une manière en apparence sûre, toutes ces données, c'est l'Isis, ce géant des mers dont Lucien nous donne la description dans son dialogue du *Navire*. L'Isis avait une longueur de 120 coudées = 53,28 mètres, une largeur d'environ 30 coudées = 13,32 mètres et une profondeur de 29 coudées = 12,88 mètres; et pourtant, malgré ces chiffres qui ne se prêtent en apparence à aucune discussion, il n'y a aucun accord entre les résultats auxquels on est parvenu jusqu'ici. De ces derniers nous en retiendrons trois : Vars-Breusing, Köster et Casson. Appliquant à l'Isis une formule de calcul de tonnage en usage dans la marine à voile d'ancien régime, Vars-Breusing aboutissent à un tonnage de 2.672 tonneaux de 1,44 mètre cube, soit en gros 1.336 tonneaux modernes ⁴. Par comparaison avec des navires modernes Köster arrive à un tonnage beaucoup plus considérable de 2.893 tonneaux de 2,83 mètres cubes ⁵; enfin Casson,

1. *Loi Rhodienne*, éd. Ashburner, Oxford, 1909, II, 9 (Greek text). Un peu plus loin, au paragraphe 13, il est dit que la femme n'a droit qu'à une coudée et l'enfant à la moitié, mais il est vraisemblable (cf. le commentaire d'Ashburner) que le texte est lacunaire, étant donné qu'il ne donne qu'une seule mesure au lieu de deux.

2. Flavius Josèphe, *Vie*, 3.

3. Mesures données par F. Benoit, *op. cit.*, p. 162-163. Les dimensions données par Ph. Diolé, *Promenades d'archéologie sous-marine*, Paris, 1952, p. 44 et 75 sont nettement supérieures : 40 mètres sur 12 mètres, pour Mahdia et 40 mètres sur 15 mètres pour Albenga.

4. Vars-Breusing, *op. cit.*, p. 192.

5. A. Köster, *op. cit.*, p. 158-166.

utilisant une formule ancienne différente de celle employée par Vars-Breusing, trouve un port en lourd de 1.228 tonnes ¹. C'est cet éventail assez large de résultats qui nous fait apparaître le mieux les difficultés de ce genre de recherches. Mais peut-être avons-nous un autre procédé d'investigation.

Dans le recueil des *metrologici scriptores* nous ont été conservées trois formules de calcul de tonnage; de ces trois formules deux sont inutilisables parce que les mesures à partir desquelles elles procèdent nous sont inconnues, il n'en est pas de même de la troisième qui se réfère justement aux données de Lucien et nous fournit le résultat en *modii italici*, c'est-à-dire le *modius* de 8,73 litres.

« Nous mesurons le navire ainsi : soit un navire ayant 40 coudées de long, 12 coudées de large, 4 coudées de profondeur, il faut trouver combien de *modii* il contient. Fais ainsi : multiplie la longueur par la largeur, ce qui fait 480 coudées; multiplie le résultat par 10, puis multiplie à nouveau ce résultat par la profondeur et tu trouveras que le navire contient 19.200 *modii* italiques de blé » ².

Ce navire contiendrait donc 167.616 litres, il aurait donc un tonnage de 116 tonneaux de 1,44 mètre cube ou en gros 58 tonneaux modernes. Tonnage modeste mais conforme aux dimensions du navire, 18 mètres de long, 5,40 mètres de large et 2 mètres de profondeur (en arrondissant légèrement les chiffres). Si nous appliquons à notre tour cette formule à l'Isis nous obtenons les résultats suivants :

- longueur X largeur = 120 X 30 = 3.600; 3.600 X 10 = 36.000; 36.000 X profondeur = 36.000 X 29 = 1.044.000 *modii* italiques de 8,73 litres, soit un volume de cargaison de 9.114.120 litres.

Si nous arrondissons par commodité ce résultat, nous avons 9.114 mètres cubes, ce qui correspond à un tonnage de 3.220 tonneaux modernes, ou 6.440 tonneaux du XVIII^e siècle, chiffre assez proche de celui de Köster.

Que faut-il penser de ce résultat? Nous croyons qu'il doit être pris tel quel; déclarer en effet, comme on l'a fait, que la hauteur ne doit pas être prise en considération parce qu'elle représente non pas la hauteur du navire mais celle du sommet du château d'arrière ³ est une affirmation gratuite. Mais cela ne veut pas dire que semblable navire ait existé; en effet, et c'est une chose oubliée par tous ceux qui se sont occupés de cette question, le récit de Lucien n'est autre qu'une énorme « galéjade ». Ce qui nous le prouve c'est un passage sur lequel il nous faut bien attirer l'attention : « Les matelots sont si nombreux

1. L. Casson, *The Isis and her voyage*, Trans. and proc. of the Amer. philological ass., t. LXXXI, 1950, p. 43-56. Outre les ouvrages et articles cités ci-dessus, les principaux travaux récents sur le problème du tonnage des navires antiques sont : H. de Saussure, *De la marine antique à la marine moderne*, Rev. archéol., 1937, t. II, p. 90-105; L. Casson, *The size of ancient merchant ships*, Studi in onore di A. Calderini e R. Paribeni, Milan, 1956, t. I, p. 231-238.

2. Héron d'Alexandrie, 22 (*Metrologici scriptores*, éd. Hültsch, t. I, Leipzig, 1864, p. 203) (Greek text).

3. Cf. F. Benoit, *op. cit.*, p. 159, n. 2.

qu'on dirait une armée, et le vaisseau, disait-on, porte une telle quantité de blé qu'elle suffirait à nourrir pendant une année tous les habitants de l'Attique » ¹. Nous ne pensons pas que l'Antiquité ait jamais connu de navire capable de porter ainsi dans ses cales la nourriture d'une région qui, sans être considérablement peuplée, devait tout de même représenter une consommation assez importante. Pour vérifier ce procédé d'estimation nous allons l'appliquer au seul navire antique pour lequel, grâce à l'archéologie sous-marine, nous possédons des données approximatives à peu près sûres; c'est-à-dire l'épave du Grand-Congloué fouillée par l'équipe du commandant Cousteau sous la direction de F. Benoît. Ses dimensions sont : 23 mètres de long soit, en chiffre rond, 52 coudées; 7 mètres de large, soit 16 coudées; pour la profondeur nous prendrons le tiers de la largeur comme dans la formule, puisque la profondeur nous manque et que nous ne savons pas comment l'auteur de la formule la calculait. Nous obtenons ainsi une capacité de 33.280 *modii*, soit 290.530 litres; ces chiffres nous donnent un tonnage approximatif de 202 tonneaux du XVIII^e siècle et de 100 tonneaux de 2,83 mètres cubes. Ce chiffre ne nous paraît pas tellement éloigné du calcul de F. Benoît qui aboutit à une jauge en douane de 80 tonneaux de 2,83 mètres cubes. Dans ces conditions nous pouvons appliquer cette formule au navire de Flavius Josèphe. Nous prendrons comme mesures vraisemblables : longueur 40 mètres = 90 coudées; largeur 15 mètres = 34 coudées; profondeur un tiers de la largeur = 11 coudées. Par le même raisonnement que pour les autres nous obtenons ainsi un tonnage de 2.040 tonneaux de 1,44 mètre cube ou 1.020 tonneaux de 2,83 mètres cubes.

Nous ne prétendons pas arriver à une certitude mathématique, d'ailleurs ce n'est que récemment que l'on a su calculer avec rigueur le tonnage des navires ², mais nous pensons avoir ainsi montré qu'il existait à l'époque impériale des navires possédant un tonnage important, tonnage qui n'avait rien à envier au tonnage des navires de bois jusqu'à notre époque. Il nous est malheureusement impossible de déterminer dans quelle mesure ces gros navires étaient représentés dans la flotte de commerce de l'Empire, et si ils étaient plus fréquents dans une région que dans une autre. On peut penser cependant qu'ils étaient plus nombreux à Alexandrie que dans les autres ports ³. Mais, comme pour l'époque moderne, les navires de fort tonnage ne devaient représenter, par suite de la rareté des grands ports, qu'une faible partie de la flotte méditerranéenne aux côtés des tonnages moyens de 150 à 500 tonneaux beaucoup plus courants.

L'évolution du tonnage

Florissante à l'époque hellénistique, la marine de commerce poursuit sous l'Empire romain son développement à partir du moment où la sécurité des mers se trouve à nouveau assurée après les guerres civiles. S'il n'y a pas évolu-

1. Lucien, *Le Navire*, 6 (trad. E. Chambry, *Œuvres de Lucien*, coll. Garnier, t. III, Paris, p. 213).

2. Cf. P. Gille, *art. cit.*

3. Par suite de l'importance du port, de la tradition hellénistique et des nécessités du ravitaillement de Rome; cependant s'appuyer sur la description de l'Isis, comme le fait Casson, *art. cit.*, e, *Ancient mariners*, p. 235-236, nous paraît, comme nous l'avons dit, fort dangereux.

tion pour ce qui est de la capacité des gros navires, il y a cependant une évolution nette du tonnage moyen, évolution dont témoignent les deux textes juridiques précédemment cités. En effet, si à l'époque de Claude, il suffit de consacrer au service de l'annone des navires de 10.000 *modii*, sous Marc-Aurèle, pour bénéficier des privilèges attachés à ce service, il faut lui consacrer des navires de 50.000 *modii*; c'est là une preuve manifeste tout à la fois de l'augmentation du trafic et de l'augmentation du tonnage moyen des navires de commerce. Cet état de fait se poursuit à l'époque des Sévères, comme on peut le déduire des mosaïques d'Ostie ¹, cependant la création par Commode d'une flotte africaine des blés plus ou moins contrôlée par l'État laisse supposer une raréfaction de la construction privée dès la fin de la période antonine ².

Au III^e siècle, la grande crise de l'Empire dut porter une sérieuse atteinte non seulement au commerce maritime, mais aussi à la construction navale, par le retour de l'insécurité des moyens de communication. La paix revenue, avec Dioclétien et Constantin, peut-être même dès Aurélien, le tonnage dut se reconstituer assez rapidement. On peut cependant admettre que, dans l'ensemble, ce furent surtout les moyens tonnages qui prédominèrent alors et que les gros navires disparurent pratiquement des mers, les armateurs préférant posséder une flottille de petits et moyens tonnages plutôt qu'un gros navire ³.

Au début du IV^e siècle la législation sur les naviculaires, simple rappel des privilèges antérieurs concédés à ceux qui se consacrent au ravitaillement des deux capitales ⁴, laisse supposer le maintien de la situation; mais tout change à la fin du siècle. Une loi de 399 nous parle de la disette de navires en Occident, disette telle que les empereurs se voient obligés d'intervenir pour forcer les naviculaires à faire construire ⁵. Les premières années du V^e siècle nous montrent une situation qui ne cesse de s'aggraver par suite des invasions gothiques; l'Orient même est touché par la crise puisque une loi de 409 nous parle de réquisitions extraordinaires de navires pour assurer le ravitaillement de Constantinople par suite de l'*inopia nauium* ⁶. Alors que la situation semble se rétablir très lentement en Orient où une loi de 439 fixe le tonnage minimum des navires réquisitionnables à 2.000 *modii*, c'est-à-dire 12 tonneaux ⁷, elle ne cesse d'empirer en Occident. En 450, Valentinien III ordonne la réquisition des navires d'un tonnage minimum de 40 *cupae*, soit 1.040 *modii*, donc environ 6 tonneaux ⁸. Cette décadence dont nous voyons un signe manifeste dans le

1. Sur la date des mosaïques, cf. D. van Berchem, *Les distributions de blé et d'argent à la plèbe romaine sous l'Empire*, Genève, 1939, p. 111.

2. Histoire Auguste, *Commode*, 17, 6; cf. M. Rostovzev, *The social and economic history of the roman Empire*, trad. ital., Florence, 1946, p. 453, n. 4.

3. On peut prendre à titre d'indication, mais sans lui attribuer la valeur absolue que semble lui accorder F. Heichelheim (*Economic Survey*, t. IV, p. 181), le récit selon lequel saint Juste d'Antioche, martyr sous Dioclétien, aurait possédé une flotte de 1.000 navires de commerce (Corp. script. Christ. or., *Scriptores aethiopici*, série II, t. XXVIII (versio), Louvain, 1907, p. 73 et suiv.)

4. C. Th., XIII, 5, 3-9.

5. C. Th., XIII, 5, 28.

6. C. Th., XIII, 5, 32.

7. Nov. Th. II, 8.

8. Nov. Val. III, 28 qui malgré son titre de *nauculariis amnicis* semble bien s'appliquer aux navires de mer.

chiffre de 3.700 navires de la Hotte de débarquement de l'usurpateur Héraclien en 413 ¹, n'a pas été arrêtée à l'époque de Théodoric où nous voyons un navire, ou plusieurs, d'une capacité totale d'environ 8 tonneaux chargé de rétablir les anciennes relations commerciales avec l'Espagne ². Cet état de choses va contre la théorie formulée par H. Pirenne, selon laquelle la navigation est restée, sous la domination barbare, aussi active que sous l'Empire (théorie acceptée sans discussion par beaucoup d'auteurs spécialistes de la période mérovingienne) ³, ainsi que contre la thèse récente de F. M. De Robertis sur l'économie italienne au VI^e siècle ⁴.

Formes et noms des navires romains

Bien qu'elle ait été très étudiée cette question reste cependant assez obscure, comme toutes celles qui touchent au navire, par suite de l'imprécision de nos documents en la matière; de plus, elle ne nous semble pas présenter pour les problèmes qui nous préoccupent une importance aussi considérable que celles que nous venons d'aborder. Les textes nous offrent parfois des listes de noms de navires, mais en règle générale, ce ne sont que de simples listes sans la moindre description ⁵. Les monuments, d'autre part, nous montrent des navires mais sans que nous puissions savoir, sauf l'exception de la mosaïque d'Althiburos ⁶, de quels navires il s'agit. Bien plus, chaque fois que nous nous trouvons en présence d'une représentation figurée, et surtout pour les mosaïques, nous sommes en droit de nous poser deux questions : le document est-il original ou n'est-il qu'une copie d'un document antérieur ⁷; le document est-il une représentation fidèle de la réalité? A la première de ces questions, nous pensons que dans l'ensemble on peut répondre par l'affirmative, mais pour la seconde, tout dépend de l'art et de la science de l'auteur du monument. Prenons comme exemple les navires représentés sur les mosaïques des naviculaires de Cagliari et de Syllectum à Ostie : la mosaïque des Caralitains est d'une maladresse remarquable, le navire est court, massif, presque aussi haut que long; le gouvernail est formé d'une pelle disproportionnée par rapport à la taille du navire, bien plus, son manche n'est pas dans le prolongement de son safran pourtant très nettement figuré; la voile du grand mât n'a pas de vergue et son *siparum* fait corps avec elle, les écouteles sont

1. Orose, *Histoire contre les païens*, VII, 42, 12-14.

2. Cassiodore, *Variae*, V, 35.

3. Sur tout ce problème de la décadence de la navigation, cf. notre article *Quelques aspects de la navigation en Méditerranée au V^e siècle et dans la première moitié du VI^e siècle*, Cahiers d'histoire, t. VI, 1962, p. 129-154.

4. F. M. De Robertis, *La produzione agricola in Italia dalla crisi del III secolo all'età dei Carolingi*, Annali della Facoltà di economia e commercio, n. s., t. VIII, Bari, 1948, p. 67-271. Pour lui (p. 154-157) l'Italie de Théodoric était normalement exportatrice de blé, et la lettre de Cassiodore sur les fournitures espagnoles (ci-dessus, n. 2) doit être interprétée comme une affirmation de principe de l'autorité romaine sur l'Espagne : « Evidentemente i tributi spagnoli erano stati sospesi chissà da quanto tempo e il proposito manifestato da Teodorico tendeva solo ad una affermazione di principio, esauritasi per altro in un pio desiderio ... ».

5. Nonius Marcellus, XIII, 532 et suiv.; Aulu-Gelle, *Nuits attiques*, X, 25, 5; Pollux de Naucratis, *Onomasticon*, I, 82-83; Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1.

6. Sur la mosaïque d'Althiburos, cf. P.-M. Duval, *art. cit.*, Mél. de l'Ec. fr. de Rome, 1949.

7. L. Foucher, *art. cit.*, a tendance à ne considérer les mosaïques romaines d'Afrique que comme des copies de documents d'époque hellénistique.

représentées, mais non les bras; quant au dessin de la voile de proue, il est d'une maladresse extrême. Par contre, la mosaïque des Syllectins est beaucoup plus élégante; cependant, il semble que son auteur, pour faire beau, a exagéré l'allongement des formes, en particulier pour le navire de droite. Le contraste entre ces deux mosaïques apparaît remarquablement, quand on compare le navire des Caralitains et celui de gauche des Syllectins : en effet, si nous faisons abstraction du troisième mât de ce dernier, nous avons affaire à deux navires de même type pour ce qui est de la forme de la coque, cela résulte entre autres choses de leur étrave en forme de sabot.

Nous pouvons, en définitive, constater seulement qu'il existe deux grands types de navires de commerce, *naues onerariae*, ceux que P.-M. Duval appelle les navires symétriques et dissymétriques¹. Les premiers sont caractérisés par leur forme ronde : la proue et la poupe ont à peu près la même hauteur, les flancs sont assez ventrus. Il est très vraisemblable que certains d'entre eux ne sont autres que les *corbitae* et les *gauli*². La *corbita* figurée sur la mosaïque d'Althiburos permet d'identifier comme tels les navires représentés sur un certain nombre de bas-reliefs de Narbonne³, ce qui permet de supposer une assez grande expansion de ce type de navires parmi les flottes commerciales des ports de la Méditerranée occidentale. Quant aux navires dissymétriques, ils se présentent sous deux formes: navires à éperon ou sabot, navires qui en sont dépourvus. L'un des types de navires à sabot serait, d'après la mosaïque d'Althiburos, le ponto, d'origine gauloise au témoignage de César⁴. Un autre, très voisin en apparence⁵, serait la *cladiuata*, inconnue des textes. Ces deux types correspondent en gros aux navires des Caralitains et des Syllectins que nous venons de comparer, ainsi qu'à ceux des mosaïques de Themetra⁶. Par contre, les navires à étrave sans sabot ou éperon, bien attestés par les monuments sont pour nous totalement anonymes.

Le coefficient d'allongement de ces navires, rapport entre la longueur et la largeur, est très variable d'après nos données. L'Isis a un coefficient d'allongement de 4, les épaves mesurées varient entre 3,5 (épave du Grand-Congloué) et 2,75 (épave d'Albenga). A ces résultats assez précis viennent s'ajouter quelques témoignages archéologiques tels que le navire représenté sur une base de colonne du musée des Thermes, coefficient d'allongement 1,75 ou celui d'un *ex voto* syrien, 2,5⁷. Mais le navire du musée des Thermes doit, à notre avis, être éliminé des dossiers car il a dû nécessairement s'adapter à la forme de la colonne; de même doivent être éliminés tous les calculs faits à partir de barques fluviales ou autres qui ne correspondent pas à des navires

1. P.-M. Duval, *art. cit.*, p. 121.

2. Nonius Marcellus, XIII, 533 *corbita est genus nauigii tardum et grande*; Festus, ad uerbum, *gaulus genus nauigii paene rotundum*.

3. E. Espérandieu, *Recueil*, t. I, n^{os} 678, 686, 687 et 690 (ci-dessous, pl. IVb et Va).

4. César, *Guerre civile*, III, 29, 3 *pontones, quod est genus nauium Gallicarum*; pour Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1, 24 le *pontonium*, qui semble bien dériver d'après son nom du ponto, serait *nauigium fluminale tardum et graue quod non nisi remigio progredi potest*; il s'agit donc là soit d'un autre type de navire, soit d'une erreur d'Isidore (cf. P. Fabre, éd. de *La Guerre civile*, coll. Budé, t. II, Paris, 1936, p. 31, n. 1).

5. P.-M. Duval, *art. cit.*, p. 134.

6. L. Foucher, *art. cit.*, Notes et documents (ci-dessous, pl. IIb, III et IVa).

7. J. Le Gall, *art. cit.*, Mél. Ch. Picard; H. Seyrig, *Antiquités de Beth-Maré*, Syria, t. XXVIII, 1951, p. 101 et suiv. et pl. IX à XII à propos d'un *ex-voto* en forme de navire.

de commerce ¹. Nous pouvons donc estimer que, pour les navires de commerce, les coefficients d'allongement devaient varier entre 2,5 et 4 et se trouvaient de ce fait bien inférieurs à ceux des navires de guerre, les *naues longae*, qui pouvaient atteindre jusqu'à 7.

Tout aussi importante que la forme même du navire est la question de savoir dans quelle mesure le navire de commerce est ponté ². Que les gros transports l'aient été, cela ne souffre pas de discussion à notre avis, et cela pour de nombreux motifs. Simple raisonnement : il est difficile, pour ne pas dire impossible, de penser que des navires aussi vastes que ceux que nous venons de décrire n'aient pas été pontés, ne serait-ce que pour leur éviter d'embarquer par mauvais temps et pour assurer la protection de la cargaison. De plus les représentations de beaucoup de navires supposent l'existence d'un pont continu, recouvrant la totalité du navire, par le fait même qu'elles nous montrent les marins circulant sur le pont ou des marchandises entassées ³. Enfin, certaines épaves, comme celle de Mahdia, et certains textes, en particulier le récit maritime de Pétrone ⁴, nous montrent l'existence de ce pont. À l'arrière, le pont est surélevé en forme de dunette, sur laquelle se tient le timonier : à l'intérieur de cette dunette doivent se trouver les cabines des officiers ou des passagers de marque, ainsi que la *diaeta*, le bureau du commissaire de bord, si l'on peut se permettre cet anachronisme ⁵. Par contre, l'existence d'un entrepont est beaucoup plus douteuse, bien qu'on ait cru la déduire d'un passage de Pétrone ⁶. De toute manière, on communiquait du pont avec l'intérieur de la cale par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs écoutilles, munies d'échelle, que des panneaux devaient permettre de fermer. Le fond de la cale était formé par un plancher qui recouvrait la sentine ou venaient se rassembler les eaux et qu'il fallait vider de temps en temps, surtout par gros temps ⁷.

Si les gros navires étaient ainsi intégralement pontés, les petits pouvaient ne l'être que partiellement. L'ex-voto de Beth Maré ne présente ainsi qu'un pont à l'avant et un à l'arrière; le navire qui devait transporter Martinien, familier de saint Paulin de Nole, de Narbonne en Italie, et qui fit naufrage au large de Marseille, ne comportait que des coursives, c'est-à-dire « un demi-pont que l'on fait de l'avant à l'arrière des deux côtés de certains petits bâtiments qui ne sont point pontés » ⁸. De toute manière, cette pratique ne pouvait être utilisée pour la grande navigation car la cargaison aurait eu trop à souffrir des intempéries.

1. P.-M. Duval, *Les barques gallo-romaines en bronze de Blessey et de Cerveau*, Rev. archéol. de l'Est et du Centre-Est, t. III, 1952, p. 233-243; L. Foucher, *art. cit.*, p. 39-43.

2. Pour le D^r Contenau, son découvreur, le navire du bas-relief du sarcophage de Sidon (cf. ci-dessus p. 57) n'aurait été qu'en partie ponté, ce qui nous paraît invraisemblable pour un gros navire.

3. Mosaïque de l'Antiquarium, bas-relief Torlonia, bas-relief de Ny-Carlsberg...

4. Pétrone, *Satiricon*, 100-115; pour Mahdia, cf. Ph. Diolé, *op. cit.*, p. 39-40.

5. Pétrone, *Satiricon*, 115; Achille Tatius, *Leucippé et Clitophon*, V, 15-16.

6. Pétrone, *Satiricon*, 110 *ancilla Tryphemae Gitona in partem navis inferiorem ducit* que A. Ernout (coll. Budé, Paris, 3^e éd., 1950) traduit « une servante de Tryphène emmène Giton dans l'entrepont du vaisseau ». En fait il doit s'agir de la soute aux bagages.

7. E. de Saint-Denis, *Vocabulaire*, p. 59 ad *uerbum exhaustio*; cf. Paulin de Nole, *Lettres*, 49.

8. A. Jal, *Glossaire*, ad *uerbum*; cf. Paulin de Nole, *Poèmes*, 24, récit des aventures de Martinien.

Les navires spécialisés

De même que nos flottes contemporaines connaissent des navires spécialisés dans le transport de telle ou telle marchandise (paquebot, pétrolier, bananier...), l'époque romaine, au témoignage des textes, a connu des navires à usage défini. De ceux-ci, celui que nous trouvons le plus souvent attesté est l'*hippagogus*, le transport de chevaux, encore appelé *hippago* ou *hippagus*¹, tous noms qui par leur forme grecque montrent que nous avons là un type de navire ancien, déjà cité d'ailleurs par Hérodote², Aristophane³ et Thucydide⁴. Ces navires, initialement conçus à des fins militaires (transport de la cavalerie), devaient être caractérisés, comme leurs héritiers les huissiers du Moyen Âge, par la présence d'une porte sur leur flanc, porte qui s'abaissait à la manière d'un pont-levis pour permettre le débarquement et l'embarquement des animaux⁵. Bien qu'on ne nous le dise pas, ces navires devaient également assurer le transport des éléphants et peut-être aussi des fauves⁶. La seule représentation que nous en ayons, sur la mosaïque d'Althiburos, est de haute fantaisie et ne nous permet pas de savoir en quoi ils différaient des autres sortes de navires⁷.

Un autre genre de navires spécialisés est la *lapidaria navis*⁸ qui servait pour le transport de la pierre. Cette spécialisation était le résultat de l'utilisation, pour les édifices publics comme privés, des marbres et des pierres de couleur venus d'un peu tous les points de l'Empire. En quoi se distinguaient-ils des autres navires? Sans doute par leur robustesse, de plus, comme leur cargaison était tout à la fois lourde, peu maniable et non périssable, ils devaient être moins rapides que les autres transports. C'est peut-être un de ces navires qui fit naufrage au large de Mahdia avec sa cargaison d'œuvres d'art et de colonnes, ou encore l'épave de Saint-Tropez qui transportait des marbres italiens pour la réfection de Narbonne, détruite par un incendie sous Antonin le Pieux⁹. On peut également considérer comme tel celui qui refusa de prendre à son bord Apollonius de Tyane pour aller du Pirée en Asie et qui transportait une cargaison de statues de dieux¹⁰. C'est également dans cette catégorie que nous devons ranger les navires colossaux qui servirent au transport des obé-

1. Tite-Live, XLIV, 28, 7; Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, VII, 209; Aulu-Gelle, *Nuits attiques*, X, 55, 5; Festus, ad uerbum; Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1, 24.

2. Hérodote, VI, 48, 95.

3. Aristophane, *Cavaliers*, 599.

4. Thucydide, II, 56.

5. A. Jal, *Glossaire*, ad uerbum *huissierium*; cf. Robert de Clari, *La conquête de Constantinople*, 10; G. de Villehardouin, *La conquête de Constantinople*, 26; et surtout Joinville, *Histoire de saint Louis*, 28, « à celle journée fist l'on ouvrir la porte de la nef, et mist l'on touz nos cheaus ens que nous devons mener outre mer; et puis reclost l'on la porte et l'enboucha l'on bien, aussi comme quant l'on naye une tonnel, pour ce que, quant la nef est en la grant mer, toute la porte est en l'yau ».

6. Elie, *De la nature des animaux*, I, 17.

7. P.-M. Duval, *art. cit.*, Mél. de l'Éc. fr. de Rome, p. 135.

8. Pétrone, *Satiricon*, 117; Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XXXVI, 1.

9. F. Benoit, *Antibes, Anthéor, Saint-Tropez*, Gallia, t. VIII, 1950, p. 129-130; Ph. Diolé, *op. cit.*, p. 135-147.

10. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, V, 20.

lisques égyptiens à Rome ¹, mais qui, exceptionnels, ne survécurent pas à leur tâche.

Un troisième type de navires spécialisés est celui que nous pourrions appeler le paquebot, c'est-à-dire le navire réservé au transport des voyageurs. Cependant ce terme serait trompeur car il évoque pour nous le géant des mers, véritable ville flottante, qui n'a rien à voir avec les bateaux de voyageurs de l'Antiquité; ceux-ci étaient, au contraire, de petits navires affectés à des traversées très courtes sur des itinéraires très fréquentés. Telle est du moins l'impression qui se dégage du texte du *Digeste* qui nous parle de la ligne Brindes-Dyrrachium ².

Ce texte même nous montre qu'à côté des navires spécialisés de par leur nature dans telle ou telle opération de transport, il y en avait beaucoup d'autres qui ne l'étaient que par la volonté de leur armateur, par « leur préposition » pour employer le terme juridique. C'est pourquoi nous ne trouvons pas de navires spécialisés dans le transport des blés; même les navires alexandrins sont, en plus de leur affectation par voie de réquisition, des navires de passagers : ils jouent en quelque sorte le rôle de nos cargos mixtes. C'est ce qui explique qu'ils puissent être réquisitionnés pour les nécessités militaires, en tant que transports de troupes, et cela surtout à partir du moment où il n'existe plus, en fait, de marine de guerre ³.

La cargaison

Avant d'abandonner l'étude du navire une dernière question se pose à nous : comment la cargaison était-elle disposée à bord? Il nous faut distinguer deux sortes d'arrimage : arrimage dans la cale, arrimage sur le pont. L'une et l'autre sont très importantes parce que d'elles dépendent en grande partie la stabilité du navire et son comportement à la mer. Un chargement mal équilibré peut, en effet, être absolument catastrophique, et un chargement exagéré peut avoir des conséquences tout aussi funestes. Tous les textes sont d'ailleurs d'accord pour attribuer à l'avarice des navigants la plupart des naufrages, par suite de la pratique trop fréquente de placer à bord des cargaisons dépassant la capacité des navires ⁴.

1. Plinie l'Ancien, *Histoire naturelle*, XVI, 74; XXXVI, 71; Suétone, *Claude*: XX, 5; Cedrenus, *Chroniques* (P.G., t. 121, col. 337-339).

2. D., XIV, 1. 1. 12 igitur praepositio certam legem dat contrahentibus, quare si eum praeposuit naui ad hoc solum, ut uecturas exigat, non ut locet, quod forte ipse locauerat, tenebitur exercitor, si magister locauerit; uel si ad locandum tantum, non ad exigendum erit dicendum; aut si ad hoc, ut uectoribus locet, non ut mercibus nauem praestet, uel contra, modum egressus non obligabit exercitorem. Sed et si ut certis mercibus eam locet, praepositus est, puta legumini, cannabae, ille marmoribus, uel alii materiae locauit, dicendum erit, non teneri; quaedam enim naues onerariae, quaedam, ut ipsi dicunt, επιβατηγοι sunt; et plerosque mandare scio, ne uectores recipiant, et sic, ut certa regione et certo mari negotientur, ut ecce sunt naues quae Brundisium a Cassiopa, uel Dyrrachio vectores traiciunt, ad onera inhabiles.

3. Tite-Live, XXVIII, 46,7; César, *Guerre civile*, III, 8; Zosime, II, 26; cf. Chr. Courtois, *Les politiques navales de l'Empire romain*, Rev. historique, t. CLXXXVI, 1939, p. 17-47 et 225-259.

4. Thème fréquent chez les Pères de l'Église, cf. Jean Chrysostome, P. G., t. 50, col. 770; t. 61, col. 394; t. 51, col. 232; de même Talmud de Jérusalem, *Traité Baba Mecia*, VI, 4.

La disposition de la cargaison à l'intérieur des cales dépend essentiellement des marchandises transportées dont la nature conditionne l'emballage. Les grains qui fournissent une grande partie des cargaisons ne sont pas transportés d'une manière uniforme. Ils peuvent être mis en vrac dans la cale, surtout si l'on se sert pour leur embarquement de manches communiquant avec des silos placés sur les quais du port ¹; mais dans ce cas, il faut que la cale soit totalement pleine, sans le moindre vide qui permette un déplacement de la cargaison, générateur de catastrophe. Aussi lorsque le blé est mis en vrac, la cargaison se trouve-t-elle répartie en un certain nombre de petits compartiments séparés les uns des autres par des planches. Si on ne le transporte pas en vrac, on peut utiliser des corbeilles, des vases ou des sacs de peau ². Pour les liquides, le mode classique de transport est l'amphore qui sert aussi bien pour les vins que pour l'huile et peut même être utilisée pour certains fruits comme les olives ³. Ces amphores étaient le plus vraisemblablement disposées comme dans une cave, dressées sur leur pied et serrées les unes contre les autres ⁴. Par la suite, avec l'expansion du tonneau d'origine gauloise, l'amphore fut abandonnée à son profit, d'autant que le tonneau était plus facilement maniable, tant avec les appareils de chargement et de déchargement du bord qu'avec ceux des ports ⁵.

Certaines catégories de marchandises qui ont fourni une part assez considérable du trafic, c'est-à-dire les céramiques, semblent avoir été simplement empilées dans la cale, sans doute isolées par des lits de paille pour diminuer les risques de casse. En effet, un bas-relief de Narbonne, malheureusement très mutilé, nous montre un docker embarquant à bord d'un actuaire un lot de poteries qui sont en vrac dans un filet, sans le moindre emballage ⁶, ce qui suppose qu'elles devaient être ensuite rangées à l'intérieur de la cale. De même les quantités considérables de céramiques retrouvées dans l'épave du Grand-Congloué paraissent avoir été empilées les unes au-dessus des autres ⁷.

Mais lorsque la cargaison était formée d'objets divers, et surtout appartenant à des propriétaires différents, pour permettre à ces derniers de reconnaître leurs lots sans discussion, on procédait à des groupements. Ceux-ci nous sont connus par le témoignage des papyri qui confirment certains bas-reliefs. D'une manière courante on se servait, suivant la nature des objets, soit de corbeilles, soit de ballots enfermés dans une toile cousue puis soigneusement encordés. Ces ballots avaient une forme à peu près cubique et leur volume

1. Telle est l'interprétation donnée par Héron de Villefosse de la mosaïque des Narbonnais à Ostie (*La mosaïque des Narbonnais*, Bull. du Comité, 1918, p. 245 et suiv.), suivi par A. Grenier (*Manuel d'archéologie gallo-romaine*, t. VI², Paris, 1934, p. 532-533).

2. D., XIX, 2, 31 *quodsi separatim tabulis, aut aeronibus, aut in alia cupa clausum uniuscuiusque triticum fuisset, ita ut internosci posset*; de même D. XXXIII, 7, 12, 1 *sed et ea, quae exportandorum fructuum causa pacantur, instrumenti esse constat, ueluti iumenta, et uehicula, et naues, et culei*.

3. E. Thévenot, *Les amphores du musée de Sens*, Rev. archéol. de l'Est et du Centre-Est, t. IV, 1953, p. 50-59.

4. Cf. F. Benoit, *op. cit.*, p. 164-169 avec figures montrant l'emboîtement des couches superposées les unes dans les autres.

5. Cf. notre article *Ad ciconias nixas*, Rev. des Ét. anc., t. LIX, 1957, p. 320-328.

6. E. Espérandieu, *Recueil*, t. I, n° 685 (ci-dessous, pl. VIa).

7. F. Benoit, *op. et loc. cit.* ci-dessus, n. 4.

ne devait pas être trop considérable de manière à permettre une manutention facile; tels que nous les voyons sur les monuments, ils devaient mesurer environ 0,75 mètre dans leurs trois dimensions ¹. Corbeilles et ballots étaient plombés au nom de leurs propriétaires, mais aussi par les bureaux de douanes par lesquels ils étaient passés ².

Cet arrimage à fond de cale s'appelait en grec *εμβάλειν* par opposition à l'arrimage sur le pont qui se disait *προσαναθέσθαι* ³. Ce dernier était utilisé en principe pour les marchandises lourdes et encombrantes que l'on ne pouvait descendre à l'intérieur du navire par les écoutilles : tel est le cas, par exemple, des colonnes de l'épave de Mahdia ⁴. Mais on n'hésitait pas, lorsque les cales étaient pleines, à compléter le chargement en déposant sur le pont d'autres marchandises, ce qui était facilité par l'emploi des ballots.

Navires grecs classiques et navires romains

En quoi le navire romain d'époque impériale se distingue-t-il du navire de commerce de la Grèce classique? Son tonnage est, tout d'abord, beaucoup plus considérable. Certes, Aristophane connaît des navires de 10.000 amphores, c'est-à-dire d'environ 93 tonneaux, mais d'une part, ce tonnage est inférieur au tonnage moyen d'époque impériale, d'autre part, vu le contexte, il est considéré par Aristophane comme gigantesque, ce qui concorde avec la donnée que nous fournit le corpus démosthénien, de navires de 3.000 amphores, soit une trentaine de tonneaux ⁵. Ce progrès du tonnage est-il spécifiquement romain? Il paraît être de l'époque hellénistique où les textes nous montrent la passion pour le colossal, aussi bien pour la marine de guerre que pour la marine de commerce ⁶. Ce sont ces recherches hellénistiques qui ont permis la construction des gros navires d'époque romaine, mais, les gros navires étant malgré tout une exception, le véritable progrès romain consiste dans l'augmentation moyenne des tonnages que nous avons pu suivre tout au long du Haut-Empire.

1. E. Espérandieu, *Recueil*, t. I, n° 164 à Arles; t. II, n° 1670 au Puy; t. VI, n° 5186 à Neumagen. Nous déduisons la taille d'après le rapport du colis avec la taille de ceux qui le cordent sur le bas-relief d'Arles. A cette documentation figurée nous joindrons le *Pap. Michigan*, VIII, 476 *mihi tibi, pater, per Martialem imboluclum concosutum in quo habes amicla par unum, amictoria par unum, sabana par unum, saccos par unum, glabatum ligni... et accipies caueam gallinariam in qua habes suntheseis uitriae et phialas quinarias par unum et calices paria sex et chartas scholares duas et in charta atramentum et calamos quinque et panes alexandrinus viginti*. Cf. ci-dessous, pl. VIIa.

2. M. Rostovzev, *Römische Bleitesserae. Ein Beitrag zur Sozial und Wirtschaftsgeschichte der römischen Kaiserzeit* (Klio, Beiheft 3, Leipzig, 1905); P. Dissard, *Collection Récamier, Catalogue des plombs antiques*, Paris-Londres, 1905; S.-J. De Laet, *Portorium, étude sur l'organisation douanière chez les Romains*, Bruges, 1949, passim.

3. Pollux de Naucratis, *Onomasticon*, I, 99.

4. Cf. ci-dessus, p. 76.

5. Démosthène, *Contre Lacrite*, 18; cf. F. Benoit, *op. cit.*, p. 160.

6. L. Casson, *Ancient mariners*, chap. x, « The age of Titans »; cependant il ne faut peut-être pas accorder trop de confiance aux récits d'Athénée, V, 206, concernant la Syracusia de Hiéron de Syracuse, pas plus qu'au récit, qui en semble dériver, de Maxime de Tyr (*Dissertations*, I, 3) concernant un roi barbare du Nord de la Phénicie qui se serait fait construire, à une date impossible à préciser, un navire gigantesque.

Si cet accroissement du tonnage ne s'est pas accompagné d'une évolution sensible des formes mêmes du navire ¹, il a nécessité un développement considérable de la voilure : augmentation de la surface de la grand-voile, recours fréquent à la voile de proue, apparition de la voile de perroquet et de la voile d'artimon, au sens moderne du mot. De même, les manœuvres se sont perfectionnées; si nous ne croyons pas à l'innovation du rassemblement des cargues en tête de mât, nous pensons qu'on a recouru à l'époque romaine, d'une manière à peu près systématique, à l'emploi des poulies et des moufles de façon à diminuer l'effort demandé aux matelots, effort qui se trouvait accru du fait de l'augmentation des surfaces.

Mais c'est surtout du côté de l'appareil de gouverne que les progrès ont été les plus grands, l'accroissement du tonnage et de la voilure ayant exigé l'augmentation de la surface de la pelle du gouvernail et, de ce fait, l'abandon de la rame-gouvernail au profit du gouvernail à mèche manœuvré par une barre et, peut-être même sur les gros navires, l'apparition d'un système de drosse pour diminuer la tâche du timonier; tous progrès qui nous semblent bien être de l'époque romaine.

Il nous semble vain, enfin, de vouloir opposer sous l'Empire une marine commerciale proprement romaine qui serait restée primitive, à une marine phénicienne ou à une marine égyptienne ². En effet l'unité politique et économique du bassin méditerranéen fait que nous ne pouvons plus parler que d'une flotte commerciale impériale dont les types et les méthodes se sont profondément interpénétrés, et toute autre manière de considérer la question serait, à notre avis, un pur contresens historique.

1. P.-M. Duval, *art. cit.*, Mél. Ch. Picard.

2. Il nous paraît curieux de voir des auteurs, par ailleurs bien au courant des choses de la mer, soutenir pareille opinion: Ph. Diolé, *op. cit.*, p. 44, écrit ainsi à propos de l'épave de Mahdia « le type (*corbita*) s'en est perpétué pendant cinq ou six siècles en Méditerranée : il n'est pas brillant, il a sans doute dégénéré un peu plus entre les mains romaines. Avec sa voilure carrée et ses superstructures trop hautes, il est très inférieur à ses modèles phéniciens et grecs ». De son côté, J. Merrien, *La grande histoire des bateaux*, Paris, 1957, p. 136, écrit : « Si Grecs et Romains ne s'en servaient pas (des navires de charge) pour accomplir de grandes traversées, mais préféraient prendre terre chaque soir (et même pour déjeuner) c'est parce que ces piètres marins avaient peur de la mer (*sic*) ».

IV. - LES ROUTES MARITIMES

Posant en principe préalable que toute zone côtière habitée se prête à des échanges avec les autres zones côtières habitées, alors que les facteurs humains et économiques n'entrent en ligne de compte que pour la fixation des terminus et la détermination du volume des échanges, nous considérons que les courants de circulation à la surface de la mer ne dépendent que des conditions maritimes et de la capacité nautique des navires utilisés. Mais avant de définir les principales routes méditerranéennes de l'Empire, nous devons voir comment le marin antique pouvait déterminer sa route et la suivre.

Comment les marins déterminaient-ils leur route ?

Il est courant d'affirmer que la navigation en Méditerranée ne pose guère de problèmes au navigateur : jamais le marin, même lorsqu'il pratique une navigation au long cours, ne se trouve éloigné de la côte au point de ne pouvoir en distinguer tel ou tel accident particulièrement visible. Dans ces conditions le marin antique n'aurait jamais eu à se poser de problèmes autres que ceux du cabotage¹; mais cette conception nous paraît cependant un peu exagérée, elle supposerait en effet de la part des vigies antiques des dispositions oculaires dignes du légendaire Lyncée et, si elle pouvait à la rigueur s'appliquer à la navigation diurne, elle est impossible pour la navigation nocturne à moins de ne s'imaginer comme certains que les Anciens ne naviguaient que le jour².

Malgré ce que nous venons de dire, il est évident que la connaissance de la côte est essentielle pour la détermination de la route. Pour le cabotage, cela va de soi et nous avons vu³ comment les navigateurs disposaient de véritables instructions nautiques leur donnant la description exacte du rivage avec ses points remarquables. Dans certains secteurs délicats des points de repère

1. M. Cary, *Geographical background of greek and roman history*, p. 30-31.

2. Cf. ci-dessus, chap. III, p. 80, n. 3.

3. Cf. ci-dessus, Introduction, II, p. 25.

faciles à distinguer peuvent être placés en permanence de manière à faciliter le travail du marin, lequel, de plus, doit avoir une connaissance assurée des fonds ¹. Valables pour le cabotage comme pour la grande navigation, certains points de repère sont visibles de fort loin en mer. Parmi ces amers, les uns sont naturels, les autres l'œuvre de l'homme : les premiers sont les hauts sommets montagneux, les seconds les statues et les temples. Parmi ces derniers, les plus célèbres sont le temple élevé en l'honneur d'Auguste, protecteur de la navigation, à Alexandrie ² et le temple de Cyzique ³. C'était le rôle que devait jouer le fameux colosse de Rhodes et que joue encore, au moins à l'époque de Strabon, le Zeus de Lysippe dressé sur l'agora de Tarente ⁴. Mais, de nuit, tous ces amers sont inutiles et ils sont remplacés par des phares construits un peu partout le long des côtes de la Méditerranée, à l'imitation du phare par excellence, celui d'Alexandrie. Dans l'ensemble, ces phares se composent d'une haute tour au sommet de laquelle est entretenu un feu de bois sec, lumineux et visible de loin. Ces phares n'étaient pas uniquement installés à l'entrée des grands ports comme Alexandrie, Ostie, Pouzzoles ou Laodicée, on les trouvait également dans de nombreuses localités côtières sans grande importance telles qu'Antipurgos, l'actuelle Tobrouk, sur le littoral de la Cyrénaïque, d'autant plus caractéristique qu'elle tirait son nom du phare lui-même installé dans une petite île en face de la ville ⁵. L'activité même des naufrageurs permet de supposer que de toute antiquité, comme le laisse penser le désastre de la flotte grecque, retour de Troie, au cap Capharée, l'usage voulait que, de nuit, l'entrée d'un port, si modeste fût-il, ait été marquée, autrefois comme aujourd'hui, par la présence d'un feu entretenu. De tous les moyens utilisés par les marins pour déterminer leur route de nuit c'est évidemment l'observation des astres qui était la règle générale, au point d'être devenue l'un des lieux communs les plus fréquents de la littérature ⁶. Cette connaissance des astres sert non seulement à établir la route, mais encore à fixer le moment du départ, puisque l'apparition de certaines constellations est signe de mauvais temps et doit détourner le navigateur prudent de prendre la mer ⁷. Pour cette observation il ne semble pas que les marins antiques aient eu à leur disposition des instruments; certes on a parfois voulu voir dans le mystérieux instrument de bronze trouvé, il y a déjà longtemps, au large d'Anticythère une sorte de sextant qui aurait permis au navigateur antique de prendre mathématiquement la hauteur des astres ⁸; mais

1. Rutilius Namatianus, *Sur son retour*, I, 455-462 *Despectat prorae custos clauumque sequentem / dirigit et puppim uoce monente regit. / Incertas gemina discriminat arbore fauces / defixasque offert limes uterque sudes. / Illis proceras mos est adnectere lauros / conspicuas remis et fruticante coma, / ut praebente uluam densi symplegade limi / seruet inoffensas semita clara notas.*

2. Philon d'Alexandrie, *Ambassade à Gaius*, 151.

3. Aelius Aristide, *Discours*, XXVII.

4. Strabon, VI, 278.

5. Sur les phares, cf. Ch. Picard, *Pouzzoles et le paysage portuaire*, Latomus, t. XVIII, 1959, p. 23-51; H. Seyrig, *Antiquités syriennes : le phare de Laodicée*, Syria, t. XXIX, 1952, p. 54 et suiv.; cf. la liste des phares donnée par le *Stadiasme de la Grande mer*.

6. Ovide, *Métamorphoses*, III, 592-596; Origène, *Contre Celse*, IV, 96; Libanius, *Progymnastica, Sentences*, I, 13; II, 8; Ambroise, *De la foi*, V, 26.

7. Jean Chrysostome, *Contre ceux qui se scandalisent*, P. G., t. 52, col. 492.

8. A. Köster, *op. cit.*, p. 196-197.

rien n'est moins sûr, d'autant qu'aucun texte ne fait allusion à semblable pratique.

Enfin une connaissance était tout aussi essentielle pour le marin, celle des vents et de la vitesse du navire. En effet, à partir d'un point connu, la direction du vent et la vitesse du navire permettent d'établir le point où l'on se trouve au bout d'un certain temps de navigation. C'est pourquoi tous les textes s'accordent pour considérer que le bon marin est non seulement celui qui connaît la description des côtes et les astres, mais aussi celui qui leur ajoute la science des vents. Ainsi Acoetès peut-il déclarer : « J'appris à diriger de ma main la marche d'une embarcation, je notai de mes propres yeux l'astre pluvieux de la Chèvre d'Olénos, Taygété, les Hyades, l'Ourse, les demeures des vents et les ports propices aux vaisseaux » ¹.

Comment pouvait-on déterminer la vitesse du navire ? Il est assez probable que dans la plupart des cas, on ne devait avoir recours qu'à la simple estimation. Cependant les Anciens connaissaient une méthode plus scientifique, ils utilisaient une sorte de loch à hélice ² qui, en donnant la distance parcourue, permettait par sa comparaison avec le temps mis à la parcourir de calculer la vitesse. Cet instrument, d'après la description de Vitruve, reposait sur le même principe que les compteurs de distance pour les véhicules terrestres : son organe essentiel était une roue de quatre pieds de diamètre, placée à l'extérieur du navire, et munie de pales qui la faisaient tourner au fur et à mesure du déplacement du navire. Elle communiquait par son axe avec un appareil situé à l'intérieur du navire et qui indiquait par la chute d'une bille dans un vase de bronze lorsque le navire venait de parcourir un mille. Le texte de Vitruve laisse supposer que cet instrument était d'un emploi courant à son époque, malheureusement il en est le seul témoignage ³.

Nous pouvons donc conclure que, pour la navigation au long cours, le marin antique procède de la manière suivante : au départ du port et tout le long de sa navigation, tant que la côte vers laquelle il se dirige lui reste invisible, il suit approximativement la direction qu'il s'est fixée par l'observation des astres et des vents ainsi que par le calcul de la distance parcourue. Son observation ne présentant pas les caractères de rigueur scientifique de notre époque, il ne peut être sûr de l'exactitude absolue de sa route, mais il sait que, sauf l'imprévu d'une tempête qui le dérouté, il doit arriver sur un secteur donné de la côte à atteindre. Lorsqu'il est ainsi parvenu suffisamment près pour pouvoir distinguer les points de repère, naturels ou artificiels, de cette côte, sa navigation prend le caractère du cabotage.

1. Ovide, *Métamorphoses*, III, 593-596 *addidici regimen dextra moderante carinae / flectere et Oleniae sidus pluuiiale Capellae / Taygetenque Hyadasque oculis Arctonque notaui / uentorumque domos et partus puppibus aptos* (trad. G. Lafaye, coll. Budé, t. I, Paris, 1928).

2. J. Merrien, *Dictionnaire de la mer*, p. 396; en fait la ressemblance provient de ce que la distance est enregistrée à bord par un compte-tour.

3. Vitruve, *De l'architecture*, X, 9, 5-7: nous supposons l'emploi de cet instrument bien qu'en réalité Vitruve le présente comme une invention de ses prédécesseurs, à savoir les mécaniciens hellénistiques, et utilise pour le décrire le futur : *hoc autem erit sic*.

Il est possible également que les Anciens aient connu un véritable loch à hélice, si telle est bien la destination de l'objet assez mystérieux représenté à l'arrière d'un navire de la mosaïque de Thémétra (L. Foucher, *Quelques remarques sur la navigation antique : interprétation de documents figurés provenant de la région de Sousse*, Actes du II^e Congrès d'archéologie sous-marine, Albenga, 1958, p. 358-363).

L. Foucher dans la communication citée ci-dessus (p. 62 n. 4) a abandonné l'hypothèse du loch à hélice pour l'objet mystérieux de la mosaïque de Thémétra, mais les nouvelles solutions qu'il propose ne nous paraissent pas convaincantes.

Les routes du cabotage

Fait des *orariae naues* ¹ (barques, actuaies et petits tonnages) le cabotage est très développé sur les côtes méditerranéennes pour deux motifs essentiels : concentration des activités économiques près de la mer, difficulté des transports terrestres. Pour nous faire une idée de cette importance il nous suffit de penser au rôle joué à l'heure actuelle par ce même cabotage dans des pays comme les îles britanniques ou les régions côtières du continent américain. Malgré ce, nous ne devons pas considérer que cette navigation ait été également développée sur la totalité du pourtour de la Méditerranée antique : certains secteurs connaissaient une activité intense, alors que d'autres étaient pratiquement délaissés. Les grands secteurs de cabotage se trouvent surtout dans les vieux pays à vocation maritime de la Méditerranée orientale. Il faut mettre ainsi au tout premier plan la mer Égée où il était non seulement facile, mais absolument nécessaire par suite de la configuration de ces terres qui, comme nous l'avons déjà vu, « tendent une main secourable au navigateur », mais aussi ne peuvent vivre sans lui. Là le cabotage est intense, tant sur les côtes de l'Asie Mineure que sur celles de la Grèce ou entre les îles. Vers le Sud-Est ce cabotage se poursuivait le long des côtes de l'île de Chypre ou le long de la côte méridionale de l'Asie Mineure, secteur où il fut souvent entravé par les activités des pirates descendus de la montagne ². Au-delà de ce secteur il gagnait l'Égypte le long des côtes de la Syrie et de la Phénicie, vieilles régions de grande activité économique et maritime, bien que les rares indentations du rivage ne se soient jamais prêtées à la multiplication des ports.

En dehors de cette zone privilégiée, le cabotage ne semble avoir été véritablement actif, vu la multiplicité des ports, que sur la côte du continent africain de Tacape à Caesarea, le long de l'Espagne et de la Gaule, de Carthago noua à Narbonne, le long de l'Italie, de Rome jusqu'à Tarente. Partout ailleurs, soit les conditions maritimes, soit les conditions économiques y faisaient obstacle. Prenons par exemple le cas de la côte du continent africain d'Alexandrie à Tacape : de nombreux secteurs y sont dangereux, en particulier celui des Syrtes, les agglomérations économiquement valables y sont rares à l'exception de la Pentapole de Cyrénaïque; aussi les escales que les textes nous font connaître dans cette région sont-elles beaucoup plus des lieux de refuge en cas de mauvais temps que des ports proprement dits, c'est-à-dire des lieux d'échange ³.

1. Plinie le Jeune, *Lettres*, X, 17 et 19.

2. Repaire des pirates du I^{er} siècle avant notre ère, cette région est restée peu sûre tout au long de l'Empire (Tacite, *Annales*, XII, 55; Ammien Marcellin, XIV, 2, 1-3; cf. H.-A. Ormerod, *op. cit.*, p. 190-247).

3. C'est là ce qui explique que, comme nous l'avons dit dans notre étude des sources (p. 18), Strabon se soit contenté de reproduire un itinéraire pour les décrire. L'absence de valeur économique de ces régions nous est montrée, il est vrai pour la fin de l'Empire, tant par Synésius (*Lettres*, 4) que par Sulpice Sévère (*Dialogues*, I). On pourra nous objecter la présence dans ce secteur de Leptis magna et de son port; mais, création artificielle des Sévères, Leptis ne nous semble pas avoir joué un rôle économique très important; nous devons noter en effet l'absence à peu près totale dans ses inscriptions de textes relatifs à des gens du commerce (cf. J. M. Reynolds et J. B. Ward Perkins, *The inscriptions of Roman Tripolitania*, Rome, 1952) si bien que nous pensons que l'activité du port de Leptis n'a été que temporaire (cf. ci-dessous, p. 133).

De ces navigations de cabotage commercial, la littérature nous a conservé quelques souvenirs et, pour nous faire une idée de ce qu'elle devait être, il nous suffit de nous reporter au récit d'Ovide qui nous montre la route de la Minerve, navire caboteur à rames et à voile, au bord duquel il était monté pour se rendre dans son lointain exil ¹.

Les grandes routes de la Méditerranée orientale

D'après la multiplicité des témoignages que nous avons conservés sur les grandes routes de la Méditerranée orientale, il semble qu'elles aient été de loin les plus nombreuses et il semblerait qu'elles dussent être les mieux connues de nous; elles n'en posent pas moins des problèmes difficiles à résoudre en l'état actuel de notre documentation.

De ces routes, les plus importantes pour la vie économique de l'Empire furent indiscutablement les routes Est-Ouest, celles qui faisaient communiquer les pays de l'Orient, Asie, Syrie, Palestine et Égypte avec l'Italie et Rome. Nous pouvons distinguer parmi elles une route Nord, une route centrale et une route Sud.

La route du Nord très fréquentée nous est bien connue; quoique route à grande circulation, elle n'est en définitive qu'une variante des routes de cabotage, mais ses étapes sont plus longues lorsque les hasards de la navigation ne viennent pas contrecarrer le voyage. Partant de n'importe quel port de la côte occidentale de l'Asie Mineure, elle gagne au travers des îles de l'Égée la côte hellénique. Deux solutions s'offrent alors suivant le volume du navire et de sa cargaison. La première, qui semble avoir été utilisée surtout à l'époque grecque pour les navires de commerce et à l'époque romaine pour les voyageurs et les navires longs, c'est le passage par l'isthme de Corinthe. Là, les marchandises ou les voyageurs étaient débarqués, traversaient l'isthme jusqu'aux rives du golfe de Corinthe, où ils étaient embarqués sur de nouveaux navires. On pouvait aussi avoir recours au diolchos, cette fameuse route dallée sur laquelle circulaient les navires d'un golfe à l'autre et dont nous pouvons supposer le mécanisme depuis que les fouilles de l'isthme nous en ont rendu de grandes parties ². Cette solution avait le mérite de raccourcir considérablement la route d'Asie en Italie et c'est ce qui explique qu'à plusieurs reprises on ait pensé, pour éviter le transbordement ou le diolchos, et pour permettre le passage des gros navires, à percer l'isthme de Corinthe ³. A partir du golfe de

1. Ovide, *Tristes*, I, 10; c'est là l'un des textes les plus intéressants concernant le cabotage, qu'il ne faut pas confondre avec la simple navigation côtière. Celle-ci se fait à bord de tout petits navires, voire d'une simple barque; elle transporte des voyageurs qui préfèrent la route de mer à la route de terre, parce que plus confortable. C'est pourquoi nous ne considérons pas comme un cabotage économique la navigation de Rutilius Namatianus le long des côtes de l'Italie en 417.

2. Strabon, VIII, 380; sur le tracé et l'équipement du diolchos, cf. N. M. Verdelis, *Athenische Mitteilungen*, t. 71, 1956, p. 51-59 et t. 73, 1958, p. 140-145. Au témoignage de Dion Cassius (LI, 5) il fut utilisé par Octave pour faire passer sa flotte, en plein hiver, de la mer Ionienne dans la mer Égée, après la victoire d'Actium.

3. Projet d'Alexandre, Pausanias, II, 1, 5; de César, Plutarque, *Vies parallèles*, César, 48; commencement d'exécution par Néron, Lucien, *Néron ou le percement de l'isthme* (traité attribué à l'un des Philostrate par J. Korver, *Néron et Musonius*, Mnemosyne, 4^e s. t. III, 1950, p. 319-329).

Corinthe, les navires se dirigeaient soit vers l'Adriatique et le port de Brindes, soit vers le détroit de Messine et la mer Tyrrhénienne ¹.

La seconde solution, peu utilisée à l'époque grecque par suite du faible tonnage et de la fragilité des navires, était le passage par le cap Malée qui, avec l'augmentation du tonnage, avait perdu son sinistre renom, comme nous l'apprend l'inscription de Flavius Zeuxis qui se vante de l'avoir doublé soixante-douze fois en allant vers l'Italie ². Après le cap Malée plusieurs itinéraires peuvent se présenter : traversée directe vers la Sicile; remontée le long de la côte du Péloponnèse et traversée en direction de la Sicile et de l'Italie du Sud, lorsqu'on a trouvé des vents favorables; enfin remontée le long du Péloponnèse et de la Grèce continentale jusqu'au canal d'Otrante, puis traversée du canal et navigation soit vers Brindes, soit le long des côtes de l'Italie méridionale vers la Sicile ou la Tyrrhénienne ³. Il nous est d'ailleurs impossible de déterminer ce qui devait être considéré comme la règle, car nous possédons fort peu de témoignages explicites concernant cette deuxième partie de la route ⁴.

De toute manière cette route Asie-Italie était très fréquentée par suite de l'importance économique des régions qu'elle rejoignait, mais aussi parce que d'autres routes importantes venaient se greffer sur elle. Trois grands secteurs d'activité commerciale en étaient en effet tributaires : le secteur du Pont-Euxin, ce qui est normal au point de vue géographique ⁵; le secteur de l'Asie antérieure, puisque certaines des grandes routes caravanières en provenance de l'intérieur venaient aboutir aux ports de la côte occidentale de l'Asie Mineure ⁶; enfin, pour une certaine partie de son trafic, la côte méridionale de l'Asie Mineure, la région d'Antioche et l'île de Chypre en dépendaient. Dans ce dernier trajet, la jonction se faisait par l'intermédiaire de l'île de Rhodes, l'une des principales plaques tournantes de la Méditerranée orientale ⁷.

La route centrale est celle que devaient utiliser les navires au départ de la côte de Syrie et de Palestine, ainsi qu'une bonne partie de ceux en provenance de Chypre; c'est la route par la Crète, que pouvaient également emprunter les navires en provenance de la côte méridionale de l'Asie Mineure et de Rhodes

1. Malgré les difficultés que nous allons voir pour la route vers l'Adriatique.

2. SIG³, n° 1229 ([Greek text](#)).

3. La remontée le long des côtes de la Grèce est affirmée par W. Ramsay à propos du voyage de saint Paul (*Dictionary of the Bible, art. Roads and travels*, extra-volume, p. 375-402), elle est par contre niée par L. Casson (*The Isis, art. cit.*). Si l'argumentation de Ramsay, qui repose sur sa confusion entre Malte et une petite île du canal d'Otrante, ne tient pas sur ce point, celle de L. Casson est trop absolue. Ce fut là au VI^e siècle la route suivie par la flotte de Bélisaire allant combattre les Vandales d'Afrique (Procopé, *Guerre vandale*, I, 11).

4. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, VII, 10, laisse supposer une navigation directe puisque le mage met seulement 5 jours pour aller de Corinthe à Pouzzoles.

5. Nous nous contenterons de rappeler les relations étroites entre les pays du Pont-Euxin et Athènes au IV^e siècle (cf. Isocrate, *Trapézitique*; Démosthène, *Contre Lacrite*).

6. E. Gren, *Kleinasien und der Ostbalkan in der wirtschaftlichen Entwicklung der römischen Kaiserzeit*, Uppsala, 1941, p. 43 et suiv.

7. C'est ce qui explique que Strabon nous donne (I, 106, 116 et 125) un certain nombre de distances calculées à partir de l'île, il en est de même du *Stadiasme de la Grande mer* (275). Sur l'importance de Rhodes à l'époque hellénistique, cf. L. Casson, *The grain trade of the hellenistic world*, Trans. and proc. of the Amer. philological ass., t. LXXXV, 1954, p. 168-187. Cf. Dion Chrysostome, *Discours*, XXXI; Ael. Aristide (?), XXV.

en passant dans les parages de l'île de Carpathos ¹. Lorsque les navires sont arrivés à la hauteur de l'extrémité orientale de la Crète, ils empruntent sa côte méridionale, pour être à l'abri des coups de vent du Nord; de plus ils y trouvent un bon port de relâche, l'emporion de Leben, au Sud de Gortyne ². Après avoir rejoint le cap Crioumetopon, à l'Ouest de la Crète, plutôt que de remonter vers le Nord, comme le voulait Ramsay, ils naviguent droit vers la Sicile au travers de la mer Ionienne. C'est là sans doute la route empruntée par les héros du roman de Chéréas et Callirhoé qui, nous sommes dans le domaine de l'imagination, la parcourent avec toute une flotte de guerre, profitant d'un vent favorable ³, ou celle du navire de Flavius Josèphe qui fit naufrage « en mer Adriatique » avec ses six cents passagers au cours de la traversée de Césarée à Rome ⁴; beaucoup plus assurée, enfin, la traversée du mage de Tyane qui vient s'embarquer à Leben pour gagner Rome, plutôt que de faire la traversée directe à partir du cap Malée ⁵.

La dernière des routes Est-Ouest que les textes nous font connaître est la route du Sud, celle qu'aurait dû emprunter M. de Chateaubriand, à son retour de Palestine par Alexandrie ⁶, s'il n'en avait été détourné par les vents. Cette route, au départ du grand port égyptien, passait au large des côtes de l'Afrique, avec escales possibles à Paraetionium ⁷ et à Cyrène ⁸, puis à partir de là franchissait, elle aussi, la mer Ionienne en direction de la Sicile ⁹.

Ce sont là les routes directes donc normales, mais à leur propos une question assez embarrassante se pose : pouvaient-elles être naviguées pendant toute la durée de la belle saison? C'est donc le problème de la prééminence des étésiens que nous retrouvons ici. Certes on avait avantage à faire la traversée Est-Ouest au début et à la fin du temps de la navigation, au moment où les vents dominants ne sont pas encore installés. Nous devons reconnaître que l'un des principaux textes qui nous montrent le recours à l'itinéraire méridional fait arriver au Portus le personnage intéressé, après escale à Cyrène, le 20 mai, donc avant l'installation des étésiens. Comme c'est une recrue de la flotte, il est à penser qu'il a fait le voyage à bord d'un des transports faisant partie du grand convoi qui amenait chaque année le blé égyptien vers l'Italie ¹⁰.

1. L'importance de l'île, comme plaque tournante de la navigation en Méditerranée orientale, explique qu'elle ait donné son nom à un espace maritime (cf. chap. II).

2. Strabon, X, 478; le passage des navires au Sud de la grande île a été nié par J. Isserlin, *The Isis and her voyage: some additional remarks*, Trans. and proc. of the Amer. philological ass., t. LXXXVI, 1955, p. 319-320, sans doute à tort; L. Casson, *The Isis and her voyage: a reply*, ibid., t. LXXXVIII, 1957, p. 239-240 et notre article *Actes 27, 1-10*, *Vigiliae christianae*, t. XIV, 1960, p. 193-203.

3. Chariton d'Aphrodisias, *Chéréas et Callirhoé*, VIII, 6.

4. Flavius Josèphe, *Vie*, 3.

5. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, IV, 34.

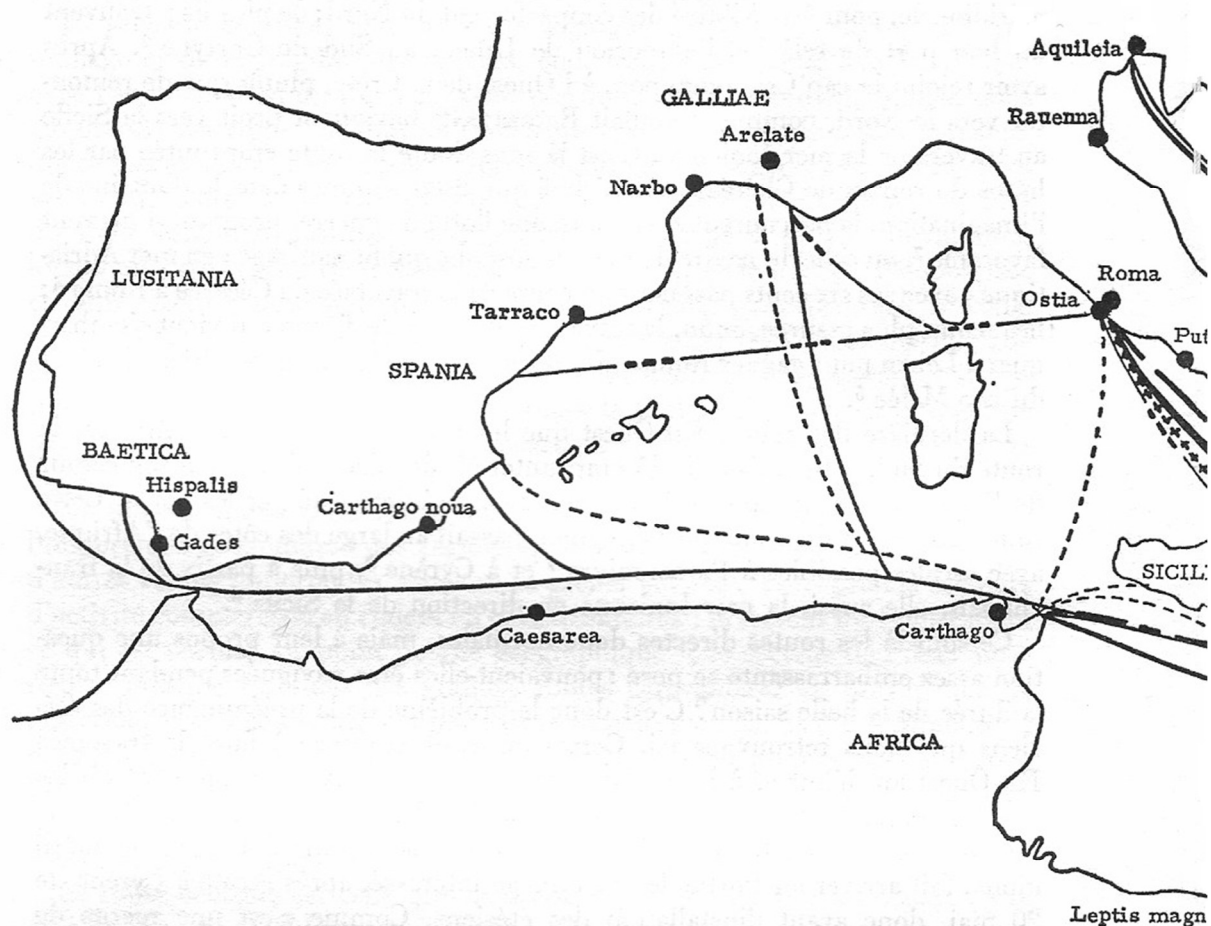
6. *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, 3^e partie; il en fut empêché par l'établissement de violents vents de Nord-Ouest, bien que l'on fut à la fin novembre, et dut se rabattre sur la route par Carpathos et la Crète.

7. Jérôme, *Vie d'Hilarion*, 35-36. Le saint ermite, poursuivi par sa renommée, vient s'embarquer sur un navire faisant escale à Paraetionium pour gagner la Sicile.

8. *Pap. Michigan*, VIII, n° 490; d'abord niée par L. Casson (*The Isis...*) elle est acceptée par lui dans *The Isis... : a reply*, cité ci-dessus n. 2.

9. Route imposée par la configuration géographique des mers.

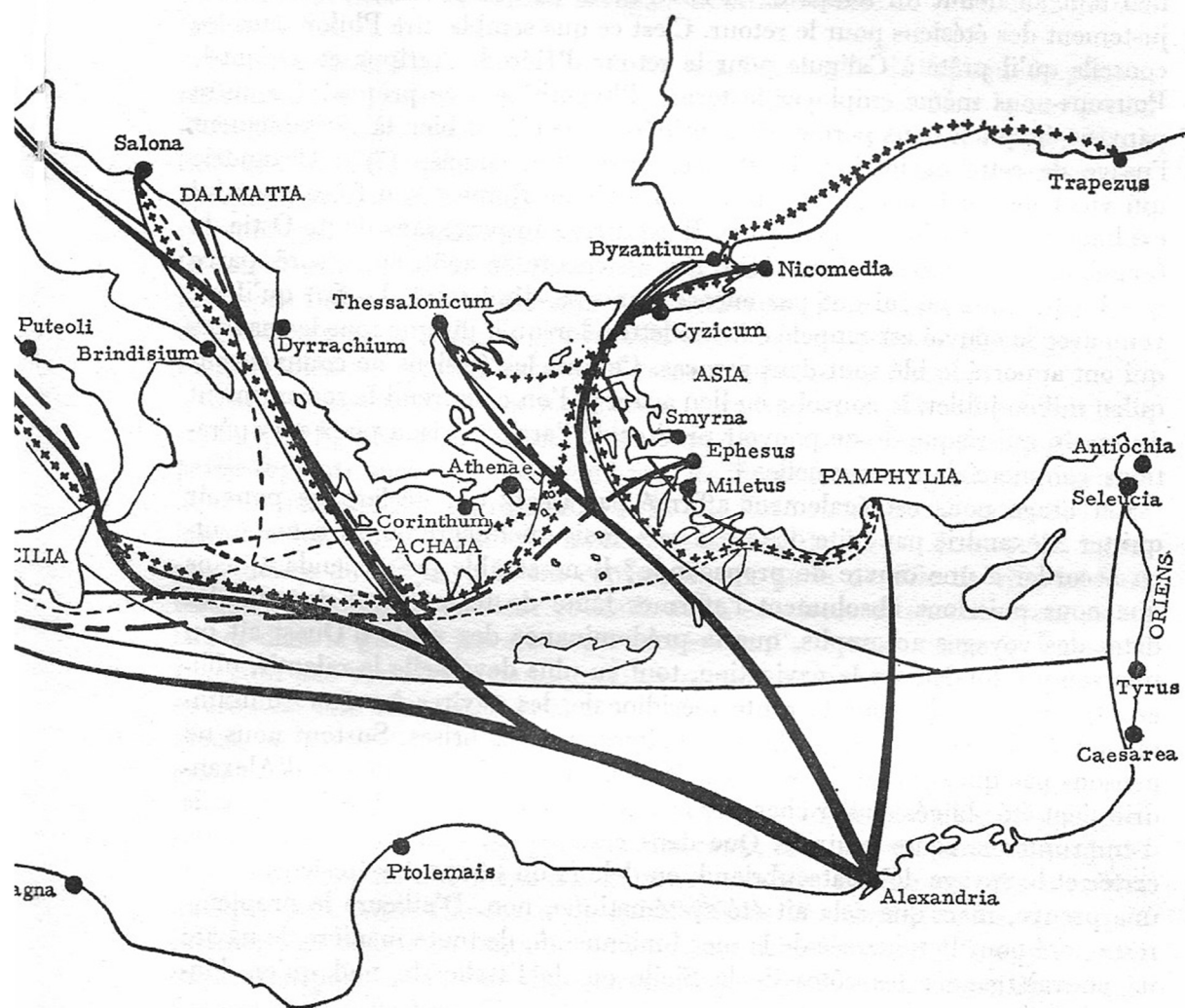
10. *Pap. Michigan*, VIII, n° 490; cf. Sénèque, *Lettres à Lucilius*, 77; Stace, *Silves*, III, 2, 21 et suiv.



LÉGENDES :

Au départ d'Alexandrie.....	—
Au départ de l'Orient.....	—
Au départ de l'Asie.....	—
Au départ de l'Afrique.....	- - -
Au départ de Rome.....	— - - - -
Au départ de Nicomédie.....	++++

Carte des principaux ports de la Méditerranée romaine et des courants
(il ne s'agit pas des lignes de na



ts d'échange d'après les fragments d'Aphrodisias de l'Édit de Dioclétien
navigation à proprement parler)

Si cette hypothèse est exacte, nous devons en conclure que ce convoi avait lieu tout au début du temps de la navigation, ce qui permettait de profiter justement des étésiens pour le retour. C'est ce que semble dire Philon dans les conseils qu'il prête à Caligula pour le retour d'Hérode Agrippa en Orient ¹. Pouvons-nous même employer le terme d'hypothèse à ce propos? Un autre papyrus égyptien nous permet de considérer que c'était bien là véritablement l'usage de cette navigation. C'est une lettre d'un naoclère (?) d'Alexandrie qui vient de participer au convoi et qui écrit de Rome à son frère pour lui expliquer les retards de son voyage. Il est arrivé au port, sans doute Ostie, le 6 epeiph, c'est-à-dire au début juin, il y est encore en août, en mésoré, parce que les bureaux ne lui ont pas encore remis sa dimissoire. Le fait qu'il 'est venu avec le convoi est rappelé dans sa lettre, lorsqu'il dit que tous les navires qui ont apporté le blé sont dans son cas. Comme les étésiens ne commencent qu'en milieu juillet, le convoi a eu lieu avant et l'on comprend le ressentiment du marin qui risque de ne pouvoir profiter de l'arrière-saison pour ses opérations commerciales personnelles ².

Cet usage nous est également affirmé par César qui déclare ne pouvoir quitter Alexandrie par suite des étésiens ³, mais quel degré de confiance peut-on accorder à une œuvre de propagande? Il ne semble pas cependant, sans que nous puissions absolument l'affirmer faute de textes nous donnant les dates des voyages accomplis, que la prédominance des vents d'Ouest ait pu interrompre totalement la navigation, tout au plus devait-elle la ralentir, obligeant, par exemple pour la route méridionale, les navires à rester suffisamment près des côtes pour profiter de l'alternance des brises. Surtout nous ne pensons pas que, par suite des vents étésiens, les navires au départ d'Alexandrie aient été obligés d'aller chercher le vent sur la côte de l'Asie Mineure, puis d'emprunter la route centrale. Que dans certains cas cela ait été nécessaire, certes et le voyage de Chateaubriand, en dehors du temps des étésiens, en est une preuve, mais que cela ait été systématique, non. D'ailleurs le problème reste posé pour la traversée de la mer Ionienne où, de toute manière, le navire ne pouvait gagner les côtes de la Sicile ou de l'Italie du Sud qu'en louvoyant ⁴.

Nous sommes par contre bien mieux renseignés sur la navigation dans la direction Ouest-Est, de l'Italie vers l'Orient. Les routes suivies étaient à peu de chose près les mêmes, soit au départ de la Sicile, soit au départ de Brindes, véritable porte de l'Orient à cette époque, comme au temps de la malle des

1. Philon d'Alexandrie, *Contre Flaccus*, 25-27; de même Stace, *Silves*, III, 2, 40 et suiv.

2. *B.G.U.*, n° 27 : Wilcken-Mitteis, *Chrestomathie*, n° 445.

3. César, *Guerre civile*, III, 107; mais peut-être ne s'agit-il en l'occurrence que de manœuvres politiques (J. Carcopino, *César*, Histoire générale sous la direction de G. Glotz, *Histoire romaine*, t. II, 2, Paris, 1936, p. 870). De même Tacite, *Histoires*, II, 98, à propos de Vespasien retenu à Alexandrie et dont les plans sont ignorés des Vitelliens parce que *mare quoque etesiarum flatu in Orientem nauigantibus secundum, inde aduersum erat*.

4. C'est pourquoi nous ne pensons pas que le navire sur lequel saint Paul s'embarqua à Myra ait été un navire de la flotte du blé; il n'est nullement dit dans le texte que le navire avait été détourné de sa route, d'autre part nous nous trouvons à la fin du temps de la navigation, donc longtemps après la formation du convoi de la flotte du blé. Nous sommes ainsi d'accord sur ce point avec J. Dauvillier, *A propos de la venue de saint Paul à Rome*, Bulletin de Littérature ecclésiastique, 1960 (1), p. 3-26, contre l'opinion de nombreux historiens et exégètes.

Indes ¹. La grande différence concernait la route centrale qui au lieu de passer au Sud de la Crète, empruntait la région maritime située au Nord de la grande île, par les eaux de Cythère ².

Si, par suite de l'importance de l'Italie dans l'économie de l'époque impériale, les routes Est-Ouest et Ouest-Est jouaient le rôle essentiel dans la navigation de la Méditerranée orientale, il ne faut cependant pas oublier les routes Nord-Sud et Sud-Nord qui, si elles n'ont plus l'importance qu'elles avaient aux époques grecque et hellénistique, n'en conservent pas moins une place de premier ordre. Se greffant sur les routes Ouest-Est elles contribuaient à couvrir le bassin oriental de la Méditerranée d'un réseau aux mailles plus denses à l'Est qu'à l'Ouest. Cette différence de densité entre la mer Ionienne et les mers de l'extrême Est s'explique par la différence de valeur économique des côtes méridionales : Égypte d'un côté, Cyrénaïque-Libye de l'autre.

L'artère essentielle de la navigation Nord-Sud et Sud-Nord est la vieille route de l'Égypte vers la mer Égée et au-delà vers le Pont-Euxin. Dans sa partie septentrionale elle se confond avec les lignes de cabotage, mais emprunte de préférence les parages orientaux de la mer Égée où les grands ports de l'Asie Mineure lui fournissaient de nombreuses têtes de ligne. Toutes les lignes secondaires de l'Égée venaient converger aux ports de l'île de Rhodes ³ où les navires complétaient leur ravitaillement en vivres et en eau avant de se lancer dans la grande traversée qui les menait d'une seule traite en Égypte ⁴. Il y avait une variante, c'était le passage après Rhodes vers l'île de Chypre qui se trouvait être une véritable tête de ligne en direction des ports syro-palestiniens, en particulier de Tyr et de Césarée ⁵. Cette route était pendant une grande partie de l'année favorisée par les vents du secteur Nord.

Dans le sens opposé, les navires cinglaient au départ d'Alexandrie, le plus possible vers le Nord, mais, par suite des vents, ils n'étaient jamais assurés du point exact où ils aborderaient; de toute manière ils étaient sûrs d'arriver quelque part entre Rhodes et le golfe d'Issus et n'avaient plus alors qu'à rectifier leur course en fonction de leur port de destination ⁶. Les navires au départ des ports de la Palestine venaient rejoindre là encore dans les eaux de Chypre la grande ligne ⁷.

1. Ch. Picard, *Brundisium, notes de topographie et d'histoire*, Rev. des Ét. lat., t. XXXV, 1957, p. 285-303. De même que pour la malle des Indes cette organisation résultait du fait que, grâce au bon équipement de la via Appia, les voyageurs pressés gagnaient un temps considérable sur le périple de l'Italie du Sud et non, comme l'écrit A. Thomazi (*op. cit.*, « Que Sais-je? », t. 43), parce que « même en un temps où la navigation était devenue active - car la Rome impériale importait par mer, comme l'Angleterre moderne, la plus grande partie de sa nourriture - s'embarquer restait une aventure... Quelquefois on faisait plusieurs jours de marche, par des sentiers difficiles (les voies romaines !), plutôt que quelques heures de mer » (p. 23). Il faudrait alors refuser aux Anglais, organisateurs de la malle des Indes, la qualité de peuple de marins.

2. C'était là que les navires athéniens venaient rejoindre la grande ligne à l'époque grecque classique : Démosthène, *Contre Dionysodore*, *passim*.

3. Jérôme, *Lettres*, 108, 7 : voyage de Paula de Rome à Bethléem.

4. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, V, 20-24; Xénophon d'Éphèse, *Ephésiaques*, I, 2, 6.

5. Strabon, XIV, 682-683; *Actes des apôtres*, 21, 1-2; Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 54-57. Venant de Constantinople le saint évêque relâche à Rhodes, puis gagne directement, donc par les eaux de Chypre, le port de Gaza (Maiuma).

6. Flavius Josèphe, *Guerre juive*, I, 14, 2-3 : voyage d'Hérode le Grand; cf. Lucien, *Le navire*, 7-8; Grégoire de Nazianze, *Discours*, XVIII, 21.

7. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 6 et 34.

Aux côtés de cette ligne principale, il existait dans ces parages, en dehors des routes de cabotage, quelques routes secondaires qui unissaient les ports de la Syrie et de la Palestine à l'Égypte ¹.

Au-delà de ce grand axe, vers l'Ouest, nous trouvons un certain nombre d'autres artères Nord-Sud. Tout d'abord une route Crète-Égypte, c'est la vieille route minoéenne qui n'était jadis naviguée qu'à la saison des étésiens et nécessitait alors pour le retour un long périple par les côtes de Palestine, de Syrie et de Chypre ². L'antiquité de son existence et la présence dans l'île d'inscriptions de marins égyptiens ³ militent en sa faveur bien que les témoignages nous manquent. Puis les routes au départ de Cyrène qui sont au nombre de deux : la première relie Cyrène à la Crète, sans doute au port de Leben; bien que nous n'ayons que peu de renseignements à son sujet, nous sommes sûrs de son existence et cela pour deux motifs : les vents sont favorables à cette traversée et assurent aux navires une allure au maximum du large; la Cyrénaïque et la Crète ont été longtemps unies en une seule province romaine, fait qui suppose des relations aisées et rapides ⁴. Cette route se poursuivait vers le Nord par Cythère et regagnait la Grèce dans les parages du cap Malée où elle retrouvait les routes de l'Égée ⁵. La seconde était une route directe vers le Nord avec deux embranchements possibles : en direction du détroit de Messine, en direction du canal d'Otrante, le premier conduisant vers Rome, le second vers Aquilée ⁶.

A l'inverse des autres routes Nord-Sud, les routes au départ de Cyrène n'ont pas conservé leur activité tout au long de l'Empire; elles disparaissent au IV^e siècle comme nous le prouvent la séparation sous Dioclétien de la Crète et de Cyrène et la correspondance de Synésius. La liste de Vérone en effet attribue la Crète au diocèse de Mésie, alors que la Cyrénaïque perd sa qualité de province pour n'être plus qu'une partie de la Libye rattachée au diocèse d'Orient ⁷. Quant à la correspondance de Synésius, elle nous montre que Cyrène n'était plus en relations à peu près régulières qu'avec l'Égypte et la Grèce, mais par l'intermédiaire d'Alexandrie; il n'est jamais question de Rome dans sa correspondance et c'est symptomatique de la rupture des relations directes par la voie maritime.

Au-delà de Cyrène, il ne nous semble pas qu'il existe d'autres routes entre les pays d'Afrique et les régions du Nord de la Méditerranée. Certes on pourrait en supposer une au départ de Leptis Magna, si l'on accordait à ce port une importance que nous ne croyons pas qu'il ait eue, mais les bas-fonds des Syrtes devaient obliger cette route à suivre la côte en direction de Tacape où elle

1. Jérôme, *Lettres*, 108, 14 : voyage de Paula de Péluse à Maiuma *tanta uelocitate ut auem putares*; Flavius Josèphe, *Antiquités judaïques*, XVIII, 6, 3 : voyage d'Hérode Agrippa d'Anthedon à Alexandrie.

2. J. Vercoutter, *Essai sur les relations entre Égyptiens et Préhellènes*, Orient ancien illustré, t. VI, Paris, 1954, p. 13-22.

3. *CIL*, III, 3.

4. J. Marquardt, *L'organisation de l'Empire romain* (trad. fr.), t. II, Paris, 1892, p. 426-437.

5. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, IV, 34.

6. Cyrène-Pouzzoles : Flavius Josèphe, *Vie*, 3 : naufragé dans l'Adriatique (mer Ionienne) Josèphe est sauvé par un navire de Cyrène qui le débarque à Pouzzoles; Cyrène-Aquilée : *D.*, XIX, 2, 61 *nauem conduxit, ut de prouincia Cyrenensi Aquileiam nauigaret*.

7. Liste de Vérone (éd. O. Seeck, dans *Notitia dignitatum*, Berlin, 1876), I, 2 et V, 11.

venait se confondre avec la route du cabotage le long de l'Afrique proconsulaire.

Aux routes de la Méditerranée orientale nous devons ajouter celles de l'Adriatique. L'existence d'une route du canal d'Otrante en direction du port septentrional d'Aquilée nous est attestée, mais était-ce une route passant au milieu de la mer ou une route doublant celle du cabotage le long de la côte orientale favorable à la navigation? Nous ne pouvons le savoir. Par contre il existait un certain nombre de routes de commerce qui unissaient au travers de l'Adriatique les ports italiens à ceux de la rive dalmate. Ces routes étaient très fréquentées par les voyageurs parce qu'elles permettaient en les associant avec la *via Egnatia*, au travers de la presqu'île des Balkans, de gagner le plus rapidement possible la Macédoine et, de là, l'Asie Mineure ¹. Les principales étaient celles qui avaient pour point de départ le port de Brindes ou au besoin celui de Bari ², c'était là qu'existait ce service régulier de voyageurs dont le *Digeste* nous a gardé le souvenir ³. On peut supposer, sans risque de s'avancer, que le développement d'Ancône à l'époque de Trajan a dû amener l'intensification du trafic entre ce port et ceux de l'Adriatique et de Salone qui lui font face, sans pourtant concurrencer la ligne Brindes-Dyrrachium ⁴.

Les routes de la Méditerranée occidentale

Si nous nous tournons maintenant du côté de la Méditerranée occidentale, nous nous trouvons en présence d'un espace maritime dont les routes nous sont moins bien connues par suite de la rareté de nos sources. C'est d'autant plus dommage que, comme les relais insulaires sont relativement moins nombreux et le cabotage moins développé que dans la Méditerranée orientale, nous aurions peut-être trouvé dans les textes concernant les routes de l'Occident des renseignements plus explicites sur la navigation en haute mer. Nous ne devons cependant pas conclure de l'indigence de nos sources à la rareté des échanges maritimes dans ce secteur, étant donné que la prospérité de l'Espagne, de la Gaule, de la Sicile et de l'Afrique nous est bien connue ainsi que l'intensité de leurs échanges avec l'Italie dont elles fournissaient une grande partie du ravitaillement, surtout pour la population de Rome.

Comme en Méditerranée orientale, nous devons distinguer entre les routes Ouest-Est et les routes Nord-Sud. En fait il n'existe qu'une seule grande route Ouest-Est, celle qui unit l'Espagne à l'Italie, car quel que soit le point de départ, les lignes convergent assez rapidement pour emprunter sur la plus grande partie de leur parcours le même tracé, avec deux variantes suivant que les vents obligent à un itinéraire plus ou moins méridional. La ligne qui semble avoir

1. Aelius Aristide, *Discours sacrés*, II (XLVIII); cf. E. Gren, *op. cit.*, p. 31 et suiv.

2. Strabon, VI, 283.

3. *D.*, XIV, 1, 12.

4. *CIL*, IX, 5894 inscription dédicatoire de l'arc de Trajan. Les relations étroites entre les côtes nous sont prouvées par exemple par l'inscription funéraire à Aternum (Pescara) d'un naoclère, membre du collège de Sérapis à Salone (*CIL*, IX, 3337). Quant à la question de savoir si Trajan s'est embarqué pour l'expédition dacique à Ancône ou à Brindes, elle est en dehors de nos préoccupations (cf. Ch. Picard, *Brindes*, *art. cit.*, en faveur de Brindes; M^{me} M. Turcan, *Les monuments représentés sur la colonne Trajane, schématisme et réalisme*, Mél. Ét. fr., t. XXI, 1958, p. 149-176, pour Ancône).

été la plus fréquentée par les grands navires de commerce était celle au départ de Gadès : le port de l'embouchure du Baetis drainait en effet les activités de la navigation du fleuve, aussi bien que celles de la navigation atlantique ¹. Après avoir franchi le détroit ², les navires cinglaient à travers la mer en direction de la Sardaigne qu'ils doubleraient soit par le Sud, soit par le Nord. La route du Nord était empruntée de préférence pour les relations avec les ports du Tibre, alors que celle du Sud conduisait plus naturellement vers Pouzzoles ou les navires gaditains étaient toujours très nombreux à la fin du I^{er} siècle ³. Cette route était assez sûre; cependant il arrivait que la prédominance des vents de direction Est-Sud-Est gênassent la navigation dans le sens Ouest-Est, et Strabon nous parle de l'aventure de Posidonius qui aurait ainsi mis trois mois pour revenir d'Espagne en Italie ⁴.

Sur cette route venait se greffer, presque aussitôt après le franchissement du détroit, la route Carthagène-Italie. Mais ce n'était qu'à la hauteur des bouches de Bonifacio qu'elle était rejointe par la route de Tarraco, bien connue pour la fin du I^{er} siècle et pour le II^e siècle ⁵; elle devait passer au Nord des îles Baléares, puis cingler directement vers la Corse ou la Sardaigne.

Très fréquentées dans les deux sens, ces routes connurent une période d'activité accrue à la fin du II^e siècle avec le développement de l'utilisation de l'huile espagnole à Rome tel que nous le font connaître les débris d'amphores du « monte Testaccio » ⁶.

A cette grande artère Ouest-Est nous devons ajouter les routes Nord-Ouest - Sud-Est de la Gaule vers l'Italie. A l'époque impériale les deux têtes de ligne gauloises sur la Méditerranée sont Narbonne et Arles. Narbonne, vieil emporion antérieur à la conquête romaine ⁷, était le débouché de l'Aquitaine et, par elle, de certains produits du commerce atlantique amenés par Burdigala ⁸, ainsi que de la région sud-occidentale du Massif central ⁹; aussi son trafic était-il intense. Il semble que deux routes devaient exister à partir de là : l'une est celle que nous décrit en partie Paulin de Nole, quand il nous raconte dans l'un de ses poèmes les aventures de son ami Martinien; elle comprend tout d'abord une navigation Ouest-Est qui mène les navires au large de la côte méridionale de la Provence, de là elle gagne les parages de la Corse puis, par l'île d'Elbe, la région romaine ¹⁰. L'autre est celle que Pline nous laisse entrevoir dans sa description du *circius* ¹¹, c'est une route directe de Narbonne en direction des bouches de Bonifacio ou elle venait rejoindre la grande ligne d'Espagne.

1. Sur la navigation atlantique cf. R. Dion, *Itinéraires maritimes occidentaux dans l'Antiquité*, Bull. de l'Ass. des géographes fr., 1954, p. 128 et suiv.

2. R. Thouvenot, *Le détroit de Gibraltar chez le géographe Ptolémée*, Rev. des Ét. anc., t. LII, 1951, p. 128-135.

3. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, VII, 12; cf. Ch. Dubois, *Pouzzoles antique*, Bibl. des Ét. fr. de Rome et d'Athènes, t. 98, Paris, 1907, p. 111.

4. Strabon, III, 144.

5. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIX, 3-4; Martial, X, 104.

6. R. Étienne, *Les amphores du Testaccio*, Mém. d'arch. et d'hist., t. LXI, 1949, p. 151-181.

7. Diodore de Sicile, V, 38, 5.

8. Strabon, IV, 189; Ausone, *Classement des villes célèbres*, 126.

9. Narbonne port exportateur des céramiques de La Graufesenque : F. Hermet, dans les Procès-verbaux de la Commission archéologique de Narbonne du 2 mai 1910.

10. Paulin de Nole, *Poèmes*, 24.

11. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, II, 121.

Arles, au débouché de la grande artère de navigation intérieure du Rhône et de la Saône joue, surtout à partir du II^e siècle, un rôle tout aussi important; mais la navigation d'Arles à la région romaine se résume au fond à la seconde partie du voyage en provenance de Narbonne, tel que nous venons de le décrire à l'aide de Paulin de Nole. De toute manière, si ces routes sont favorisées par le mistral et le cers dans la direction Gaule-Italie, ces vents n'ont pas la régularité des étésiens et ne présentent pas un obstacle permanent pour les traversées dans la direction opposée, traversées qui étaient au contraire aidées par le vent que nous appelons le grec ou le marin et qui souffle sur les côtes méditerranéennes de la Gaule du Sud-Est au Nord-Ouest ¹.

Si nous nous tournons maintenant du côté de la Méditerranée méridionale, nous devons étudier les routes qui unissaient l'Afrique à l'Italie, puisque aussi bien elles avaient pour Rome une importance encore plus considérable que celles d'Espagne : c'étaient les grandes routes du blé, celles qui permettaient à la Ville de vivre ². Plusieurs itinéraires étaient suivis par les navires chargés des transports céréaliers à partir de Carthage, où se concentrait la navigation de cabotage aussi bien de la côte Nord que de la côte Est de la région, suivant qu'ils allaient en direction de Pouzzoles ou des ports de Rome. Dans le premier cas les navires franchissaient le détroit de Sicile comme s'ils avaient l'intention d'aborder au port de Lilybée, puis s'orientaient vers le Nord-Est pour aboutir par une traversée directe à la région de Pouzzoles. Ainsi ils évitaient les parages septentrionaux de la grande île, redoutés pour leurs tempêtes et leurs écueils, de même que la côte du Bruttium et de la Lucanie où les ports étaient à peu près inexistantes. L'autre route, qui nous est surtout connue pour les voyages de retour, mais que rien ne permet de refuser aux traversées Sud-Nord, puisque la Sardaigne fut longtemps possession carthaginoise, faisait cingler les navires au départ de Carthage en direction du Nord, vers le port de Caralis où ils pouvaient au besoin faire escale; puis ils remontaient au large de l'île jusqu'à la hauteur des bouches de Bonifacio, face aux bouches du Tibre qu'ils n'avaient plus qu'à rejoindre par une traversée Ouest-Est se confondant avec la dernière partie du voyage en provenance de l'Espagne ³.

Doublant en quelque sorte cette ligne, nous devons supposer, par suite de l'importance de Panorme sur la côte Nord-Ouest de la Sicile, des relations directes entre ce port, Pouzzoles et Ostie, empruntant à peu près le même chemin que la ligne directe Carthage-Pouzzoles, laissant par conséquent à l'Est les dangers de l'archipel des îles Éoliennes ⁴.

1. J. Rouch, *op. cit.*, p. 56 et suiv.

2. G. Picard, *Néron et le blé d'Afrique*, Cahiers de Tunisie, 1956, p. 163.

3. Relations Afrique-Sardaigne : Strabon, V, 225; Sardaigne-Italie, Strabon, V, 224. D'après lui la navigation la plus facile de la Sardaigne à l'Italie consisterait à longer la Corse, puis l'île d'Elbe, pour arriver au port de Populonia et, de là, redescendre sur les bouches du Tibre (cf. J. Jehasse et J.-P. Boucher, *La côte orientale corse et les relations commerciales en Méditerranée*, Études corses, n° 21, 1959, p. 45-72; J. Jehasse, *La « victoire à la cadméeenne » d'Hérodote (I, 166) et la Corse dans les courants d'expansion grecque*, Rev. des Ét. anc., t. LXIV, 1962, p. 241-286). C'est la route suivie par César revenant d'Afrique (*Guerre d'Afrique*, 98), c'est également celle suivie par la flotte transportant les troupes allant combattre Gildon (Claudien, *Guerre contre Gildon*, 482-525), mais elle évita les eaux de la Corse et *caecis uitatur Corsica saxis* (506).

4. Le patronage du dieu des vents accordé par la tradition à cet archipel est symptomatique de sa réputation.

Enfin nous ne devons pas oublier, en étudiant la navigation dans la mer Tyrrhénienne, le dernier secteur de la grande ligne orientale, c'est-à-dire la route du détroit de Messine vers Pouzzoles et Ostie, route qui desservait également les ports de la côte orientale de Sicile, Syracuse et Catane; mais elle présente les traits d'une route de cabotage.

Avec ces routes Espagne-Italie, Gaule-Italie et Afrique ou Sicile-Italie nous avons affaire aux seules qui aient présenté une importance économique considérable sous l'Empire. Par contre les relations Espagne-Afrique et Gaule-Afrique n'ont pas donné lieu à une activité comparable. Les premières se rattachent plutôt au cabotage, les traversées directes étant faibles : celles-ci se faisaient soit au départ de Gadès en direction des ports atlantiques de la Maurétanie tingitane ¹, soit au départ de Carthago noua en direction de Caesarea ². Quant aux secondes, il est vraisemblable que dans la plupart des cas elles devaient passer par l'intermédiaire de l'Italie; cependant nous ne pouvons oublier que quelques témoignages se rapportent à des traversées directes, sans que nous puissions affirmer l'existence de lignes régulières, d'autant que ces témoignages sont tardifs : d'une part un texte de Sulpice Sévère, sur lequel nous reviendrons, nous parle d'une traversée Narbonne-Carthage ³, d'autre part Ammien Marcellin nous dit comment Théodose l'Ancien, lors de la révolte de Firmus en Afrique, accomplit avec ses transports de troupes la traversée directe Arles-Igilgili ⁴. A ces probabilités en faveur de l'existence de relations directes de la Gaule avec les pays du Sud de la Méditerranée, nous pouvons joindre celles qui résultent, pour les relations avec la Sicile, d'une inscription narbonnaise qui nous montre un citoyen de cette ville recevant les honneurs municipaux honoraires dans un certain nombre de villes, entre autres à Syracuse et à Panorme ⁵.

Les routes Orient-Occident

Nous ne pouvons terminer cette étude sur la circulation maritime méditerranéenne sans rappeler que les différents secteurs que nous venons de voir, Méditerranée orientale et Méditerranée occidentale, combinent leurs lignes dans les détroits de Sicile et de Messine pour donner naissance à ce que nous pourrions appeler les lignes impériales, unissant entre elles les extrémités du monde romain. Les plus importantes sont évidemment celles qui unissent les ports de la Grèce et de l'Orient à Pouzzoles et à Ostie : ces lignes résultent de la combinaison des routes Est-Ouest de la Méditerranée orientale et de la route du détroit de Messine à ces ports. Mais nous connaissons des rapports directs entre l'Espagne et la Gaule d'une part et ces mêmes régions orientales d'autre part. Il n'est pas question ici d'en signaler tous les témoignages, mais

1. C'est ce qui explique que l'Espagne et la Tingitane soient unies administrativement au IV^e siècle (*Liste de Vérone*, XI, 7); cf. J. Carcopino, *Le Maroc antique* (10^e éd.), Paris, 1948, p. 275-281.

2. *Itinéraire d'Antonin*, 496.

3. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I, 3.

4. Ammien Marcellin, XXIX, 5, 5 *proinde ab Arelate secundis egressus auspiciis, emeatoque mari cum classe, quam ductabat, nullo de se rumore praegresso, defertur ad Sitifensis Mauretaniae litus, quod appellant accolae Igilgilitanum*.

5. *ILG*, n° 573.

seulement quelques-uns des plus caractéristiques. Les relations d'Arles avec les ports de la Syrie nous sont affirmées par la découverte à Beyrouth d'une copie d'un décret pris en faveur des naviculaires d'Arles, copie dont l'existence en ce lieu ne peut s'expliquer que par les rapports unissant Arles à la côte de Syro-Phénicie ¹. Nous pouvons joindre à ce texte un certain nombre de lettres de saint Jérôme qui nous le montrent en rapport constant avec des correspondants gaulois dont il reçoit non seulement des lettres mais des cadeaux ². Mais le texte le plus explicite est sans contredit le *Dialogue* de Sulpice Sévère que nous avons déjà cité, dialogue qui nous montre des relations directes entre les ports gaulois de Narbonne et Marseille et le grand port oriental d'Alexandrie par un trajet qui unit la route occidentale Gaule-Afrique et la route orientale d'Afrique à Alexandrie par le Nord de la Libye ³.

Pour ce qui est des rapports de l'Espagne avec l'Orient, les témoignages sont moins précis : une allusion d'Aelius Aristide aux relations commerciales entre l'Égypte et Gadès ⁴; l'aventure des marchands Paesios et Isaïe, originaires d'Espagne, qui se fixent en Orient pour se consacrer à l'ascèse ⁵; peut-être une lettre de Symmaque recommandant à Eupraxius, propriétaire espagnol d'un élevage de chevaux de course, des acheteurs antiochiens ⁶, un passage de Lucien ou le héros du *Navire* voit sur sa table à Athènes le poisson salé et l'huile d'Espagne ⁷. Si ces textes en eux-mêmes n'ont peut-être pas grande valeur, la réalité des relations directes Espagne-Orient nous semble résulter de leur rapprochement.

L'Édit de Dioclétien

Tout ce que nous venons de dire à propos des routes maritimes commerciales se trouve tout à la fois résumé et confirmé par les fameux fragments de l'Édit de Dioclétien ⁸ trouvés à Aphrodisias, fragments dont l'authenticité dioclétienne se trouve démontrée par l'étude des maigres fragments delphiques qui, bien que découverts à la fin du siècle dernier, sont restés pratiquement inconnus jusqu'à nos jours ⁹.

Les fragments nous fournissent les prix à ne pas dépasser pour le transport des marchandises sur un certain nombre de trajets. Ceux-ci sont groupés d'après un point de départ. D'abord, véritable hommage à son importance

1. *CIL*, III, 14165 (8); cf. A. Barot, *Les naviculaires d'Arles à Beyrouth*, Rev. archéol., 1905, t. I, p. 262-273.

2. Jérôme, *Lettres*, 117; 120; 121.

3. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I, voyage de Posthumien.

4. Aelius Aristide, *Discours*, XXXVI, 91.

5. Palladius, *Histoire lausiaque*, XIV, 1-2.

6. Symmaque, *Lettres*, IV, 62.

7. Lucien, *Le Navire*, 22.

8. *Monumenti antichi*, t. XXXVIII, 1939, col. 205-221; Année épigraphique, 1947, n°s 148 et 149; cf. E. R. Graser, *The significance of two new fragments of the edict of Diocletian*, Trans. and proc. of the Amer. philological ass., t. LXXI, 1940, p. 157-174.

9. J. Bingen, *Nouveaux fragments delphiques de l'édit du maximum*, Bull. de Corresp. hell., t. LXXXII, 1958, p. 608-609. L'authenticité dioclétienne des fragments d'Aphrodisias a été niée à tort par A. C. Johnson et L. C. West, *Byzantine Egypt, economic studies*, Princeton, 1949, p. 140, qui ont confondu les fragments sur les transports maritimes avec le tarif sur les animaux et les marbres trouvé en Italie et publié par M. Guarducci, Il primo frammento scoperto in Italia dell'Editto di Diocleziano, C. R. dell'Accad. pont. di archeologia, t. XVI, 1940; Année épigraphique, 1946, n° 101.

économique, à partir d'Alexandrie que nous voyons unie à Rome, Nicomédie, Byzance, Éphèse et Thessalonique, à la Pamphylie, la Dalmatie et Aquilée, l'Afrique et la Sicile. Après Alexandrie vient l'Orient, terme assez vague mais que l'on retrouve sur le fragment delphique, sans doute faut-il comprendre les ports de la Syro-Phénicie; il est relié à Rome, Salone, Aquilée, Byzance et Éphèse ainsi qu'à l'Afrique, l'Espagne (c'est-à-dire la Tarraconnaise et la Carthaginoise), la Bétique, la Lusitanie, les Gaules et la Sicile. L'Asie n'est donnée que pour les relations avec Rome, l'Afrique et la Dalmatie; l'Afrique pour celles avec Rome, Salone, la Sicile, l'Espagne, les Gaules, l'Achaïe et la Pamphylie. Après l'Afrique viennent un certain nombre de trajets dont l'origine a disparu, mais, du fait qu'ils commencent non pas par Rome mais par la Sicile et que ce lieu se trouve près de la Sicile puisque son tarif est faible et près de la Gaule pour la même raison, ce ne peut être que Rome¹. Cela étant admis, nous voyons se succéder les tarifs pour les parcours de Rome vers la Sicile, Thessalonique, l'Achaïe, l'Espagne, les Gaules et à nouveau les Gaules avec un tarif double du précédent. Nous ne pouvons expliquer cette ditographie que de deux manières : une erreur du lapicide, mais alors de quel pays s'agit-il? Une distinction entre Arles et Narbonne, d'autant que le tarif est intermédiaire entre celui de l'Espagne et celui de la première mention gauloise. La partie lisible du fragment A, que complètent dans une certaine mesure les lignes 8 à 14 très mutilées du fragment B, nous donne les tarifs au départ de Nicomédie : ainsi elle met en relief, non seulement la valeur économique du port de la Propontide, mais surtout sa valeur politique, succédant immédiatement à Rome, elle est la capitale de Dioclétien². Malheureusement l'état des inscriptions ne nous permet de la voir unie qu'à Rome, Éphèse, Thessalonique et Salone, l'Achaïe, la Pamphylie et sans doute la Phénicie.

Cette analyse des fragments de l'Édit nous apporte un certain nombre de renseignements. Le plus grand est à notre sens la preuve de l'importance des routes Nord-Sud, de l'Adriatique, *stricto sensu*, à l'époque de Dioclétien, alors que les textes que nous avons étudiés ne nous ont permis que de les entrevoir. Cette importance ne résulte pas uniquement de l'intérêt de l'empereur pour des régions dont il était originaire, mais aussi de la valeur économique des pays qu'elles permettaient d'atteindre. Aquilée est le port par lequel se font les relations avec les pays alpins : par la vallée du Natisco on gagne le Norique et la Pannonie, riches de leurs mines mais friandes en produits méditerranéens, entre autres en vins³; et il devait en être de même pour Salone en relation avec les pays du Nord-Ouest des Balkans⁴.

Un deuxième enseignement est que les tarifs ne sont pas proportionnels aux distances à parcourir : sans doute les prix sont-ils d'autant plus élevés que la route est peu fréquentée ou plus dangereuse, ou que la région vers laquelle elle se dirige n'assure pas un fret de retour important. C'est ainsi

1. Cf. Ch. Saumagne, *Un tarif fiscal au quatrième siècle de notre ère*, Karthago, t. I, 1950, p. 105-200 (p. 190).

2. Lactance, *Sur la mort des persécuteurs*, VII, 10 *ita semper dementabat Nicomediam studens urbi Romae coaequare*.

3. Strabon, V, 214; cf. G. Brusin, *Aquileia, guida storica e artistica*, Udine, 1929; M. P. Charlesworth, *op. cit.*, p. 22, 175 à 180.

4. J. Zeiler, *Les origines chrétiennes de la province de Dalmatie*, Bibl. de l'Éc. des Hautes Études, fasc. 155, Paris, 1906, p. 53 et suiv., sur les colonies d'Orientaux à Salone.

que les routes de l'Est et du Sud en direction de cette même Adriatique sont manifestement celles pour lesquelles sont demandés les plus hauts tarifs, à une exception près, Nicomédie-Salone ¹, exception qui peut s'expliquer par la volonté de l'Empereur. De même le transport sur la ligne Alexandrie-Rome est relativement moins cher que les autres. Cette faiblesse du tarif sur ce parcours nous confirme ce que nous avons dit à propos de cette route, à savoir qu'elle utilise dans la mesure du possible un trajet direct : en effet, si la route normale était, comme on l'a dit souvent, celle par l'Asie Mineure, il serait anormal que le trajet Alexandrie-Rome ne coûtât pas plus cher que le trajet Asie-Rome, alors qu'ils connaissent tous deux le même tarif ².

L'Édit est également éloquent par ses silences : il est ainsi manifeste que les relations entre la Gaule et la vallée du Danube se faisaient exclusivement par voie de terre (routes et fleuves) puisqu'il n'existe aucune mention de rapports maritimes entre la Gaule et Aquilée qui donnait accès aux régions danubiennes.

Enfin ce tarif est très incomplet, il ne connaît strictement que le grand commerce, ignore les escales et, s'il nous donne un état des grandes lignes de navigation, il ne nous permet en aucun cas, sauf pour Alexandrie-Rome, d'en déterminer les tracés. Il n'en reste pas moins que, tel qu'il nous a été conservé, avec ses insuffisances et ses lacunes dues à l'état de la pierre, il est un document de premier ordre sur la navigation commerciale au début du IV^e siècle ³.

La durée des traversées

Nous devons, pour conclure ce chapitre, étudier la durée des traversées; durée des traversées et non pas vitesse des navires parce qu'en matière de navigation à voile, le terme de vitesse ne signifie pas grand-chose, surtout lorsque nous ignorons les routes exactes parcourues. Nous ne pourrions d'ailleurs étudier valablement la vitesse des navires antiques que si nous avions des données concernant plusieurs navires suivant la même route au même moment, c'est-à-dire se trouvant exactement dans les mêmes conditions; nous pourrions alors les comparer et en tirer des conclusions sur leurs qualités nautiques : or tel n'est point le cas ⁴.

La durée d'une traversée à la voile est chose essentiellement variable : elle dépend certes du navire, mais plus encore du temps et des vents qui déterminent la route suivie. C'est là une chose bien connue, même des Anciens, et qui a été formulée d'une manière remarquable par Marcien d'Héraclée. Il constate que les distances données par les périple entre deux points varient énormément de l'un à l'autre selon la manière dont elles ont été mesurées : les uns ont donné le chiffre qu'ils obtenaient à la suite d'une navigation côtière

1. L. 25 Alexandrie - Aquilée 24*; l. 35 Orient - Salone 16*; l. 36 Orient - Aquilée 22*; l. 49 Afrique - Salone 18*; mais l. 65 Nicomédie - Salone 14*.

2. L. 24 et 45, 16*.

3. E. R. Graser, *op. cit.*

4. Cf. en dernier lieu L. Casson, *Speed under sail of ancient ships*, Transactions and proc. of the Amer. philological ass., t. LXXXII, 1951, p. 136-148. Après avoir reproché leurs erreurs à ses prédécesseurs l'auteur fait comme eux et cherche à calculer la vitesse des navires anciens, s'ils naviguaient en ligne droite.

suivant tous les détours du littoral; d'autres les distances résultant d'une navigation plus au large, ne suivant que les lignes générales du rivage; d'autres enfin ont fait leurs calculs à partir d'une navigation en ligne droite entre les deux points envisagés. Même pour cette dernière, les données, lorsqu'elles sont chiffrées en durée de la navigation, sont très variables parce qu'elles dépendent justement de la vitesse du navire, laquelle dépend du vent. Par vent favorable, dit-il, un navire peut couvrir en une journée 700 stades et même jusqu'à 900, alors que par vent défavorable il aura de la peine à en parcourir seulement 500 ¹. Que représentent ces données comme vitesse approximative? 3, 4 et 2 nœuds si nous adoptons pour notre calcul le stade romain de 182 mètres; 3,5, 4,3 et 2,4 nœuds si nous adoptons le stade alexandrin de 210 mètres, ce qui nous semble vraisemblable puisque l'œuvre de Marcien se présente comme une compilation d'ouvrages d'époque alexandrine.

Ces chiffres ne sont, de l'avis même de Marcien, que des exemples et il reste évident que, dans certaines circonstances favorables, des navires peuvent aller beaucoup plus vite et accomplir, s'ils ont le vent en poupe, des traversées de très courte durée : tel est le cas des traversées records signalées par Pline ². Inversement, des traversées peuvent être exagérément longues si le navire se heurte à la tempête qui le déporte hors de sa route ou au vent contraire qui retarde sa marche et l'oblige à des détours ³, ou encore si le navire se trouve pris dans une zone de calme plat presque aussi redouté des navires à voile que la tempête. Les provisions, en particulier l'eau douce, disparaissent alors peu à peu et le navire risque de plus de se voir attaquer par les pirates montés sur de petites et rapides embarcations marchant à la rame ⁴.

Cette incertitude de la navigation à voile (on sait quand on part, mais on ne sait jamais quand on arrivera) peut parfois être salvatrice, témoin l'aventure de Petronius qui n'eut la vie sauve que parce que l'annonce de la mort de Caligula arriva en Judée avant l'ordre du même de le mettre à mort ⁵, mais elle est une entrave aux relations économiques. C'est elle qui explique que la loi ait accordé au IV^e siècle un délai de deux ans aux navires travaillant pour l'annonne pour rapporter à leur port d'origine la dimissoire qui attestait l'accomplissement de leurs obligations ⁶.

Ces principes une fois posés, l'étude de la durée des traversées se heurte à une difficulté majeure, la faiblesse numérique des renseignements dont nous disposons. Trop souvent les textes qui se réfèrent à des voyages maritimes

1. Marcien d'Héraclée, *Épitomé d'Artémidore*, (Greek text).

2. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIX, 3-6.

3. Strabon, III, 144 : aventure de Posidonius; *Actes des apôtres*, 27-28 : voyage de saint Paul prisonnier; Lucien, *Le Navire*, 7 : voyage de l'Isis; Grégoire de Nazianze, *Discours*, XVIII, 21 et *Poème sur la vie*, XI, 124-211 : voyage du saint d'Alexandrie à Athènes.

4. *Anthologie palatine*, VII, 293, marin mort de soif sur son navire encalminé; Héliodore, *Ethiopiennes*, V, 23, attaque par les pirates du navire des héros du roman encalminé en pleine mer.

5. Flavius Josèphe, *Guerre juive*, II, 10, 5.

6. C. Th., XIII, 5, 8; 21.

ne nous donnent aucune précision sur leur durée, ceux qui nous en donnent ont été souvent exploités, aussi ne pourrions nous guère en ajouter qu'un petit nombre qui ont échappé aux recherches antérieures.

Reprenant l'ordre géographique que nous avons adopté pour l'étude des routes de circulation maritime, nous allons présenter les résultats de cette enquête sous forme de tableau, laissant de côté tout ce qui n'a pas de rapports directs avec l'époque romaine.

I. Routes de l'Orient vers l'Italie

1. Césarée de Palestine à Rome : voyage de Mélanie l'Ancienne, 20 jours ¹. Le voyage n'aurait comporté d'escale qu'en Italie, à Naples, pour aller en pèlerinage à Nole, d'après la vie de sainte Mélanie la Jeune ².

2. Lampsaque à Hydronte : voyage de retour de l'ambassade d'Honorius à Constantinople en faveur de saint Jean Chrysostome, 20 jours ³.

3. Césarée de Palestine à Pouzzoles : voyage de saint Pierre, durée partielle 6 jours du milieu de l'Adriatique à Pouzzoles par vent favorable ⁴.

Le voyage commence rapidement, puis il s'arrête providentiellement grâce à un calme plat au milieu de l'Adriatique pour permettre le baptême du capitaine, il reprend ensuite avec un vent favorable, mais non violent.

4. Corinthe à Pouzzoles : voyage du mage Apollonios, 4 à 5 jours avec vent favorable ⁵.

5. Crète à Malte : voyage de saint Paul, 15 jours, navire ballotté par la tempête, traversée terminée par le naufrage ⁶.

6. Alexandrie à Azaris : voyage de Synésius de Cyrène, 6 à 7 jours ⁷.

C'est une partie d'un voyage en direction de Cyrène interrompu par la tempête puis le calme plat.

7. Alexandrie à Pouzzoles : voyage de Titus, rapidement ⁸? On peut supposer d'après 1 et 2 une durée de 15 à 20 jours.

II. Routes de l'Italie vers l'Orient

1. Pouzzoles à Alexandrie : voyage de Valerius Marianus, 9 jours, *lenissimo flatu* ⁹.

2. Détroit de Sicile à Alexandrie : voyage de Galerius, 7 jours.

3. Détroit de Sicile à Alexandrie : voyage de Balbillus, 6 jours ¹⁰.

1. Palladius, *Histoire lausiaque*, 54, 3.

2. *Vie de sainte Mélanie la Jeune*, éd. cal Rampolla, Rome, 1905, p. 105.

3. Palladius, *Dialogue sur la vie de saint Jean Chrysostome*, 4.

4. *Actes de Verceil*, 5.

5. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, VII, 10.

6. *Actes des apôtres*, 27, 13-42.

7. Synésius, *Lettres*, 4 (cf. L. Casson, *Bishop Synesius' voyage*, art. cit.).

8. Suétone, *Vie de Titus*, V *quare festinans in Italiam, cum Regium, dein Puteolos oneraria naue appulisset, Romam inde contendit expeditissimus*.

9. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIX, 3.

10. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIX, 3.

4. Cyrène à Alexandrie : voyage de Synésius, 6 jours ¹. Voyage avec escales, à bord d'un navire de Carpathos, le vent est favorable. On doit donc en conclure que la traversée sans escale et avec vent favorable était beaucoup plus courte.

5. Pouzzoles à Olympie : voyage du mage Apollonios, 9 jours au début de l'automne ². Le voyage se décompose en deux parties : Pouzzoles-Tauromenium, 3 jours, puis il va s'embarquer à Syracuse d'où il arrive le sixième jour.

6. Rome à Antioche : voyage de sainte Paula, environ 8 mois ³. C'est beaucoup plus un voyage de tourisme que toute autre forme de voyage, les escales sont nombreuses : Messine, Méthone, Malée, Cythère, Rhodes, la Lycie, Chypre; partout elle s'arrête plusieurs jours. Aussi partie à l'ouverture de la navigation, elle arrive à Antioche au début de l'hiver, soit milieu mars, milieu novembre.

7. Italie à Alexandrie : voyage du centurion Bassus et de sa cohorte, quelques jours ⁴. Le voyage du centurion et de sa cohorte, chargés de l'arrestation de Flaccus, s'accomplit à bord de navires très rapides, sans qu'il soit possible de préciser s'il s'agit de navires militaires ou de navires du blé.

8. Pouzzoles à Alexandrie : voyage du roi Agrippa, quelques jours ⁵. Sur les conseils de Caligula, il s'embarque à bord d'un transport de blé faisant retour à Alexandrie.

9. Tarente à Rhodes : voyage d'Anthia et Hippothoos, quelques jours ⁶.

Partie d'un voyage Tarente-Éphèse à bord d'un navire marchand d'Éphèse.

10. ? à Alexandrie : voyage d'un empereur, 5 jours ⁷. Histoire d'un empereur (Trajan d'après le texte, mais il doit s'agir plutôt d'Hadrien) partant pour réprimer une révolte juive à Jérusalem. Le fait que son lieu de départ ne soit pas signalé laisse supposer qu'il s'agit de l'Italie. Il escomptait faire la traversée en 10 jours, mais par suite de vents très favorables, il l'accomplit en 5 jours.

III. Voyages Orient-Occident et retour

1. Narbonne à Alexandrie : voyage de Posthumien, 20 jours de navigation ⁸.

Nous devons déduire des 40 jours qu'a duré le voyage les 15 jours passés à Portus Africae (Utique ou Carthage ?), halte volontaire, mais non les 7 jours passés sur la côte des Syrtes, arrêt dû à la fortune de mer.

2. Alexandrie à Marseille : voyage de retour de Posthumien, 30 jours ⁹. Le voyage était prévu pour Narbonne mais le temps l'obligea à débarquer à Marseille.

1. Synésius, *Lettres*, 51.

2. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, VIII, 15.

3. Jérôme, *Lettres*, 108, 6-7.

4. Philon d'Alexandrie, *Contre Flaccus*, 109-110.

5. Philon d'Alexandrie, *Contre Flaccus*, 25-27.

6. Xénophon d'Éphèse, *Éphésiaques*, V, 11, 1.

7. *Talmud de Jérusalem, traité Soucca*, V 1.

8. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I.

9. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I.

3. Alexandrie à la Bretagne : un naoclère alexandrin, 20 jours ¹! Malgré sa date tardive nous donnons cet exemple à titre de curiosité. C'est l'aventure d'un naoclère alexandrin qui, ruiné par deux naufrages successifs, est sauvé miraculeusement du suicide par saint Jean l'Aumônier. Ce dernier lui confie alors un navire chargé de 20.000 *modii* de blé appartenant à l'Église, avec lequel il gagne, grâce aux vents favorables et à la prière de l'évêque, la Bretagne où règne alors la famine.

IV. Traversées Nord-Sud en Méditerranée orientale

1. Éphèse à Tyr : voyage d'Anthia et Habrocomès, environ 7 jours ². Le voyage se décompose en : Éphèse-Samos 1 jour, Samos-Rhodes 1 jour, une escale à Rhodes pour le ravitaillement. De là le navire part pour une traversée directe pour l'Égypte, après un jour de vent favorable c'est le calme plat un autre jour, ils sont alors pris à l'abordage par un pirate qui amène son butin en 3 jours à Tyr.

2. Byzance à Gaza : voyage de Marc le Diacre, 10 jours ³.

3. Byzance à Gaza : voyage de Porphyre et Jean de Césarée, 12 jours ⁴.

Partis de Byzance les saints évêques gagnent Rhodes en 5 jours, escale de trois heures, puis 2 jours de beau temps, 1 jour de tempête marqué par la conversion du capitaine arien, enfin 4 jours de beau temps jusqu'à Maïuma, le port de Gaza.

4. Thessalonique à Ascalon : voyage de Marc le Diacre, 12 jours ⁵.

5. Néapolis à Patara : voyage de saint Paul, 12 jours ⁶. C'est un voyage par petites étapes : Néapolis-Troas 5 jours, Assos-Milet 5 jours, Milet-Patara 2 jours. De là la navigation se poursuit en pleine mer sur un gros navire jusqu'à Tyr sans que les Actes nous en donnent la durée.

6. Antioche à Alexandrie : saint Just d'Antioche, 10 jours.

7. Antioche à Alexandrie : les saints Apatère et Irène, 8 jours ⁷. Ces deux données sont extraites des vies éthiopiennes de ces saints, contemporains de Dioclétien. Les traversées semblent être faites à bord de navires de charge. Malgré le romanesque fort peu historique de ces textes, nous croyons que les données sur le temps de la traversée peuvent être utilisées.

8. Crète (cap Salmonion) à l'Égypte : 3 ou 4 jours ⁸.

1. Léonce de Naples, *Vie de saint Jean l'Aumônier*, 9.

2. Xénophon d'Éphèse, *Éphésiaques*, I, 11, 1-13.

3. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 27.

4. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 55-58.

5. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 6.

6. *Actes des apôtres*, 20, 6 à 21, 2.

7. *Corpus script. christ. orient., Script. aethiop.*, t. XXVIII (versio), p. 73 et 154.

8. Strabon, X, 475.

V. Traversées Sud-Nord

1. Gaza à Byzance : voyage de Marc le Diacre, 20 jours ¹.
2. Césarée à Byzance : voyage de Porphyre et de Jean de Césarée, 20 jours ². Ils s'embarquent le 23 septembre malgré la saison et font une heureuse traversée grâce à la protection divine. Ils mettent 10 jours pour gagner Rhodes où ils font escale pour voir l'ermite Procope, repartent le même jour et arrivent à Constantinople après une nouvelle traversée de 10 jours.
3. Ascalon à Thessalonique : voyage de Marc le Diacre, 13 jours ³.
4. Cyrène à la Crète (cap Crioumétépon) : 2 jours ⁴.
5. Alexandrie à Athènes : voyage de l'*Isis*, 70 jours ⁵. Type parfait du voyage dérouté par suite du mauvais temps. Le navire quitte Alexandrie pour l'Italie; les vents s'opposant à la navigation vers l'Ouest, il gagne Chypre en 7 jours; déporté par de violentes rafales de Nord-Ouest il redescend sur Sidon, puis, malgré le gros temps, atteint par l'aulon de Chypre les îles Chélidonées le dixième jour (faut-il entendre qu'il a mis 10 jours pour aller de Sidon aux Chélidonées, ou qu'il y est arrivé le dixième jour après son départ d'Alexandrie? C'est sans doute la première solution la bonne, vu la longueur du voyage). Finalement, naviguant contre les étésiens, il arrive au Pirée le soixante-dixième jour après son départ ⁶.

VI. Traversées en Méditerranée occidentale

1. Gadès à Ostie : 7 jours.
2. Narbonnaise à Ostie : 3 jours.
3. Espagne citérieure à Ostie : 4 jours.
4. Afrique à Ostie : 2 jours ⁷.

Ce sont là pratiquement les seules données que nous possédions sur la durée des navigations en Méditerranée occidentale; il faut cependant y ajouter :

5. Narbonne à Portus Africae : 5 jours (cf. III, 1 : voyage de Posthumien) ⁸.
6. Pouzzoles à Ostie : voyage du mage Apollonios, 3 jours ⁹.

Quelles conclusions pouvons-nous tirer de ce tableau sûrement incomplet, car nous ne prétendons pas avoir tout lu?

1. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 26.
2. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 35-37.
3. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 6.
4. Strabon, X, 475.
5. Lucien, *Le navire*, 7.
6. L. Casson, *The Isis and her voyage*, art. cit.
7. Plinie l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIX, 4.
8. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I.
9. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, VII, 16.

A condition de bien choisir son moment et de ne pas se trouver aux prises avec la fortune de mer, les relations sont assez rapides en Méditerranée à l'époque impériale.

En Méditerranée orientale, nos données beaucoup plus nombreuses nous permettent d'affirmer que les traversées contre le vent ont une durée sensiblement double de celle des traversées faites avec le vent.

En définitive les tempêtes et les calmes plats, pour si dangereux qu'ils fussent, étaient des entraves bien moins dures pour la navigation commerciale qu'on ne serait tenté de se l'imaginer sur la foi des auteurs; c'est ce qui explique l'importance de la navigation dans l'économie impériale ¹.

1. La rapidité relative des communications maritimes nous est confirmée par deux textes : Philon d'Alexandrie, *Ambassade à Gaius*, 15, nous explique comment la nouvelle de la maladie de Caligula se répandit rapidement parce que c'était la fin de l'automne et que les marchands se hâtaient de rentrer à leurs ports d'attache pour ne point hiverner loin de chez eux; le *Talmud de Jérusalem, traité Kethoubot*, 5, 6, prescrit aux gens de mer le devoir conjugal au moins tous les six mois, donc leur éloignement de leur port ne dépasse pas en principe cette durée.

V. - LES PORTS DE COMMERCE : TERMINOLOGIE DES PORTS

Évoquer les ports de l'Antiquité, même romaine, suscite immédiatement à l'esprit deux idées contradictoires : d'une part Alexandrie ou Ostie, c'est-à-dire le vaste organisme portuaire orienté tout entier vers les relations commerciales, facilement comparable, toutes proportions gardées, à nos grands ports de commerce, Le Havre ou Marseille; d'autre part la plage dont les gros navires ne peuvent s'approcher et où viennent s'échouer les petites embarcations, un lieu qui, comparable par exemple aux Saintes-Maries-de-la-Mer, n'aurait à l'heure actuelle aucune valeur économique au point de vue du commerce maritime et ne vivrait qu'en fonction des vacances.

En fait ces deux idées ne sont pas le moins du monde contradictoires lorsqu'il s'agit de l'Antiquité, et il y a de plus toute une hiérarchie de ports intermédiaires, entre la plage et le grand complexe, qu'il nous faut étudier au moins sommairement. Cette étude, nous la ferons surtout à l'aide des textes géographiques et des périples qui sont les plus à même de nous apporter des renseignements valables. Mais, et c'est là peut-être où nous pouvons le mieux saisir les différences entre la vocation maritime des anciens Grecs et l'absence de vocation des Romains, cette étude ne peut se faire pratiquement que pour la terminologie grecque, très riche, voire même trop riche, en termes techniques, alors que la terminologie latine est très pauvre, dans la mesure où elle ne se contente pas de décalquer la terminologie grecque ¹.

Terminologie grecque et terminologie latine dérivée

Εμπόριον et Επίνειον

Si nous associons au début de cette recherche ces deux mots, c'est parce qu'à notre avis ils sont en général fort mal interprétés, et parce que l'un et l'autre ont un sens en quelque sorte économique et non technique. Or le

1. A notre connaissance la terminologie des ports n'a guère été étudiée d'une manière systématique que pour la Grèce classique (H. Ardaillon, *Quomodo Graeci collocaverint portus atque aedificaverint*, Lille, 1898). L'ouvrage de K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres* (Klio, Beiheft XIV), Leipzig, 1923, ne l'étudie qu'incidemment.

premier est presque toujours traduit par port, alors que le second est souvent interprété, vidé de toute valeur économique, comme ayant le sens de chantier de constructions navales ¹. La première de ces interprétations est partielle, la seconde est fausse.

L'**emporion**, dont le nom est passé en latin sous la forme **emporium** ² est, et n'est que, la place de commerce : c'est-à-dire non pas le marché où les producteurs locaux viennent vendre directement aux consommateurs les produits de leurs activités, mais **le lieu où l'on apporte la production d'une région économique assez vaste pour la vendre en vue de l'exportation et, où, inversement, arrivent les produits d'une exportation lointaine pour être vendus aux acheteurs régionaux**. C'est ainsi, par exemple, que Diodore de Sicile définit la ville de Narbonne comme étant, « par suite de sa situation favorable et de sa richesse, un grand emporion pour les habitants de ces contrées » ³. Cette définition correspond très exactement à celle que donne Strabon pour cette même ville ⁴. On pourra nous objecter que l'exemple est mal choisi, puisque Narbonne est un port, aussi nous ne pouvons-nous en contenter; c'est pourquoi nous allons en prendre un autre qui, pour être tardif, n'en est pas moins significatif. Lorsque l'empereur Valens voulut à la fin du IV^e siècle contrôler le commerce avec les peuples barbares trans-danubiens, il créa à leurs frontières deux places de commerce par lesquelles devaient obligatoirement passer toutes les marchandises échangées : ces deux places sont qualifiées d'emporia par Thémistius ⁵, et cela, non pas parce qu'elles étaient situées sur le Danube et pouvaient être ainsi considérées comme des ports, mais uniquement parce qu'elles étaient des places de commerce. De même, si nous ouvrons ce document remarquable pour l'étude des rapports de la Méditerranée avec les pays du monde oriental qu'est le Périple de la mer Érythrée, nous y voyons que les emporia sont toujours très soigneusement distingués des ports; certains mêmes sont loin de la mer comme Coloe, qualifié d'emporion de l'ivoire ⁶.

Cette distinction entre le port, en tant que lieu où viennent aborder les navires, et l'emporion, place de commerce, nous explique pourquoi dans les grands ports de commerce **l'emporion est un quartier nettement défini qui, tout en étant proche du port, ne se confond pas avec lui**. Tels sont, par exemple, le quartier de l'emporium à Rome même ⁷, ou les emporia d'Alexandrie ou de Pouzzoles ⁸. L'emporion ne peut donc être considéré comme une partie

1. C'est ainsi que les épimélètes de l'emporion au Pirée sont appelés épimélètes du port marchand par G. Mathieu et B. Haussoulier (Aristote, *Constitution d'Athènes*, LI, 4, coll. Budé, Paris, 1958, 5^e éd.), Pour la traduction d'ἐπίτειον par chantier de construction navale, cf. Ardaillon, *op. cit.*, p. 52. Certes Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, p. 24, n. 1, en donne une interprétation normale : « Das Wort Epineion hat immer die Bedeutung des Seeplatzes einer bestimmt umschriebenen Region, sei diese nun ein Stamm, eine Landschaft oder eine Stadt »; cependant la traduction « chantier de construction navale » est encore utilisée (par exemple: Chr. Courtois, *Les Vandales et l'Afrique*, Paris, 1955, p. 208 et 316).

2. Tite-Live, XXXV, 10, 12 *emporio ad Tiberim adiecto*.

3. Diodore de Sicile, V, 38, 5 (*Greek text*).

4. Strabon, IV, 181 (*Greek text*).

5. Thémistius, *Discours*, X, 135 c et d.

6. *Périple de la mer Érythrée*, 4; 6; 7; 8; ...

7. Pour Rome : cf. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 99-103; pour Alexandrie : Strabon, XVII, 794.

8. Ch. Dubois, *Pouzzoles antique*, p. 268.

du port qu'à condition d'étendre à la ville tout entière la qualité de port ¹; inversement le port ne peut être qualifié d'emporion que par une extension abusive de la partie au tout ². C'est cette définition seule qui permet de comprendre certains passages traditionnels depuis Isocrate des éloges des villes : Athènes, Corinthe ou Rome considérées comme emporion de la Grèce ou du monde : c'est-à-dire comme le grand centre économique vers lequel convergent toutes les activités commerciales du pays ³.

Pour ce qui concerne l'ἐπίνειον, nous commencerons par rappeler la définition qu'en donne la Suidas : « lieu où flottent et abordent les navires de transport; bourgade maritime où se trouvent les chantiers de construction navale des villes; par exemple Le Pirée pour Athènes et Nisaia pour Mégare. On peut se servir de ce mot pour tout emporion maritime; c'est ce que la plupart appellent maintenant κατάβολος » ⁴.

Cette définition est sans doute à l'origine de la traduction du mot par chantier naval, bien que le texte se contente de dire, ce qui est normal, que c'est là que se trouvent ces chantiers. Si nous laissons de côté l'équivalence proposée par le lexicographe byzantin, car elle ne nous renseigne guère (le terme de κατάβολος ne nous est en effet attesté que par la Suidas et l'*Etymologicum magnum* ⁵, de plus notre passage nous affirme qu'il s'agit d'un mot contemporain, donc tardif), ce texte nous apprend que l'ἐπίνειον est un port qui dépend économiquement d'une autre ville, ou qui, en plus de ses activités économiques propres, est le port commercial d'une autre ville. Cette définition nous paraît absolument conforme à la réalité.

Nous avons relevé les emplois du mot chez un certain nombre d'auteurs d'époque romaine (Strabon, Pausanias et Dion Cassius), tous concordent avec cette définition, Il est même possible que, sans le dire, la Suidas ait emprunté ses exemples à Strabon ou à Pausanias. Pour eux lorsqu'ils emploient ce terme, il s'agit toujours d'un port situé à quelque distance d'une ville qui l'utilise pour ses relations maritimes; si ce port est en général une agglomération, voire même une grande ville, ce n'est pas absolument nécessaire ⁶. C'est ainsi que Le Pirée est l'ἐπίνειον d'Athènes ⁷, Nisaia celui de Mégare ⁸, Cenchrées et Léchée ceux de Corinthe ⁹, Scandeia celui de Cythère ¹⁰, Matalon celui de Gortyne ¹¹, Andriaké celui de Myra ¹² et par-dessus tous Ostie celui de

1. C'est ce que fait Pollux de Naucratis, *Onomasticon*, IX, 34 ([Greek text](#)).

2. C'est ainsi que dans les plaidoyers civils du corpus démosthénien le mot désigne tantôt la place de commerce, tantôt le port du Pirée.

3. Isocrate, *Panegyrique*, 42; Aelius Aristide, *Discours*, XXVI, 11; XLVI, 24.

4. Suidas, E, 2489 ([Greek text](#)).

5. *Etymologicum magnum*, ad uerbum.

6. Pausanias, II, 36, 2-3, Masès : vieille ville détruite, ἐπίνειον de Hermioné en Argolide.

7. Strabon, IX, 391; Pausanias, I, 1, 2.

8. Strabon, IX, 391-392; Plutarque, *Vie de Phocion*, 15; Pausanias, 1, 39, 4.

9. Pausanias, II, 2, 3.

10. Pausanias, III, 23, 1.

11. Strabon, X, 478.

12. Dion Cassius, XLVII, 34.

Rome ¹. Il ne s'agit pas là d'un sens dérivé d'époque romaine puisque déjà Hérodote parle de Phalère comme de l'ἐπίνειον d'Athènes ²; et c'est là le sens qu'il faut attribuer au passage de Thucydide sur lequel s'est appuyé Ardaillon pour donner son interprétation ³, cela d'autant plus que Pausanias nous le confirme quand il écrit que Cyllène est l'ἐπίνειον des Eléens ⁴. Une dernière remarque apporte une confirmation *a silentio* à notre thèse : le *Stadiasme* ignore le mot. Cela se conçoit aisément du fait que, comme nous l'avons dit, il s'agit de véritables Instructions nautiques à l'usage des navigateurs; ce qui l'intéresse c'est la description de la côte et de ses havres, et non les rapports des lieux possibles d'escale avec les villes de l'intérieur.

Nous sommes donc amené ainsi à rejeter non seulement certaines interprétations modernes du mot, mais aussi la définition qu'en donne Hésychius : « ἐπίνειον : petit port, les bassins et les portiques qui les entourent » ⁵. En effet le mot ne donne pas une notion de grandeur et si, parmi ceux que nous avons cités, Scandeia peut être qualifié de petit port, il n'en est évidemment pas de même pour Le Pirée ou Ostie ⁶; d'autre part nous n'avons trouvé nulle part ailleurs ce terme utilisé pour désigner l'équipement portuaire.

Les formes inférieures de port

Par formes inférieures nous entendons celles qui ne présentent pas des qualités maritimes remarquables : tel est le cas du σάλος, de l'ἀγκυροβόλιον ou de l'αιγίαλος, auxquels nous joindrons quelques termes plus rares qui ne semblent pas se rapporter à des ports ayant une valeur maritime, ni même économique.

Le σάλος ne se prête pas à une définition très précise; ce terme, dans l'emploi où nous l'étudions, nous est essentiellement connu par les périple. A l'origine il semble que le mot représente l'agitation de la mer et c'est dans ce sens qu'il est employé par la langue classique ⁷; il a alors pour dérivé le verbe σαλεύω qui, dans son sens maritime, signifie être secoué par les flots ⁸. Ce sens s'est conservé à l'époque romaine : c'est ainsi qu'Agrippa, dans le discours que lui prête Dion Cassius pour déconseiller à Octave d'abandonner le pouvoir, compare Rome à un navire de transport ballotté par la tempête, et pour ce faire emploie ce verbe ⁹. Dans nos textes par contre il semble désigner une sorte de mouillage de qualité inférieure, puisque très souvent l'on commence par spécifier que la côte est ἀλίμενος, sans port, pour dire ensuite qu'elle a un

1. Strabon, III, 145; Procope, *Guerre gothique*, II, 4, 5.

2. Hérodote, VI, 116.

3. Thucydide, 1, 30, 2 ([Greek text](#)) que M^{me} de Romilly {Thucydide, coll. Budé, t. I, Paris, 1958) traduit justement par « ils incendièrent Cyllène, le centre maritime des Eléens ».

4. Pausanias, VI, 26, 4.

5. Hésychius, ad uerbum ([Greek text](#)).

6. Le mot ne tient aucun compte de la valeur maritime puisque, si Le Pirée et Scandeia sont de bons ports naturels, il n'en est pas de même d'Ostie.

7. Hésychius, ad uerbum ([Greek text](#)).

8. Xénophon, *Économique*, VIII, 17 ([Greek text](#)).

9. Dion Cassius, LII, 16.

σάλος¹. Il est vrai que nous trouvons également des lieux qui possèdent tout à la fois un port et un σάλος², ou un ancrage et un σάλος³. Nous pouvons donc en conclure que le σάλος est avant tout un lieu ouvert, mal abrité, où le navire peut subir les attaques de la mer, si bien que les marins qui y relâchent doivent y faire très attention. Ce lieu est peu profond, ce qui explique qu'on ne puisse le confondre avec l'ancrage qui, lui, demande des eaux profondes, surtout lorsqu'il s'adresse aux navires de fort tonnage. C'est là sans doute que les petits navires assurent leur sécurité en se faisant halier sur le rivage. Autrement dit, nous ne pourrions mieux définir le σάλος, lorsqu'il se trouve au service d'une agglomération, que comme le port punique par excellence suivant les conceptions de P. Cintas⁴. La meilleure preuve nous en est fournie par la description du port d'Utique dans le *Stadiasme* : « C'est une ville qui n'a pas de port, mais elle a un σάλος; fais attention »⁵. Cette donnée relativement récente nous est confirmée par la description de ce port telle que nous pouvons la déduire du *Bellum Africanum* du corpus césarien. Nous y voyons en effet qu'Utique ne possède pas de bassin pour le mouillage des navires, mais que ceux-ci y sont tirés au sec pour l'hiver⁶. Ce même passage nous montre l'emploi en latin de la transcription *salum*, dans un sens assez difficile à définir. En règle générale ce mot est pris en latin dans son sens grec premier : c'est l'agitation de la mer qui cause le mal de mer⁷ et surtout l'agitation des flots dans la tempête⁸. Mais ici nous ne pouvons comprendre le mot dans ce sens habituel. Il nous est dit en effet que la flotte de César, ou tout au moins une partie de sa flotte, était *in salo* à Leptis et que les rameurs s'étaient dispersés sur le rivage après avoir abandonné leurs rames⁹. Traduire avec A. Bouvet : « Le reste de la flotte était mouillé au large de Leptis » nous semble assez inexact¹⁰. Certes il est dit plus loin que les Pompéiens surprirent cette flotte désarmée, brûlèrent les transports et s'emparèrent de deux quinquérèmes qui étaient *in salo* assez loin du port¹¹, mais il nous semble que *salum* n'a pas ici son sens habituel de haute mer ou d'agitation des flots. La véritable question est celle de savoir ce qu'était le port de Leptis, alors que le *Stadiasme* nous dit qu'elle n'a pas de port et qu'il est très difficile d'y aborder¹² par suite des bas-fonds. Dans ce cas l'expression *in salo* nous semble avoir un sens intermédiaire: le *portus* c'est la ville elle-même et son bord de mer où viennent aborder les

1. Polybe, I, 53, 10.

2. *Stadiasme de la Grande mer*, 9.

3. *Périple de la mer Érythrée*, 7.

4. P. Cintas, *loc. cit.*, supra, p. 35.

5. *Stadiasme...*, 127 (Greek text).

6. *Guerre d'Afrique*, LXII, 1 *Interim Varus classem quam antea Uticae hiemis gratia subduxerat, cognito legionis VII et VIII ex Sicilia aduentu celeriter deducit...*

7. César, *Guerre civile*, III, 28, 4 *tirones enim multitudine nauium perterriti et salo nausiaque confecti...*

8. Cicéron, *Pour Cécina*, 88; Cornelius Nepos, *Vie de Thémistocle*, 8; Virgile, *Enéide*, 1, 537.

9. *Guerre d'Afrique*, LXII, 4 *reliqua classis in salo ad Leptim, egressis remigibus passimque in litore uagantibus...*

10. Coll. Budé, Paris, 1959, p. 59.

11. *Guerre d'Afrique*, LXII, 5 *naues onerarias quae longius a portu in salo stabant uacuas a defensoribus incendit.*

12. *Stadiasme...*, 113 Leptis (Greek text).

petites embarcations qui peuvent franchir les bas-fonds; le *salum* c'est le mouillage pour les navires plus conséquents, soit au large des bas-fonds, soit à l'écart de la ville, c'est donc bien dans un sens portuaire que le mot est employé par l'auteur du *Bellum Africanum*.

L'*ἄγκυροβόλιον*, l'ancrage, ne présente par contre pas de problème particulier. L'ancrage est le type même du mouillage temporaire, de la simple halte, le long d'une côte rocheuse; il n'a aucune valeur économique. Tout ce qu'on lui demande c'est de fournir un abri sûr en eau profonde aux navires, surtout aux gros navires, pris par la tempête. Strabon nous apprend ainsi que la côte de la mer de Ligurie possède un certain nombre d'ancrages¹ et nous voyons par le *Stadiasme* que sur la côte africaine, non loin d'Apis et de Paraetonium, se trouvent des rochers au-dessous desquels les navires de transport peuvent jeter l'ancre².

Faisant en quelque sorte le pendant de l'ancrage, l'*αἰγίαλος*, la plage, est une forme de relâche pour les petites embarcations qui peuvent être tirées au sec; c'est un *σάλος* sans agglomération ni organisation portuaire. Elles ont une valeur privilégiée lorsqu'elles possèdent une aiguade où les marins peuvent venir se ravitailler en eau potable, ce qui explique qu'elles soient soigneusement signalées par le *Stadiasme*³, mais en général passées sous silence par les autres écrits géographiques. Dans cette terminologie nous trouvons également toute une série de mots assez mal définis dérivant du verbe *τρέχω* : ce sont *ἀποδρομή* qui semble désigner un simple mouillage pour les petites embarcations⁴, *ἐπιδρομή* qui n'est guère attesté qu'en grec classique et qui désigne d'ordinaire la course du navire, cependant on le trouve dans Euripide au sens de port⁵; enfin *υπόδρομή* ou *υπόδρομος*⁶ dont le nom est devenu un nom propre désignant au témoignage de Ptolémée⁷, de Marcien d'Héraclée⁸ et d'Agathémère⁹ un port de la côte éthiopienne. Ce fait devrait permettre de déterminer la nature particulière de ce port; malheureusement les renseignements que nous possédons sont trop minces pour que nous puissions le tenter et la définition qu'en donne Hésychius ne nous éclaire pas davantage¹⁰.

1. Strabon, IV, 202.

2. *Stadiasme*..., 25 (*Greek text*).

3. *Stadiasme*..., 39; 54; 71. En outre, pour tous les lieux, qu'ils aient une valeur maritime ou non, le *Stadiasme* prend soin de noter la présence des sources et de leur situation exacte.

4. *Périple de la mer Érythrée*, 3, Ptolémaïs des chasses est un lieu sans port qui possède seulement (*Greek text*).

5. Euripide, *Hélène*, 404.

6. Elien, *De la nature des animaux*, 16, 15; Philon d'Alexandrie, *De somniis*, I, 124; *Quis rerum diuinarum haereses*, 305; et surtout, par suite de l'importance de son vocabulaire, *De sacrificiis*, 90... (*Greek text*).

7. Ptolémée, *Géographie*, IV, 6, 7.

8. Marcien d'Héraclée, *Périple de la mer extérieure*, II, 1.

9. Ka *Géographia compendiaria* anonyme (II, 5), donne par erreur *υπόδρομος*.

10. Hésychius, ad uerbum *όρμος*.

Ὀρμος et ses dérivés

Nous entrons avec ce terme dans une catégorie de mouillages dont la valeur maritime est bien supérieure à celle de ceux que nous venons de définir, à l'exception peut-être des derniers. De plus le mot Ὀρμος, employé dans des écrits de toutes sortes, se trouve à l'origine de toute une série de mots composés et de verbes qui tous sont en rapport avec les activités de la navigation. Mais ce mot n'est pas uniquement utilisé dans un sens maritime, et cela est important parce que son autre sens est si caractéristique qu'il va nous permettre de définir la forme du port ou du point de relâche désigné par ce terme. Il nous importe peu d'ailleurs de savoir lequel de ces deux sens est le premier, nous nous contenterons de constater qu'ils se trouvent tous deux chez Homère.

Si nous prenons la définition des lexicographes nous voyons que le mot Ὀρμος désigne tout à la fois le port (mais quel port?) et la parure du cou, c'est-à-dire le collier ¹; ces définitions sont bien conformes au double emploi homérique du mot, puisque nous le trouvons dans le sens de collier, parmi les œuvres d'Héphaïstos ², aussi bien que dans celui de port ³. La forme du collier étant plus ou moins circulaire afin de s'adapter au cou, nous devons en conclure que le port ainsi désigné est une baie, plus ou moins circulaire, qui, de ce fait, offre aux navires qui viennent y mouiller un abri relativement sûr. Notre interprétation fondée sur le double sens du mot va à l'encontre de celle soutenue par V. Bérard. Celui-ci, se référant à un passage d'Eustathe ⁴, a voulu voir dans l'Ὀρμος la cale où l'on tire les navires au sec; tous les composés serviraient à qualifier la distribution de ces cales dans le port, ainsi le πάντορμος signifierait que le port en est « frangé tout du long ou encerclé tout autour » ⁵. Cette interprétation est insoutenable quand on considère l'emploi du mot chez les écrivains antiques. Mais, soit par suite de sa forme, soit par suite de son orientation, l'Ὀρμος ne présente pas partout les mêmes qualités. Le *Stadiasme* nous fait ainsi connaître le long de la côte d'Afrique, d'Alexandrie à Utique, une véritable hiérarchie d'Ὀρμοι; depuis ceux qui peuvent être utilisés seulement pendant la belle saison ⁶ jusqu'à ceux qui sont décrits comme beaux et grands, pouvant recevoir tous les navires de quelque taille soient-ils ⁷, en passant par ceux qui ne peuvent accueillir que les petits navires ⁸ ou ceux qui ne protègent que de certains vents ⁹. Il est évident que le meilleur est celui qui est sûr quel que soit

1. Hésychius, ad uerbum; Suidas, O, 604 et 605 ([Greek text](#)).

2. Homère, *Iliade*, XVIII, 401.

3. Homère, *Iliade*, I, 435.

4. Eustathe, 130, 1.

5. V. Bérard, *Les navigations d'Ulysse*, t. III, *Calypso et la mer de l'Atlantide*, Paris, 1929, p. 129-130. Son explication est en contradiction totale, également, avec le commentaire d'A. Mazon à 1, 435 : « Le port est en eau profonde. Aussi les Grecs, cette fois, ne halent pas leur vaisseau à terre. Ils l'amarrent au rivage, après avoir jeté les pierres de fond qui leur servent d'ancres... » (coll. Budé, t. I, 1955, p. 20, n. 1).

6. *Stadiasme*, 39; 53; 60; 77 ([Greek text](#)).

7. *Stadiasme*, 14 ([Greek text](#)); 32; 78; 81 ([Greek text](#)).

8. *Stadiasme*, 57 ([Greek text](#)); 94 ([Greek text](#)).

9. *Stadiasme*, 18 ([Greek text](#)); 63 ([Greek text](#)).

le vent qui souffle et dont la forme et l'orientation sont telles que les navires s'y trouvent à l'abri des tempêtes du large. Il se présente sous la forme d'une baie plus ou moins circulaire dont l'entrée est assez étroite et orientée dans une direction autre que celle du vent dominant dans la région. C'est là celui qui mérite le nom de *πάνορμος* ; et son existence est si rare, ses qualités si remarquables que le port lui-même en a pris le nom. Tel est Panorme de Sicile, notre actuelle Palerme ¹; mais sa célébrité ne doit pas faire oublier le Panorme d'Asie (Panderma) ², un autre Panorme asiatique situé non loin d'Éphèse ³, celui de Grèce à cinquante stades de Patras ⁴, celui d'Illyrie, *επίνειον* d'Oricum (Erico) ⁵, sans oublier celui de la mer Rouge ⁶. Cependant tous ne semblent pas avoir donné naissance à une ville, car il faut pour cela d'autres conditions que des conditions maritimes; c'est ainsi que nous connaissons sur la côte d'Afrique un point de relâche qualifié de *πάνορμος* par nos sources ⁷ et qui semble bien n'être qu'un lieu-dit. De même une lecture attentive de cartes côtières pourrait permettre de repérer de nombreux autres endroits qui, par suite de leur configuration, mériteraient cette appellation. Il nous faut aussi remarquer que le panorme n'est pas seul à avoir déterminé le nom d'agglomérations et qu'un *όρμος*, présentant quelque particularité remarquable, a pu lui aussi être à l'origine du nom du port et de la ville qui ont utilisé son emplacement : le cas le plus célèbre est celui du port de Myos hormos fondé par Ptolémée Philadelphie sur les bords de la mer Rouge ⁸.

Mais le terme d'*όρμος* ne s'applique pas qu'à un port naturel. Il est arrivé souvent, en effet, que les hommes en présence d'une côte importueuse, poussés par les besoins de la navigation et du commerce dans ces parages, aient suppléé aux insuffisances de la nature en creusant eux-mêmes un port sûr. Nous avons alors affaire à une nouvelle catégorie d'*όρμοι*, les *χειροποίητοι*, c'est-à-dire les ports artificiels ⁹. Il en est même résulté que le mot a pu être employé pour désigner les divers bassins d'un port, tel est le cas à Pouzzoles ¹⁰, ou même encore plus simplement un port quelconque ¹¹; mais ces cas particuliers et exceptionnels ne vont nullement contre tout ce que nous venons de dire concernant ce type de refuge naturel.

Aux côtés du simple *όρμος* et du *πάνορμος*, nos textes nous font connaître deux autres types de ports naturels ou de mouillages dont le nom en dérive; deux types l'*ύφορμος*, et le *πρόσορμος*, si nous laissons en dehors de notre nomenclature l'inhabituel *έφορμος*, qui ne nous est guère attesté que par un

1. Cf. J. Bérard, *La colonisation grecque de l'Italie méridionale et de la Sicile*, 2^e éd., Paris, 1957, p. 249-250, avec bibliographie.

2. M. Besnier, *Lexique de géographie ancienne*, Paris, 1914, p. 574.

3. Hérodote, I, 157; Strabon, XIV, 639; Pausanias, V, 7, 5.

4. Pausanias, VII, 22, 10.

5. Strabon, VII, 316.

6. Diodore de Sicile, III, 38, 4.

7. Ptolémée, *Géographie*, IV, 5, 4; *Stadiasme...*, 31.

8. Diodore de Sicile, III, 39; Strabon, II, 118; XVI, 769 et 781; XVII, 815.

9. *Stadiasme...*, 30 (*Greek text*).

10. Strabon, V, 245; de même en Italie du Sud, à Lupiae, où ils sont l'œuvre d'Hadrien (Pausanias, VI, 19, 9).

11. Dion Cassius, LXXIV, 12 (mouillage des navires de S. Sévère pendant le siège de Byzance).

passage du *Périple du Pont-Euxin* ¹, alors que le verbe de même composition est assez utilisé ². De ces deux termes le plus rare est celui de πρόσορμος qui ne se trouve guère que chez Strabon dans sa description des côtes de l'Asie Mineure méridionale et de l'île de Chypre ³. Cette rareté d'emploi explique que nous ne puissions définir d'une manière bien exacte en quoi il différerait du simple όρμος; il nous semble cependant, vu une certaine hiérarchie des termes maritimes dans les passages en question, que le πρόσορμος devait être une catégorie inférieure d'όρμος qui pouvait cependant jouer le rôle de port pour une agglomération, comme à Arsinoé de Cilicie et à Arsinoé de Chypre. Par contre le terme d'ύφορμος est tout à la fois beaucoup plus fréquent et beaucoup plus facile à analyser grâce, entre autres, au *Stadiasme*. Il s'agit là sans aucun doute possible d'un port naturel de qualité inférieure par rapport à l'όρμος. Sans être à proprement parler une rade foraine, la baie qui se trouve ainsi désignée est moins bien protégée des vents du large, la sécurité y est donc moindre et en fait elle ne peut guère être utilisée que pendant la belle saison, ce qui lui vaut l'appellation de θερινός ⁴.

Le λιμήν

Nous avons là le mot le plus fréquemment employé, celui dont le sens est en apparence le mieux fixé par la tradition : le λιμήν c'est par excellence le port, par opposition au simple abri. Il ne s'oppose pas aux mots que nous venons d'étudier, il les complète : ainsi un όρμος par définition n'est pas un port, par contre un λιμήν peut être un όρμος, ou toute autre forme de port naturel ou artificiel. Dans la notion de λιμήν entrerait donc, si l'on veut, une notion d'ordre économique.

Derrière cette simplicité apparente se cache en fait une grande obscurité, qui provient peut-être d'une évolution sémantique du mot. En effet, si, par opposition au simple port naturel, nous définissons le limèn comme étant le port à valeur économique, nous nous heurtons à une objection insurmontable. Lorsque les écrivains anciens utilisent les adjectifs ευλίμενος et αλίμενος pour définir une côte, cela veut bel et bien dire d'une part qu'elle est bien pourvue en abris, d'autre part qu'elle en est totalement dépourvue ⁵. Il semble donc bien que, tout au moins à l'origine, ce mot désignait, comme ceux que nous venons d'étudier ci-dessus, un havre, mais un havre quelconque. De cette

1. *Périple du Pont-Euxin*, 30 (mais dans un seul des témoins du texte, cf. A. Diller, *The tradition of the minor greek geographers*, Philological monographs, XIV, Lancaster, 1952, p. 124).

2. Nous avons de fait toute une série de doublets formés à partir d'ορμέω et d'ορμίζω; mais ils ne semblent pas présenter de grandes différences pour ce qui est de leurs sens.

3. Strabon, XIV, 666, aux îles Chelidonia; XIV, 670, port d'Arsinoé de Cilicie; XIV, 683, port d'Arsinoé et port du cap Zephyrion à Chypre.

4. Strabon, IX, 423, au cap Pharygium; X, 488, dans l'île de Télos; XIV, 669, à Charaddros de Chypre; *Stadiasme*... , 14; 17; 19 ... Pour l'ύφορμος θερινός : Strabon, VIII, 361 ; *Stadiasme*... , 8; 28; 40; 41 ; 47... Ce dernier connaît aussi des ύφορμοι pour petits ou grands navires (12; 14; 26), ou plus ou moins bien abrités des vents (14).

5. ευλίμενος : Strabon, VIII, 368; X, 459; *Périple de la mer Érythrée*, 10; αλίμενος : Eschyle, *Suppliants*, 768; Thucydide, IV, 8; Strabon, VII, 317, opposant les deux côtes de l'Adriatique.

indifférenciation du limèn nous avons sans doute un témoignage tardif dans le *Stadiasme de la grande mer* lorsque, nous parlant de Zéphyr, petite localité de la côte africaine non loin de Derrhis, il déclare qu'elle est un λιμήν et possède un σάλος¹; ce qu'il faut sans doute comprendre comme signifiant que son limèn est un salos. De toute manière nous nous refusons absolument à accepter la définition donnée par Ardaillon, pour qui le λιμήν se trouve au sommet de la hiérarchie des ports et représente un lieu plus sûr que les autres ou les navires, à l'abri des tempêtes, peuvent hiverner². Cette définition est en contradiction formelle avec ce que nous venons de dire à propos du πάνορμος qui est par excellence, et il suffit pour s'en rendre compte de considérer une carte de Palerme et de son port³, le meilleur des ports.

De même que l'emporion, le limèn n'est pas la ville maritime, ce n'en est qu'une partie : c'est là ce que nous affirment constamment les écrivains géographiques par la formule, fréquente chez Strabon par exemple, que tel lieu possède une ville et un limèn⁴. Cela fait que la question que l'on a voulu parfois poser de savoir si une ville peut avoir λίμενες est une question oiseuse⁵. Il faut évidemment répondre par l'affirmative : une ville maritime peut avoir plusieurs liménes, de même qu'une ville non maritime peut avoir plusieurs ἐπίνεια. Mais, si dans ce second cas il s'agit en général de lieux sans rapports les uns avec les autres (par exemple Matalon et Leben ἐπίνεια de Gortyne)⁶, dans le premier il s'agit au contraire de ports intimement unis à la ville. Cette multiplicité des liménes dépend de la configuration géographique du site de la ville dont ils font partie; c'est ainsi qu'une ville située sur une presqu'île, comme Le Pirée, Cyzique ou Mitylène, peut avoir de nombreux ports⁷.

Dans la pratique, et cela est normal vu l'emploi beaucoup plus généralisé du mot, le limèn est qualifié par un adjectif rappelant son origine ou ses aménagements. C'est ainsi que nous avons à côté du λιμήν αυτοφυής, c'est-à-dire le port naturel, comme les différents bassins du Pirée⁸, le λιμήν ορυκτός, le port creusé donc le port ou plutôt le bassin, artificiel, comme le Cibotus d'Alexandrie⁹. D'un autre côté nous connaissons le λιμήν χυτός qui doit être le port formé ou agrandi à l'aide de jetées¹⁰ et surtout le λιμήν κλειστός. Mais que représente ce dernier si souvent cité tant par le *Périple* du Pseudo-Scylax que par Strabon et beaucoup d'autres? Le port fermé, mais fermé parce que son entrée est étroite et peut facilement être barrée par une chaîne¹¹ ou

1. *Stadiasme...*, 9, (Greek text).

2. H. Ardaillon, *op. cit.*, p. 13-15.

3. Cf. *Enciclopedia italiana*, t. XXVI, 2^e éd., 1949, art. *Palerma*, p. 59 et suiv.

4. Strabon, IX, 404 : Anthedon (Greek text); la formule revient constamment dans le *Stadiasme*, Inversement il peut exister un limèn sans ville : le cas est fréquent dans Strabon (par exemple aux Thermopyles, IX, 429), Il nous faut donc penser qu'en tant que port naturel le limèn est un port de qualité.

5. Cf. L. Robert, *Hellenica*, t. XI-XII, Paris, 1960, p. 263-266 (chap. xvi, ΛΙΜΕΝΕΣ).

6. Strabon, X, 478.

7. K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, p. 74 et suiv. sur les *Doppelhäfen*; du même art. λιμήν, P. W., t. XIII, Stuttgart, 1925, col. 547-569.

8. Thucydide, I, 93.

9. Strabon, XVII, 792.

10. K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, p. 63, n. 5 et p. 294.

11. H. Ardaillon, *op. cit.*, p. 33; Vitruve, V, 12, 1.

le port entouré de murs, ou profondément enfoncé à l'intérieur de la ville ¹; ce qui est sûr c'est que le λιμήν κλειστός a une valeur militaire, c'est là que les navires de guerre sont le mieux à l'abri; c'est tout au moins ce que déclare Strabon à propos des ports de Mitylène : « la ville de Mitylène a deux ports, celui qui est au Sud est un port fermé pour cinquante trières, celui qui est au Nord est grand et profond, il est protégé par une jetée » ².

De cette étude de la terminologie grecque nous pouvons déduire en définitive qu'à l'époque romaine le terme de λιμήν est celui qui domine, parce qu'il a perdu sans doute son sens originel pour ne plus vouloir dire que le port aménagé à des fins économiques qu'il soit artificiel ou naturel, ou, ce qui est le cas, à l'époque, du plus grand nombre, qu'il soit aménagé par l'homme, même s'il était naturel à l'origine. Tous les autres termes, à l'exception de celui d'ἐπίνειον qui conserve toujours sa valeur, n'intéressent en fait que les géographes ou les navigateurs et n'ont pas de valeur économique en eux-mêmes.

La terminologie latine

Si la terminologie grecque présente des problèmes assez compliqués par suite de son abondance même, quand nous nous tournons du côté de la terminologie latine nous nous heurtons à des problèmes aussi complexes, mais par suite de sa pauvreté. En effet, si nous faisons exception de quelques termes qui, comme *emporium* ou *salum*, ne sont que de simples transcriptions du grec, la terminologie latine se résume à deux mots : *portus* et *statio*.

De ces deux termes une définition qui a le mérite de la simplicité nous est donnée à deux reprises par Servius dans son commentaire de l'Énéide : « La station est l'endroit où les navires s'arrêtent pour un temps, le port est là où ils hivernent » ³. Nous retrouvons cette définition, à peu de chose près, chez Isidore de Séville qui, mettant bout à bout ses fiches, écrit : « La station est là où les navires s'arrêtent pour un temps; le port là où ils hivernent; un lieu importueux est un lieu où il n'y a aucun refuge, comme s'il n'y avait aucun port. Le port est aussi un lieu à l'abri des vents, ou l'on a l'habitude de prendre les quartiers d'hiver : le port est aussi appelé ainsi parce qu'on y porte les marchandises. Les anciens l'appelaient *baias* parce qu'on y portait (*baiolandis*) les marchandises » ⁴. La fin de ce passage d'Isidore nous ramène à une autre notion qui n'est nullement maritime mais juridique, celle que formule Ulpien au Digeste : « On appelle port un lieu fermé où sont importées et d'où sont exportées les marchandises; ce que l'on appelle station n'est en rien fermé

1. K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, p. 65 et suiv. (avec tableau, p. 70-72).

2. Strabon, XIII, 617... (Greek text).

3. Servius, *Commentaire de l'Énéide*, II, 23 *statio est ubi ad tempus stant naues, portus ubi hiemant*; de même X, 297.

4. Isidore de Séville, *Origines*, XIV, 8, 39-40 *statio est ubi ad tempus stant naues; portus, ubi hiemant; inportunum autem, in quo nullum refugium, quasi nullus portus. Portus autem locus est ab accessu uentorum remotus, ubi hiberna opponere solent : et portus dictus a deportandis commerciis. Hunc ueteres a baiolandis mercibus baia uocabant, illa declinatione a baia baia ut a familia familias.*

ou équipé ; c'est de là que l'*angiportus* tire son nom » ¹. D'après cette définition le *portus* serait donc un vaste marché fermé, plutôt qu'un entrepôt, et la *statio* une forme inférieure de marché. Cette définition doit être en partie exacte, mais en partie seulement, par suite du sens bien connu par les inscriptions du mot *statio*, lieu de réunion des marchands de même origine, sens sur lequel nous aurons l'occasion de revenir ². On pourrait être tenté de conclure de la définition du *Digeste* que pour qu'il y ait port il faut une organisation économique, donc qu'il ne peut pas y avoir de *portus* sans ville, mais rien ne serait plus faux; il suffit pour s'en rendre compte de relire la célèbre description virgilienne du port naturel de Libye où viennent aborder les navires d'Enée après la tempête soulevée par Junon ³.

La faiblesse de cette terminologie latine nous est une nouvelle preuve de ce que nous avons déjà dit concernant l'évolution des navires. En effet la notion de *portus*, telle qu'elle nous est définie, suppose que nous avons affaire à des navires d'assez fort tonnage qu'il n'est pas question de tirer au sec sur une plage ou dans une cale construite sur le rivage pour la durée de l'hiver; ce sont des navires qui restent à flot dans les bassins des ports qui doivent de ce fait être bien abrités des influences de la mer. Nous retrouvons ainsi en quelque sorte les conclusions formulées par E. de Saint-Denis à la fin de ses chapitres sur Virgile et la mer, entre autres : « La description du port d'Énée, dans la baie de Carthage, correspond à l'idée du port moderne que les contemporains ont adoptée, qui fut ensuite réalisée à Ostie, Cività-Vecchia » ⁴.

Conclusion

Nous devons maintenant voir quelles sont les valeurs économiques des termes que nous venons d'analyser. Dans la grande économie commerciale qu'a connue le monde romain à l'époque impériale il est évident que seuls possèdent une grande valeur économique les vastes complexes portuaires méritant l'appellation latine de *portus* et formés de plusieurs *λίμενες* bien aménagés par les travaux de l'homme. Mais, faute de moyens de communications terrestres bien développés, les catégories inférieures continuent à jouer un rôle économique pour la redistribution des produits. La navigation de cabotage est donc amenée à les utiliser d'une manière courante; même le *salum*, le vieux port punique, continue à être fréquenté comme nous le montre telle mosaïque de Sousse où nous voyons le petit navire caboteur ancré à quelques mètres du rivage, cependant que les dockers, une partie du corps dans l'eau, font la navette entre lui et la plage pour le charger ou le décharger ⁵. Souvent même, lorsque par suite des conditions naturelles il n'était pas possible de construire un port dans un endroit qui appelait cependant des échanges économi-

1. D., L, 16, 59 *portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur : eaque nihilominus statio est conclusa atque munita : inde angiportum dictum est*. Texte qu'il faut compléter par la définition de l'*angiportus* selon Festus (ad uerbum) : *angiportus iter compendiarium in oppido; eo quod sit angustus portus id est aditus in portum*.

2. Cf. ci-dessous, p. 170.

3. *Enéide*, I, 159 et suiv.

4. E. de Saint-Denis, *Le rôle de la mer*, p. 277.

5. Mosaïque de Sousse, cf. M. Rostovzev, *Storia*, pl. LXII, 2 (avec bibliographie); L. Foucher, *art. cit.* (Notes et documents), fig. 8.

ques, on y suppléait en mouillant le navire en pleine mer et en demandant aux *barcae* d'assurer la liaison entre le navire et la côte ¹. Il n'est pas jusqu'aux simples plages, mais pourvues d'une bonne source d'eau fraîche, qui n'aient été recherchées, même des gros navires, pour remplir les coffres à eau nécessaires au ravitaillement de l'équipage et des passagers ².

1. Cf. ci-dessus, p. 49.

2. Il ne faut pas oublier que, si les passagers doivent amener leurs vivres, l'eau leur est par contre fournie par le navire (cf. Xénophon d'Ephèse, *Ephésiaques*, I, 10, 4 et I, 11, 6; Grégoire de Nazianze, *Poèmes sur sa vie*, XI, 144-146).

VI. - LES PORTS DE COMMERCE : LES PRINCIPAUX PORTS

Le développement économique du monde romain a amené le développement de certains complexes portuaires plus ou moins importants, dont quelques-uns lui étaient antérieurs. Ces complexes ne sont plus déterminés par les conditions maritimes du site, car l'homme sait maintenant obvier d'une manière efficace aux insuffisances, voire à l'opposition de la nature, mais uniquement par ses conditions économiques.

Il faut avant tout qu'un port, pour devenir un grand port, se trouve au terminus d'une grande voie commerciale terrestre, route ou fleuve peu importe, qui lui apporte des marchandises à exporter et inversement puisse redistribuer loin à l'intérieur des terres celles qu'il a reçues par la voie maritime. Cette condition est primordiale comme de nos jours : il faut qu'un port ait un arrière-pays. Mais, comme de nos jours également, une autre condition peut jouer : la présence près du port d'une énorme agglomération urbaine. Celle-ci représente alors par elle-même un grand marché de consommation qui réclame pour ses besoins une grande arrivée de marchandises. Il y a là malgré tout un danger de déséquilibre économique; une pareille agglomération peut en effet n'être pas productive et par conséquent ne point fournir aux navires un fret de retour. Il nous paraît cependant qu'assez rapidement une semblable agglomération dut devenir un port d'entrepôt, donc de redistribution comme le fut longtemps de nos jours le port de Londres.

Nous ne prétendons pas ici faire une étude exhaustive des grands ports méditerranéens de l'époque impériale, mais nous voulons seulement essayer de dégager rapidement les principales caractéristiques économiques de ceux qui nous ont paru les plus importants, et cela en suivant un ordre géographique calqué sur celui des principaux écrits géographiques antiques, c'est-à-dire de l'Orient vers l'Occident. Nous mettrons cependant à part les trois plus grands ports méditerranéens du temps par suite de leur rôle et de leur prestige.

Les trois grands ports de l'Empire : Alexandrie, Carthage, Ostie

Ces trois ports, ou si l'on préfère, ces trois complexes portuaires, ont dominé de loin tous les autres jusqu'à la fin du monde romain, concurrencés seulement par Byzance à partir du IV^e siècle, mais ils ne présentent pas les mêmes caractères tant au point de vue économique qu'au point de vue maritime.

Le port d'Alexandrie, dont l'existence à elle seule suffirait à perpétuer la mémoire de son fondateur, est dans une situation économique bien supérieure à celle de son site. Ce dernier présente en effet, à côté d'avantages indiscutables, des inconvénients non moins indiscutables surtout au temps de la navigation à voile. Le premier et le plus grand de ces avantages est celui qui permet encore de nos jours à Alexandrie d'être l'un des plus grands ports de la Méditerranée, c'est-à-dire sa situation par rapport aux bouches du Nil. Placé à l'Ouest du delta, le port se trouve à l'abri des atterrissements du fleuve par suite de la présence du courant marin Ouest-Est qui entraîne les alluvions au-delà de ses parages. Un second avantage, très important dans la constitution des ports antiques, réside dans la présence de l'île de Pharos au large de la côte ; cette île qui avait possédé elle-même un petit port antérieur à la constitution d'Alexandrie, a permis par son rattachement à la terre ferme, grâce à la chaussée de l'heptastade, de délimiter les bassins des ports orientaux et occidentaux. Mais au point de vue de la navigation le port présentait un très grand inconvénient qui n'a disparu qu'avec la navigation à vapeur : la sortie en est difficile pour les navires par vent de Nord-Ouest, or c'est là la direction des fameux étésiens qui dominent dans la région pendant une grande partie de la saison de la navigation ¹; c'est ce qui explique que les navires devaient être remorqués jusqu'en haute mer par de petites embarcations à rames ².

Malgré cet inconvénient majeur, les avantages économiques de la situation l'emportèrent de loin sur les insuffisances naturelles et permirent d'exploiter au maximum les conditions favorables qui en résultaient. La proximité du delta, sans les inconvénients de celui-ci, lui permit de devenir très vite, au détriment des autres ports égyptiens comme Péluse, le débouché exclusif de la vallée du Nil. Débouché du Nil, le port d'Alexandrie profita de l'activité économique de toute l'Égypte et devint ainsi le plus grand port exportateur de blé de l'Antiquité dès l'époque ptolémaïque; en même temps il expédiait au loin les autres productions de l'agriculture et de l'industrie égyptiennes, en particulier le papyrus dont l'Égypte avait le quasi-monopole ³. Mais Alexandrie n'était pas qu'un port d'exportation des produits proprement égyptiens, elle était aussi, et cela dès le temps des Ptolémées également, le grand port redistributeur dans tout le monde méditerranéen des produits de l'Orient, de l'Arabie et de l'Éthiopie voisines, aussi bien que de l'Inde lointaine et même de l'Extrême-Orient. Ces produits lui parvenaient par le Nil, soit qu'ils aient débarqué aux ports de la mer Rouge pour gagner de là par les routes caravanières bien aménagées le port niliaque de Coptos ⁴, soit qu'ils aient emprunté, dans les moments où il fut en service sous l'Empire, le fameux canal des pharaons qui unissait la branche pélusiaque du Nil au golfe de Suez ⁵. Cette navigation fluviale venait aboutir à Alexandrie même où

1. César, *Guerre civile*, III, 107; Tacite, *Histoires*, II, 98.

2. C'est ce que nous déduisons de la description du port dans Synésius, *Lettres*, 147, où il est question d'un navire remorqué (*Greek text*).

3. L. Casson, *The grain trade* (art. cit.); K. Leider, *op. cit.*

4. Strabon, XVII, 815; Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, VI, 102-103.

5. Hérodote, II, 158; Strabon, XVII, 804; Diodore de Sicile, I, 33, 9-11; pour sa remise en état sous Trajan, cf. R. Paribeni, *Optimus princeps; saggio sulla storia e sui tempi dell'imperatore Traiano*, t. II, Messine, 1927, p. 140.

le port intérieur construit sur les bords du lac Maréotis était uni tout à la fois à la branche occidentale du fleuve et au port de mer par un canal ¹.

Ce trafic n'était pas à sens unique et, si **Alexandrie** était peut-être le plus grand port exportateur de la Méditerranée, les importations n'en tenaient pas **moins** une place considérable de son trafic. Il s'agissait d'importations au bénéfice de l'Égypte comme les vins et l'huile d'olive, et également d'importations en vue d'alimenter le commerce avec les pays d'Orient qui, contrairement à ce qu'en ont dit des esprits chagrins comme Pline l'Ancien, n'était pas seulement un commerce à sens unique ². Il faut reconnaître cependant qu'il y avait un déséquilibre certain entre les importations et les exportations en faveur des secondes et cela parce que rien ou peu de choses venait à Alexandrie en contrepartie du blé fourni à Rome, puis à Constantinople.

L'autre grand port du continent africain, au sens moderne du mot, est le vieux port phénicien de **Carthage**, rené de ses cendres par la volonté de César ³ et redevenu très rapidement aussi important, sinon plus, qu'avant sa destruction. Mais son développement ne repose plus exactement sur les mêmes données. Ce qui avait fait sa valeur aux temps de la domination économique de Carthage sur le monde méditerranéen occidental, c'était essentiellement sa situation à l'extrémité Nord-Est de l'Afrique du Nord, face à la Sicile dont elle commandait le détroit. Maîtresse du passage de la Méditerranée orientale à l'occidentale, Carthage avait pu grâce à la puissance de sa flotte être l'intermédiaire entre les deux bassins, de même que sa mainmise sur le détroit de Gibraltar lui avait valu le monopole du commerce atlantique. Tout cela est maintenant révolu, mais Carthage se trouve le port par excellence du blé africain : c'est dans ses greniers que viennent s'amasser les récoltes des fertiles régions de la Proconsulaire et de la Byzacène; c'est de son port que partent, à partir de Néron, les trois quarts du blé réclamé pour le ravitaillement de Rome ⁴. De plus, point d'aboutissement d'une grande partie du réseau routier africain ⁵, Carthage peut exporter non seulement les huiles, les olives et les produits industriels de l'Afrique du Nord, mais aussi la majeure partie des produits venus de l'Afrique noire au travers du désert ⁶. De son ancien rôle elle a conservé cependant celui d'escale sur les grandes routes transméditerranéennes ⁷; mais il s'agit là d'un rôle secondaire.

Or ce qui fait la valeur de Carthage c'est bien sa situation économique-géographique et non son site. On ne peut pas dire en effet que la position de la ville soit naturellement favorable au développement d'un grand port, puisqu'on en est encore à se demander où et comment s'était établi le port de commerce

1. Strabon, XVII, 792-793.

2. Sur ce commerce le texte essentiel est le *Périple de la mer Erythrée* et les ouvrages les plus récents M. Wheeler, *Rome beyond the imperial frontiers*, Londres, 1953 (trad. fr. par M. Thomas, Paris, 1960), ch. VIII à XIII et J. Schwartz, *L'empire romain et le commerce oriental*, Annales, 1960, p. 18-44.

3. Strabon, XVII, 833; Appien, *Des affaires puniques*, 136; cf. A. Audollent, *Carthage romaine*, Paris, 1901, p. 42 et suiv.

4. G. Picard, *Néron et le blé d'Afrique*, Cahiers de Tunisie, t. IV, 1956, p. 163-172.

5. P. Salama, *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*, Alger, 1951, p. 53-56.

6. A. Audollent, *op. cit.*, p. 363-364.

7. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I.

de la Carthage romaine ¹ qui ne pouvait évidemment utiliser le cothon, l'ancien port militaire carthaginois taillé de main d'homme à l'intérieur des terres ². Sans doute un vaste ensemble de quais et de jetées délimitant des bassins tout le long de la côte, puisque nous voyons le jeune Augustin s'embarquer à destination de Rome non loin des murs de la basilique de Saint-Cyprien, bien au Nord des murailles de la ville ³. C'est cette extension du port qui permet seule d'expliquer que Carthage ait pu être sous l'Empire l'une des principales places de commerce méditerranéennes, concentrant la plus grande partie des activités d'échange de l'Afrique romaine ⁴.

Avec Ostie, ou plus exactement le complexe portuaire des bouches du Tibre, complexe qui s'étend en fait jusqu'au port romain lui-même, nous nous trouvons en présence d'une situation tout à fait différente au point de vue économique. Cet ensemble ne doit en effet son importance qu'au seul fait que Rome ait été la capitale de l'Empire, l'Urbs par excellence. Certes Cicéron a loué Romulus d'avoir établi sa ville suffisamment près de la mer pour profiter de son commerce, et suffisamment loin pour n'avoir à redouter ni les atteintes des pirates, ni le relâchement des mœurs qu'engendre la vie d'un port ⁵; cependant les bouches du Tibre ne se prêtaient guère à l'établissement d'un bon port par suite des conditions naturelles, en particulier l'alluvionnement considérable du Tibre et la présence d'une barre à l'embouchure du fleuve ⁶. Ces conditions naturelles mauvaises expliquent que pendant longtemps la vieille colonie d'Ostie, que la tradition disait avoir été fondée par Ancus Martius, n'ait joué qu'un rôle assez faible au point de vue économique; les gros navires ne pouvaient y aborder et ils devaient décharger leurs cargaisons au large sur des allèges, et ce n'est qu'après qu'ils pouvaient pénétrer dans le fleuve ⁷. C'est pourquoi les Romains utilisèrent pour les besoins de la ville d'autres ports : Terracine, dans une remarquable situation naturelle non loin du cap Circei, et surtout le grand port grec de la Campanie, Dicaearchia-Pouzzoles, bien situé mais malheureusement trop loin de la ville. César chercha à pallier ces inconvénients et pour cela il envisagea une double solution. La première aurait consisté à construire un canal à assez grande section entre Terracine et le Tibre de manière à permettre aux marchandises d'arriver directement au port de Rome même ⁸; la seconde était la création d'un port artificiel sûr à Ostie, aux bouches mêmes du fleuve ⁹. La mort devait empêcher César d'entreprendre ces travaux, mais, si les premiers ne

1. C. Picard, *Carthage*, Paris, 1951, p. 27-29; colonel J. Baradez, *Les ports de Carthage*, CRAI, 1955, p. 1 et suiv.

2. C. et G. Picard, *La vie quotidienne à Carthage au temps d'Hannibal*, Paris, 1958, p. 26-33.

3. Augustin, *Confessions*, V, 15; cf. *Stadiasmé...*, 124.

4. C'est pourquoi le blé de l'annone y est concentré au IV^e siècle, cf. *C. Th.*, XIV, 25; Ammien Marcellin, XXVIII, 1, 17, sur le proconsul d'Afrique Hymétius accusé d'avoir distribué aux Carthaginois lors d'une famine le contenu des greniers de l'annone; condamné il fut par la suite réhabilité et les Africains lui élevèrent des statues en reconnaissance de son acte, *CIL*, VI, 1729 et 1736.

5. Cicéron, *De la République*, II, 3, 5-8.

6. J. Le Gall, *Le Tibre*, *op. cit.*, p. 22 et suiv.

7. Denys d'Halicarnasse, *Antiquités de Rome*, III, 44.

8. Plutarque, *Vie de César*, 58.

9. Plutarque, *ibid.*; Suétone, *Vie de Claude*, XX.

devaient jamais aboutir, quoiqu'on y ait pensé à plusieurs reprises, les seconds devaient être réalisés par Claude et perfectionnés par Trajan. Ports artificiels créés de toute pièce dans les alluvions du fleuve ils ne correspondaient qu'à un certain état du développement économique de la ville dont ils dépendaient. Lorsque celui-ci vint à diminuer, ces ports devenus trop importants par rapport aux possibilités économiques ne furent plus entretenus; la nature reprit ainsi ses droits et ils disparurent comblés par les dépôts du Tibre.

Les conditions du trafic, l'existence de cet énorme marché de consommation qu'était la Rome impériale, furent donc seules à l'origine de ce complexe portuaire. Son trafic était un trafic d'importation : au premier plan, pour la quantité sinon pour la valeur, le blé et l'annone qui venait s'entasser dans les horrea du port avant que d'être transporté jusqu'à ceux de la ville. Mais les denrées alimentaires (huiles, olives, vins, ...) qui venaient s'ajouter au blé devaient former un tonnage considérable ainsi que les matériaux de construction, les tissus, les parfums, les objets d'art et autres articles de luxe, sans oublier les bêtes féroces ou exotiques pour les jeux de l'amphithéâtre. Mais, si ces ports sont nés des importations, pouvons-nous affirmer que l'agglomération romaine ne fournissait aux navires qui venaient aborder au Portus aucun fret de retour? Aux premiers siècles de l'Empire il ne semble pas effectivement que pareille sorte de fret ait existé : les navires annonaires repartaient à vide, tout au plus prenaient-ils des passagers à destination de l'Égypte et de la Syrie-Palestine ¹. Nous savons également qu'après le grand incendie de Rome, Néron obligea les navires venus jusqu'à Rome à se charger des décombres pour aller les jeter en haute mer, ce qui se conçoit mal s'ils avaient eu à leur disposition un fret de retour ². Par la suite un certain fret dut être fourni aux navires venant s'ancrer au Portus; cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord une raison de logique économique : il semble anormal qu'un port puisse vivre uniquement de ses importations, surtout un port comme le complexe des bouches du Tibre qui se trouvait au point de jonction de trois ou quatre grandes routes de commerce maritime (Gaule-Italie; Afrique-Italie; Espagne-Italie; Orient-Italie). Devenu plaque tournante de la navigation méditerranéenne ce complexe dut jouer dans l'économie méditerranéenne impériale un rôle d'entrepôt. Nous sommes en droit de penser, même si aucun texte ne nous l'affirme, que les navires des provinces occidentales venaient y embarquer les marchandises orientales et qu'inversement les navires des provinces de l'Orient venaient s'y ravitailler en produits occidentaux. Or, comme nous l'avons dit ³, les fragments d'Aphrodisias de l'édit de Dioclétien nous montrent qu'il existait un trafic à partir de Rome au début du IV^e siècle, et ce aussi bien vers l'Occident que vers l'Orient. En l'absence d'une production industrielle importante de la région romaine, et en l'absence encore plus évidente d'une production agricole exportable, il ne peut s'agir que d'un commerce de redistribution, favorisé par les puissants organismes commerciaux qui se développèrent aux bouches du Tibre en rapport avec le ravitaillement de Rome. Il ne faut pas oublier de plus que, Rome étant la plus grande ville du monde méditerranéen en même temps que son principal centre administratif

1. Philon d'Alexandrie, *Contre Flaccus*, 25-27.

2. Tacite, *Annales*, XV, 43.

3. Cf. ci-dessus p. 98.

et intellectuel, ses ports connurent un très important trafic de voyageurs. Ce trafic se poursuivit à l'époque chrétienne, malgré le déclin politique de l'Urbs, et c'est alors que nous voyons des âmes pieuses y fonder des *xenodochia*, des hôtelleries à leur intention ¹.

Malgré leur diversité ces trois ensembles portuaires présentent un caractère commun, leur énormité; cependant, par suite du système de communication de l'époque, c'est-à-dire la précarité relative des transports terrestres qui fait que, contrairement à ce que l'on a pu écrire ², la voie maritime ou fluviale est toujours recherchée, ils n'ont pas joué le rôle exclusif de nos grands ports modernes. Ainsi ont-ils laissé se développer à leurs côtés toute une série de ports de moindre importance dont certains eurent un rôle qui dépasse largement celui d'un port régional; mais, beaucoup plus que les trois grands ports, ils ont évolué en fonction des conditions générales de l'économie du monde romain.

Les ports de la Méditerranée orientale

Si nous reprenons les divisions géographiques de la Méditerranée que nous avons précédemment définies, nous commencerons notre examen des ports par ceux de la Méditerranée orientale, c'est-à-dire à l'Est de la ligne idéale qui va de l'extrémité occidentale de la Pentapole cyrénaïque au cap Crioumétépon, et de l'Ouest de la Crète au cap Malée par l'île de Cythère. Nous y étudierons successivement les ports de la côte libyenne, ceux de la Syrie-Phénicie et de l'Asie Mineure et nous terminerons par ceux de la Grèce orientale et des Balkans.

Si nous nous tournons du côté de la Cyrénaïque nous trouvons tout à la fois, pour les débuts de l'Empire, une situation économique capable d'alimenter un trafic important et de bons ports. La situation économique résulte des richesses naturelles du pays, véritable oasis à la lisière du désert, et des besoins de la population qui paraît y avoir été importante. Pour ce qui est des ports, elle dispose, au témoignage de Strabon, du bon port de **Bérénice** (Benghazi) et de celui d'**Apollonia** (επίτειον de Cyrène) ³. A partir de là le pays est en relation avec l'ensemble du monde méditerranéen. Mais la Cyrénaïque et ses ports ont connu très tôt la décadence, peut-être à la suite de la révolte du temps de Trajan ⁴. A la fin du IV^e siècle, si le pays reste réputé pour la production du silphium, l'élevage des chevaux et les animaux exotiques arrivant par les routes caravanières du désert pour les besoins des jeux ⁵, ses relations sont très limitées. En fait le pays n'est plus en rapports suivis qu'avec Alexandrie; pour le reste du monde méditerranéen il lui faut soit passer par l'intermédiaire de l'Égypte, soit attendre le hasard d'un navire venant vendre sa cargaison ⁶.

1. Jérôme, *Lettres*, 66, 11; 77, 10.

2. A. Thomazi, *Histoire de la navigation*, loc. cit.

3. Strabon, XVII, 836-837.

4. Dion Cassius, LXVIII, 29-32.

5. Synésius, *Lettres*, 134.

6. C'est ce qui ressort de la correspondance de Synésius qui nous montre que la Cyrénaïque n'est plus fréquentée que par des caboteurs ou des tramps, comme celui du marchand de vêtements de la lettre 52. Cette pauvreté est également affirmée dans son traité *De la royauté*, 3 : « Cyrène, ville grecque, nom antique et vénérable, jadis l'objet des chants de mille poètes, aujourd'hui pauvre et désolée, amas de ruines, elle a besoin des secours d'un roi pour recouvrer un peu de son ancienne splendeur ».

Pour ses besoins économiques réduits elle utilise essentiellement le port de **Phycus** qui, au temps de Strabon, méritait à peine d'être mentionné par le géographe.

Au-delà de la Pentapole cyrénaïque, le *Stadiasme*, qui est notre principale source géographique pour ces régions, nous cite de nombreux ports ou lieux de refuge, mais à part **Paraetionium** ils n'ont aucune importance économique. Paraetionium par contre est une escale sur les routes d'Alexandrie vers l'Ouest et est le débouché maritime de l'oasis d'Ammon auquel il est relié par une route caravanière. Port assez actif au siècle d'Auguste il conserve encore à la fin de l'Empire un certain trafic et voit passer des navires à destination de l'Italie ¹, ce qui ne semble plus vrai pour la Cyrénaïque ².

Les ports de la Syrie-Palestine présentent un caractère assez original, par rapport à la région d'Afrique que nous venons de considérer, c'est leur abondance qui contraste avec les qualités maritimes plutôt maigres du rivage. Cette abondance s'explique par la vocation maritime ancienne des populations de ces pays ³, mais encore plus par leur valeur économique. La Syrie-Palestine est une grande région agricole productrice surtout de fruits recherchés dans tout le monde romain, comme les prunes de Damas ou les dattes de Nicolas, mais elle est surtout une grande région industrielle avec ses multiples spécialités textiles et tinctoriales; d'autre part, point d'aboutissement de routes caravanières apportant les produits de l'Arabie vers les ports méridionaux et ceux de l'Asie intérieure et orientale vers **Antioche** ⁴, elle est un grand centre de redistribution et de commerce. Mais, si les vieux ports de **Beyrouth, Tyr, Sidon ou Maïuma** (la marine de Gaza) continuent à avoir une grande activité, cette activité est surtout régionale, c'est-à-dire qu'elle est le fait de marins et de commerçants locaux. D'autre part les conditions maritimes de ces ports, pour si bonnes qu'elles fussent, ne se prêtaient pas au développement de grands complexes économiques ⁵. C'est pourquoi à l'époque romaine ils sont de loin dominés par des créations récentes d'époque hellénistique ou même romaine qui sont, du Sud au Nord, Césarée de Palestine, Laodicée et le complexe portuaire de l'Oronte, Séleucie-Antioche.

Césarée est un port totalement artificiel, créé sur une côte importueuse par la volonté d'Hérode le Grand qui le baptisa ainsi en l'honneur d'Auguste pour se faire pardonner d'avoir pris le parti d'Antoine dans les guerres civiles ⁶. Il fut construit en un lieu dit tour de Straton où les navires étaient auparavant obligés de s'ancrer au large cependant que des allèges et des chaloupes transportaient leurs cargaisons à la côte. Débouché géographique de la Samarie, en particulier de la riche plaine de Saron, Césarée n'était pas destinée à jouer

1. Strabon, XVII, 799 et 813-814; Jérôme, *Vie d'Hilarion*, 34-35.

2. Synésius, *Lettres*, 4.

3. Jérôme, *Commentaire d'Ézéchiel*, IX, 27, 16.

4. M. P. Charlesworth, *op. cit.*, p. 53 et suiv.; *Economic Survey*, t. IV, p. 198-200.

5. Il nous semble que ces ports voient surtout passer leurs propres marins plus que des marins venus d'un peu partout du monde méditerranéen, ce qui ne les empêche pas d'être en rapport avec les ports de toutes les régions de l'Empire, par exemple Pouzzoles comme le montre la lettre des Tyriens de cette ville (W. Dittenberger, *OGIS*, n° 595), ou Arles comme le prouve la copie à Beyrouth de la lettre du préfet de l'annonce Julianus en faveur des naviculaires arlésiens (*CIL*, III, 14165 [8]).

6. Flavius Josèphe, *Antiquités judaïques*, XIII, 11, 2; *Guerre juive*, I, 21.

un rôle supérieur à celui des autres ports syro-palestiniens si elle n'était pas devenue la capitale administrative de la Judée, résidence du gouverneur romain et d'une garnison assez nombreuse par suite de l'agitation fréquente du monde juif. D'autre part sa situation en fit le port de Jérusalem : elle vit ainsi passer les pèlerins se rendant à la Ville Sainte pour la Pâque, jusqu'au temps de la seconde révolte juive, puis au IV^e siècle, les foules chrétiennes venant prier aux Lieux Saints ¹.

Tout autre est la valeur économique de la conurbation antiochienne, si nous pouvons emprunter ce terme à la géographie économique moderne. **Antioche** elle-même, fondation et capitale des Séleucides, quoique distante de la mer de 120 stades, était un port excessivement actif par suite de la navigabilité de l'Oronte, améliorée d'ailleurs par les travaux entrepris sous l'Empire ². D'accès malgré tout difficile, surtout pour les gros navires, Antioche était réunie par la route et par le fleuve à son avant-port de **Séleucie de Piérie**, construction artificielle des Séleucides. Au IV^e siècle nous devons supposer une augmentation du trafic de la région puisque l'empereur Constance entreprit des agrandissements à Séleucie ou de nouveaux bassins semblent avoir été creusés ³. D'autre part la région d'Antioche proprement dite est très étroitement unie par le district d'Apamée et la vallée de l'Eleutheros au port de **Laodicée**, autre création des Séleucides sur un emplacement qui se prêtait mieux à l'installation d'un port ⁴. Quelle pouvait bien être l'importance économique de ce complexe ? Antioche étant l'une des villes les plus peuplées de l'Empire, la troisième sans doute après Rome et Alexandrie ⁵, importait pour la nourriture de ses habitants ; d'autre part les districts qui l'entourent étant des districts agricoles riches certes, quoique insuffisants pour les villes de la région, elle ne disposait d'aucun produit local pour l'exportation, d'autant plus que l'industrie y était faiblement développée ⁶. Par contre elle jouait un très grand rôle dans la redistribution des produits de l'Extrême-Orient, entre autres la soie de Chine, qui lui arrivait par les grandes routes caravanières de l'Asie intérieure ⁷. A tous ses rôles purement économiques il faut en ajouter un qui a sûrement contribué au développement du trafic d'Antioche et des ports satellites, le rôle militaire. Nous savons en effet qu'au milieu du IV^e siècle, et c'est là peut-être l'origine des travaux de Constance à Séleucie, Antioche et ses ports de Séleucie et Laodicée furent les bases de l'expédition contre les Perses préparée par Constance et réalisée malheureusement par Julien ⁸. Comme la guerre contre les Parthes et les Perses a été quasi permanente tout au long de l'Empire, on peut supposer facilement que le complexe

1. *Actes des Apôtres*, 18, 22; *Vie de Mélanie la Jeune*, 35.

2. Pausanias, VIII, 29, 3; Libanius, *Antiochikos*, 262; *C. Th.*, X, 23, 1; cf. Chr. Courtois, *Politiques navales*, art. cit., p. 230-234 et R. Martin, commentaire du discours de Libanius dans A. Festugière, *Antioche païenne et chrétienne*, Paris, 1959, p. 59-60.

3. Julien, *Discours*, I, 33; cf. notre commentaire de l'*Expositio totius mundi*, § 27.

4. Strabon, XVI, 752.

5. Ausone, *Classement des villes célèbres*, 15 *tertia Phoebeae lauri domus Antiochia*; il est vrai qu'en fait il la place seulement au 4^e rang après Rome, Carthage et Constantinople, *ex aequo* avec Alexandrie.

6. P. Petit, *Libanius*, op. cit., p. 298 et suiv.

7. P. Petit, op. cit., p. 304-305 et carte p. 306; R. Martin dans A. Festugière, op. cit., p. 59-60, avec bibliographie.

8. *Expositio... mundi*, § 27; cf. notre commentaire.

antiochien en a constamment profité (sauf les cas assez rares malgré tout où il en fut victime) ¹. Contrastant avec les côtes syro-palestiniennes, les côtes de l'Asie Mineure se sont de tout temps prêtées à l'installation de ports par suite de la configuration très découpée du rivage qui donne naissance à de nombreux sites favorables, que ce soit sur la côte méridionale ou sur la côte occidentale, les deux seules qui nous intéressent ici en y ajoutant celles de la Propontide et des Détroits. Mais il y a à notre point de vue une assez grande différence entre les ports méridionaux et les ports occidentaux. Les premiers ne nous intéressent guère au point de vue du grand trafic économique parce qu'ils ne se trouvent pas aux points d'aboutissement de routes continentales importantes et ne jouent de fait qu'un rôle économique régional quelle que soit la valeur de leur site, à l'exception sans doute de Tarse qui était un nœud routier assez important en rapport avec la région antiochienne et avec les grandes artères commerciales du plateau anatolien ². Mais tous les autres, que ce soit Pergé ou Sidé ou Myra, voire même Corycos, ne pouvaient jouer un grand rôle et cela même si nous retrouvons de leurs marins ou de leurs commerçants dans des ports lointains ³. Par contre, les ports occidentaux ont joué de tout temps un très grand rôle quoique l'alluvionnement des rivières les ait souvent obligés à se déplacer ⁴. Mais, et cela est très caractéristique, malgré l'intensité des activités économiques de la côte occidentale on n'assiste pas à une concentration des activités portuaires en quelques points mieux favorisés. Comme au temps de la Grèce classique et de l'époque hellénistique, les vieilles villes grecques d'Asie Mineure conservent leur importance, en particulier les trois grandes métropoles économiques de Milet, Smyrne et Éphèse dont le site et la situation économique sont à peu près semblables. Toutes trois sont au fond de golfes bien abrités, près de l'estuaire d'un fleuve dont la vallée se trouve être la partie terminale d'une grande route qui par l'intérieur du plateau central de l'Asie Mineure conduit vers les régions de l'Asie intérieure et au-delà vers l'Extrême-Orient. D'autre part, ces routes drainent vers ces ports les productions du plateau : produits agricoles et produits d'élevage, mais aussi produits industriels venus des villes de l'intérieur ⁵. Il y avait, cependant, une prééminence à peu près indiscutable en faveur d'Ephèse. C'était là, en effet, que venait aboutir par la vallée du Caystre la principale des routes de l'Asie Mineure; de plus la ville était un grand centre industriel et un grand centre religieux. Cette prééminence se marque entre autres par le fait que c'était là que se trouvait le siège central de l'administration des impôts indirects prélevés sur les marchandises passant par les ports asiatiques, la *quadragesima portuum*

1. Par exemple en 260 lors de la défaite de Valérien ou au début du règne de Gallien : Ammien Marcellin, XXIII, 5, 3; Zosime, I, 27.

2. C'est là qu'aboutit la route venue du plateau par les passes du Taurus, route par laquelle passèrent, l'une à la poursuite de l'autre, les armées de Pescennius Niger et de Septime Sévère en 194 avant la bataille d'Issus; cf. Hérodien, III, 6-9 et Dion Cassius, LXXIV, 7.

3. Marins de Corycos à Pouzzoles : Ch. Dubois, *Pouzzoles*, p. 109.

4. Pour Éphèse, cf. Strabon, XIV, 641; K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen*, p. 202-203.

5. E. Gren, *op. cit.*, p. 40 et suiv; D. Magie, *Roman rule in Asia Minor to the end of the third century after Chr.*, Princeton, 1950, t. I, p. 34-52.

Asiae dont le nom même milite en faveur de la dispersion des activités commerciales entre les nombreux ports de la région ¹.

Il apparaît cependant que, malgré toute leur activité, les ports de l'Asie Mineure connurent au cours de l'Empire une baisse économique indiscutable parce que les grandes routes économiques du monde antique les abandonnèrent. Une partie de leur ancien trafic dut être absorbé par le complexe antiochien par suite de l'énormité de sa population et de la bonne organisation des routes caravanières du désert de Syrie; mais surtout la majeure partie de leurs activités furent drainées vers le Nord, vers les ports de la Propontide par suite de l'organisation de la grande voie danubienne ². Les ports de la Troade deviennent les têtes de ligne de la navigation en direction de la Grèce et voient passer très tôt un grand nombre de voyageurs à destination de Thessalonique d'où ils poursuivent leur voyage soit vers la Grèce, soit vers l'Occident ³. Mais ce sont surtout les ports de la Propontide, Cyzique et Nicomédie, qui absorbent l'essentiel du trafic. **Cyzique** doit son importance à son site naturel qui se prêtait admirablement à l'installation d'un port. Mais les avantages naturels de ce site avaient toujours existé et pourtant la ville n'était jamais devenue jusque-là un très grand centre économique. Il en va tout autrement à partir de la fin du I^{er} siècle où les discours des grands rhéteurs Dion Chrysostome et Aelius Aristide nous permettent d'entrevoir une très grande prospérité de la ville, prospérité confirmée par la fréquence et la diffusion de ses émissions monétaires ⁴. Mais à la fin du III^e siècle c'est **Nicomédie** qui absorbe presque toutes les activités économiques de l'Asie Mineure. Cette ville, qui faillit devenir la capitale de l'Empire avec Dioclétien ⁵, joignait à sa situation maritime le fait qu'elle était à un grand carrefour routier, en particulier elle se trouvait au terminus de l'une des grandes routes du plateau de l'Asie Mineure, route qui l'unissait à la région du Haut-Euphrate et par le fleuve aux pays de l'Orient ⁶. Son importance portuaire nous est marquée par l'édit de Dioclétien qui, comme nous l'avons vu, nous donne les tarifs à partir de Nicomédie en direction des autres grands ports méditerranéens, elle nous est également rappelée par la monodie composée par Libanius à l'annonce de sa destruction par un tremblement de terre en 358 ⁷ : « port que les navires en fuite abandonnaient à la hâte en coupant leurs amarres, lui qui, auparavant, était plein de navires de transport, maintenant plus une barque ne navigue vers lui; il est plus craint des emporoi que la demeure de Scylla » ⁸. Mais il ne semble pas que les fameux projets de Pline Le Jeune, d'y adjoindre un

1. S. J. De Laet, *Portorium*, *op. cit.*, p. 273 et suiv. et 378.

2. E. Gren, *op. cit.*, p. 34 et suiv.

3. Sur l'importance d'Alexandrie de Troade pour le transport des voyageurs vers la Grèce et l'Occident, cf. *Actes des apôtres*, 16, 11; Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, IV, 11; K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, p. 200; E. Gren, *op. cit.*, p. 14-15.

4. Strabon, XII, 575; Aelius Aristide, *Discours*, XXVII; W. Ruge, *Art. Kyzicos*, P.W., 23, 1, Stuttgart, 1925, col. 228-232.

5. Lactance, *Sur la mort des persécuteurs*, VII, 10.

6. E. Gren, *op. cit.*, p. 52 et suiv.

7. Libanius, *Discours*, LX; Ammien Marcellin, XVII, 7, 1-8; XXII, 9, 3-5.

8. Libanius, *Discours*, LX, 21 (Greek text).

port intérieur sur le lac Sophon que l'on aurait relié à la ville par un canal, aient jamais abouti ¹.

Si nous passons de la rive asiatique de la Propontide et des Détroits à sa rive européenne, nous trouvons tout d'abord **Byzance-Constantinople**, le vieux port grec gardien de la route de la mer Noire et du blé. Or, malgré sa situation remarquable et son site encore plus admirable, Byzance n'a pas été à l'époque romaine un grand port. C'est ainsi que sa destruction par Septime Sévère n'a nullement été ressentie par l'économie méditerranéenne ²; elle ne commence à présenter un intérêt qu'au III^e siècle comme porte de la mer Égée et de la Méditerranée, du *mare nostrum*, lors des attaques des barbares ³. Mais c'est uniquement à partir du moment où Constantin y transporta sa capitale et en fit une nouvelle Rome que Byzance-Constantinople retrouva sa gloire maritime, malgré l'inconvénient résultant du courant du Bosphore qui rend l'accès du port assez délicat pour les navires à voile ⁴. C'est alors qu'elle mérite pleinement l'éloge que lui décerne le rhéteur Himérius : point de jonction de l'Égée et de la mer Noire, du continent européen et du continent asiatique « toi seule l'emporte par tes merveilles sur la ville de Romulus, mélangeant la beauté à la grandeur, de telle sorte que les citoyens de Rome ne peuvent rien opposer à ta beauté. Vers toi, de partout et de tous les ports, viennent les navires de transport; ils n'ont pas besoin d'un Tibre pour arriver jusqu'à tes murs; quand ils arrivent de la mer c'est à tes propres murailles qu'ils abordent et s'amarrent » ⁵. Constantinople, favorisée par les nécessités du ravitaillement de sa population à la manière de celle de Rome, devint alors et pour longtemps, l'un des principaux, sinon le principal, ports de la Méditerranée succédant au complexe romain par ses activités annonaires ⁶.

Au Sud de Constantinople deux ports seulement concentrent le trafic de la presqu'île sur sa côte orientale, Thessalonique et Corinthe. **Thessalonique** continue à jouer le rôle traditionnel de port de la Macédoine, mais elle y ajoute, pendant une bonne partie de l'Empire, celui de tête de la *uia Egnatia*, donc de port intermédiaire dans les relations de l'Orient avec l'Italie ⁷. Par la suite elle fut également en relation avec les pays du Danube par les vallées de l'Axiros (le Vardar) et du Margus (la Morava). Si sa situation lui donnait une grande valeur économique, il va sans dire que son site, au fond du golfe Thermaïque et à l'abri des atterrissements du fleuve, était favorable au développement du port ⁸. Quant à **Corinthe**, renée de ses cendres par la volonté

1. Plinie le Jeune, *Lettres*, X, 41; 42; 61; 62.

2. Dion Cassius, LXXIV, 10-14; Hérodien, III, 9.

3. Tout d'abord sous Claude II, lors de l'invasion gothique : Histoire Auguste, *Vie de Claude*, 9.

4. La force du courant de la mer Noire vers la mer de Marmara est de l'ordre de 5 nœuds (J. Rouch, *op. cit.*, p. 176).

5. Himérius, *Discours*, 2-6 ([Greek text](#)).

6. Sur l'organisation des fournitures égyptiennes pour Constantinople, cf. Justinien, *Édit*, XIII, 4 et suiv.

7. *Actes des apôtres*, 17; cf. M. P. Charlesworth, *op. cit.*, p. 135; E. Gren, *op. cit.*, p. 31; P. Lemerle, *Philippe et la Macédoine orientale à l'époque chrétienne*, Paris, 1945, p. 70.

8. Strabon, VII, 323.

de César de même que Carthage, elle a tout aussi rapidement que cette dernière retrouvé son importance ancienne. A cheval sur l'isthme entre le golfe Saronique et le golfe de Corinthe elle est, dès l'époque des débuts du christianisme, le port grec par excellence, port de voyageurs comme port de marchandises, port à l'usage de la péninsule comme port de transit et elle conserve cette valeur économique tout au long de l'Empire ¹.

Par contre, il est un port qui, malgré son site remarquable, n'a plus aucune valeur économique, autre que régionale, c'est le port du Pirée. Il est maintenant en dehors des grandes lignes de navigation; les gros navires, hors de proportion avec les ressources économiques de la petite Attique, ne connaissent plus ses rades ². Seuls l'animent encore les voyageurs qui viennent visiter les beautés monumentales de l'Athènes classique et les étudiants venus s'instruire dans ses écoles réputées ³. Pour le reste ce ne sont évidemment pas les besoins de la région, ni ses quelques exportations d'huile, de miel et d'œuvres d'art qui peuvent lui fournir un trafic important ⁴.

Nous ne pouvons laisser la Méditerranée orientale sans dire un mot des ports des îles. Il est clair que l'unification des rivages de la Méditerranée sous l'autorité de Rome leur a porté un coup fatal. Seuls conservent de l'importance les ports des grandes îles parce qu'ils possèdent un arrière-pays. Tels sont les cas de Gortyne en Crète, de Paphos et de Salamine à Chypre. Parmi les autres, deux avaient joué un rôle considérable à l'époque hellénistique, Délos et Rhodes, mais sous l'Empire leurs situations sont bien différentes. Délos, devenu un grand port de commerce lorsque Rome la transforma en un port franc pour concurrencer Rhodes, a perdu toute valeur avec l'unification de la mer; de plus, avec la pacification elle a vu disparaître le grand commerce des esclaves qui avait fait sa fortune à la fin du I^{er} siècle av. J.-C. ⁵. Sa situation au milieu des Cyclades ne présentait aucun avantage économique réel; il est donc naturel que, lorsque les circonstances politiques qui avaient été à l'origine de sa fortune disparurent, celle-ci disparût avec elles. Il n'en fut pas de même de Rhodes. Malgré toutes les vicissitudes de son histoire politique ⁶ Rhodes resta par la force des choses un grand port, sa situation géographico-économique étant telle que la navigation méditerranéenne ne pouvait s'en passer. En effet, l'île et le port de Rhodes sont le nœud essentiel des communications maritimes de la Méditerranée orientale : c'est là, comme nous l'avons vu, que les navires se dirigeant vers le Sud abandonnent la navigation de cabotage de l'Égée pour se lancer dans la navigation au long-cours en direction de la Syro-Phénicie ou de l'Égypte. Ce rôle d'escale lui amenait fatalement un trafic de

1. Aelius Aristide, *Discours*, XLVI, 24; Dion Chrysostome, *Discours*, XXXVII.

2. Lucien, *Le Navire*, 1.

3. Eunape, *Vie de Prohérésios*; Grégoire de Nazianze, *Poème sur sa vie* = *Poèmes*, II, 1, I, 308-310; II, 1, XI, 124-211, *Discours*, XVIII, 21.

4. Lois d'Hadrien sur le commerce de l'huile, IG, II, 1100 = F. Abbott et A. Johnson, *Municipal administration in the roman Empire*, Princeton, 1926, n° 90; cf. J. Day, *An economic history of Athens under roman domination*, Columbia University, 1942.

5. Strabon, X, 486; XIV, 668.

6. Sur les rapports Rhodes-Délos à l'époque hellénistique, cf. L. Casson, *Grain trade*, *op. cit.*; sur l'importance de Rhodes sous l'Empire, entre autres, Aelius Aristide, *Discours*, XXV; sur son histoire, Dion Cassius, XLVII, 33, 36; LVII, 11; LX, 24; Suétone, *Vespasien*, VIII, 6.

transit important même alors que Rhodes avait perdu sa primauté commerciale sur les routes maritimes de l'Est ¹.

Les ports de la Méditerranée centrale

Dans l'espace maritime de la Méditerranée centrale nous devons examiner successivement les ports africains des Syrtes et les ports européens de la mer Adriatique au sens large du mot.

Les Syrtes, de Bérénice à Hadrumète, sont le type même de la côte importueuse par suite des conditions naturelles, mais ce n'était pas là une condition absolue. Seulement, les régions baignées par les Syrtes sont de fait des régions quasi désertiques de valeur économique à peu près nulle. La côte présente bien quelques régions cultivées, mais elles sont discontinues et malgré tout peu développées; le désert y amène bien par quelques routes caravanières les produits exotiques de l'Afrique centrale ²; mais y avait-il là de quoi assurer un trafic important et justifier la création de vastes complexes portuaires artificiels? La seule région ayant quelque valeur économique est la région centrale, la future Tripolitaine, avec les trois villes de **Leptis Magna, Oea et Sabrata**, qui, grâce au climat, ont conservé des ruines imposantes de leur passé romain ³. Mais leurs exportations d'huile et de bêtes pour les jeux ne pouvaient suffire à alimenter un grand commerce, non plus que leurs populations ne devaient réclamer des importations considérables. C'est pourquoi le port de Leptis nous paraît essentiellement une création de prestige de Septime Sévère qui voulut ainsi honorer son pays natal, mais une création contraire à toute règle d'une saine économie, aussi le port ne connut-il jamais une grande activité et périlclita-t-il assez vite ⁴.

La côte de la petite Syrte, bien que dépendant d'une région meilleure au

1. Xénophon d'Éphèse, *Éphésiaques*, I, 11, 6; Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 34 et 55.

2. Mortimer Wheeler, *op. cit.*, chap. VI; G. Picard, *La civilisation de l'Afrique romaine*, Paris, 1959, p. 94-96.

3. R. Bartoccini, *Il porto romano di Leptis magna*, Boll. del Centro Studi per la storia dell'architettura, n° 13, suppl. al anno 1958.

4. Le gros problème est celui posé par le *Stadiasme* qui ne connaît pas de port à Leptis Magna mais seulement un mouillage sûr et une plage avec des dunes (*Stadiasme*, 93); mais de quand date le *Stadiasme*? autrement dit est-il antérieur (Müller) ou postérieur à la construction du port de Leptis. Dans ce dernier cas se réfère-t-il à une description ancienne, ou à l'état contemporain des côtes méditerranéennes? De toute manière l'affirmation de G. Picard « le *Stadiasme* guide maritime du V^e siècle ap. J.-C. » (*Afrique romaine*, p. 377, n. 85) nous paraît assez gratuite. Si nous remarquons que Strabon ne connaît pas non plus de port organisé à Leptis (Néapolis, XVII, 835) mais connaît une certaine navigation à partir de cette ville nous pouvons admettre que l'état décrit par le *Stadiasme* est antérieur aux constructions sévériennes (sur le problème de la date du *Stadiasme*, cf. O. Cuntz, *Der Stadiasmus maris magni*, Texte und Untersuchungen, XIV, 1, p. 243-276).

La description du port antésévérien, telle qu'elle résulte de l'étude citée ci-dessus de R. Bartoccini (plan IV, 2), correspond assez bien à la mention du *Stadiasme*, malgré l'existence de quais construits. De plus l'arrivée de l'oued Lebda au milieu du port ne devait pas en favoriser les activités. D'autre part il nous paraît extraordinaire que le port sévérien, l'un des plus beaux peut-être des ports construits à bassin unique du monde romain, ait connu, si le port antésévérien avait été très actif, une décadence immédiate et irrémédiable presque aussitôt après sa création, comme le reconnaît R. Bartoccini, *Il porto di Leptis Magna nella sua vita economica e sociale*, Mélanges A. Grenier, t. I (coll. Latomus, t. LVIII), Bruxelles, 1962, p. 228-243. On pourrait affirmer, sans trop s'avancer, que ce port remarquable n'a pratiquement servi qu'à l'importation des matériaux nécessaires à la reconstruction monumentale de la ville.

point de vue économique, n'a jamais vu se développer de grands ports par suite de la mauvaise allure générale de la côte elle-même, côte basse avec de faibles fonds, mais surtout parce que la prépondérance du port de Carthage, au Nord, rendait inutile la constitution d'un grand port. Les petits ports que nous rencontrons là sont donc assez mal organisés et cela malgré le fait qu'ils soient en relations directes avec le complexe romain pour la fourniture de l'annone ¹.

Au Nord de la Méditerranée centrale la situation est tout autre, bien que l'activité portuaire y soit très irrégulièrement développée.

Si nous considérons la côte occidentale de la Grèce proprement dite du cap Malée au canal d'Otrante nous ne trouvons en fait aucun grand complexe portuaire. Cela non pas parce que les côtes ne s'y prêtent pas, mais parce que les pays qu'elles entourent n'ont aucune valeur économique. Certes la remarquable rade de Méthone est utilisée, surtout dans les relations avec l'Italie du Sud et la Sicile ², mais elle est loin d'avoir l'importance qu'elle prendra par la suite au Moyen Age ³. Le seul port qui ait connu une certaine activité, parce qu'escale sur la route de Corinthe, débouché économique du Nord du Péloponnèse et centre d'industrie textile ⁴, est celui de Patras qui de plus était dans un site portuaire remarquable ⁵. Mais sa situation géographique et économique n'explique pas seule sa prospérité et la faveur d'Auguste contribua grandement à lancer ce port dont le monnayage est un témoin de la richesse ⁶.

Plus importants par contre sont les ports de la côte illyrienne. Du canal d'Otrante au golfe d'Aquilée la côte, profondément découpée par suite de l'invasion de la montagne par la mer, présente de nombreux sites favorables à l'établissement de ports, en particulier sur les goulets qui séparent de la mer les anticlinaux envahis par les eaux. Cependant, les considérations économiques ayant joué plus ou moins inconsciemment, la côte illyrienne voit une remarquable concentration portuaire puisqu'en fait elle ne connaît que deux ports, Dyrrachium et Salone. Vieux port grec, Dyrrachium doit sa fortune à sa proximité de l'Italie et à la *uia Egnatia*, autrement dit c'est le complémentaire de Thessalonique. Son activité a varié en fonction de l'importance économique de la route, c'est-à-dire que le vieux port n'a pas toujours été très florissant. De plus au milieu du IV^e siècle il a été en grande partie détruit par un tremblement de terre qui a entraîné l'immersion des installations portuaires ⁷, mais laissé libre l'utilisation de la lagune.

1. Le port d'Hadrumète est un port de plage (cf. mosaïque de Sousse, L. Foucher, *art. cit.*, fig. 8) et la description qu'en donne la *Guerre d'Afrique* (III, 1-3) le confirme puisque César débarque au port alors que la ville est tenue par ses adversaires et en état de défense; donc il débarque sur la plage à quelque distance de la ville. Parmi les mosaïques de la place des Corporations à Ostie nous trouvons représentés les ports de Sabratha, Sullectum, Gummi, Curubis et Missua (G. Calza, *Il piazzale delle corporazioni e la funzione commerciale di Ostia*, *Bullettino comunale*, t. XLIII, 1915, p. 178-206; G. Becatti, *loc. cit.*).

2. C'est là que Paula aborde (Jérôme, *Lettres*, 108, 7).

3. A. Bon, *Le Péloponnèse byzantin jusqu'en 1204*, Paris, 1951, p. 84.

4. Pausanias, VII, 21, 14.

5. Strabon, VIII, 388; Pausanias, VII, 18-22.

6. Colonie d'Auguste après Actium (Pausanias, *loc. cit.*); monnaies, cf. E. A. Sydenham, *The coinage of Nero*, Londres, 1920, p. 138.

7. Cf. A. Philippson, art. *Dyrrachium*, *P.W.*, t. V, 1905, col. 1882-1887; divers, art. *Durazzo*, *Enciclopedia italiana*, t. XII, 1949, p. 297-298.

Plus au Nord, le port de Salone, bien abrité du large par les îles, est devenu à l'époque romaine le port par excellence de la côte dalmate, bien que situé assez loin de tout fleuve important permettant de franchir aisément les montagnes. En ce sens le port de Narona, situé sur l'estuaire du Naro et par lui en communication relativement facile avec les pays danubiens ¹, était dans une situation économique en apparence meilleure; de même, est-il curieux de voir que l'Antiquité ne semble pas avoir tiré profit de l'admirable situation naturelle des fameuses bouches de Cattaro pour y installer un port, cela sans doute par suite des difficultés de communication avec l'intérieur. Salone présentait malgré tout un certain nombre d'avantages économiques qui expliquent suffisamment son importance. Là se trouvait un nœud routier qui permettait au port d'être en relation avec les pays danubiens; de plus, c'était une ancienne place illyrienne importante et sa situation stratégique l'avait fait disputer au temps des guerres civiles ².

Aux confins de la côte dalmate et de la côte italienne, au-delà de l'Istrie, se trouve le plus grand port de l'Adriatique jusqu'à la création de Venise, le port d'Aquilée. Son importance est, comme nous l'avons déjà vu, essentiellement économique par suite de sa situation à la tête des principales routes conduisant vers l'intérieur des Alpes et, par les grands affluents du Danube, vers les plaines qui jalonnent le cours moyen du fleuve. C'était par ses routes qu'arrivaient vers les régions méditerranéennes les produits miniers et les bois de l'Europe centrale et qu'en repartaient les vins et l'huile des pays méridionaux ³. La situation géographique du port avait amené son dédoublement puisqu'il s'agissait d'un port d'estuaire sur l'embouchure du Natisco : aussi, à côté du port urbain proprement dit, existait-il *ad Gradus*, au point de jonction du fleuve et de la mer, un véritable avant-port ⁴.

La côte italienne ne présente pas d'aussi grands ports et cela pour deux motifs : l'un, que nous connaissons bien, est que la côte ne présente pas de ports naturels ⁵; l'autre est que les relations économiques de l'Italie se font tout naturellement par sa côte occidentale par suite de la dissymétrie géographique de la péninsule qui ne laisse le long de la mer Adriatique que de maigres plaines sans grande valeur. Deux régions cependant font exception, et c'est là que nous trouvons les seuls grands ports adriatiques de l'Italie, la plaine du Pô au Nord et l'Apulie au Sud. Entre les deux, le seul port connu est celui d'Ancône, dont l'importance économique, même après les travaux de Trajan, ne semble jamais avoir été bien grande ⁶, et cela malgré sa bonne situation naturelle.

1. Strabon, VII, 315 et ill7, sur l'estuaire du Naro; Mela, II, 57.

2. Strabon, VII, 315, qui la qualifie de (*Greek text*); détruite par suite de sa fidélité aux Césaricides (Dion Cassius, XLII, 11), puis reconstruite, elle resta fidèle à la cause romaine lors de la grande révolte dalmate (Dion Cassius, LV, 29).

3. Cf. S. Panciera, *Vita economica di Aquileia in età romana*, Associazione nazionale per Aquileia, quaderno n° 6, Venise, 1957; Strabon, IV, 207 et V, 214; Julien, *Discours*, III, 17 (éd. Bidez).

4. Développé surtout à l'époque chrétienne; cf. pour les inscriptions d'Orientaux trouvées ad Gradus : L. Ruggini, *Ebrei e Orientali nell'Italia settentrionale*, Studia et documenta historiae et iuris, t. XXV, 1950, passim.

5. Strabon, VII, 317.

6. Cf. M. Moretti, *Ancona* (Italia romana, serie 2, vol. 8), Bologne, 1954; cf. Strabon, V, 241.

Au Nord, la plaine du Pô présente des conditions économiques remarquables pour la création d'un port par suite de la présence du fleuve qui fournit un moyen facile de communication vers l'intérieur, drainant tout à la fois les produits agricoles d'une plaine fertile et les richesses des montagnes qui l'encadrent. Ces conditions réclament donc la présence d'un port, mais les conditions naturelles sont très mauvaises aux bouches du fleuve où l'alluvionnement ne permet pas l'installation d'un port stable dans un site naturel. Ce sont ces conditions naturelles qui expliquent le déplacement permanent des ports du Pô, obligés de suivre la progression de la côte. C'est ainsi qu'à l'époque impériale à l'antique Spina avait succédé le port de **Ravenne**, port de commerce mais aussi port de guerre à partir d'Auguste, en attendant de devenir, à l'abri des marécages du fleuve, la capitale de l'Empire d'Occident ¹. Nous avons donc là un type original de port exclusivement déterminé par des conditions économiques.

A l'autre extrémité de la botte italienne, la côte adriatique connut un autre grand port, né tout à la fois des conditions économiques provenant de sa situation à l'extrémité orientale de l'Italie et de remarquables conditions naturelles, qui sont d'ailleurs à l'origine de son nom. **Brindes**, *Brentesium*, la corne de cerf, située au fond d'un golfe profondément ramifié dont l'entrée était de plus défendue contre les tempêtes du large par un îlot ². Bien que son arrière-pays ne soit pas suffisant pour alimenter le trafic d'un grand port, Brindes, comme nous l'avons vu, dut sa fortune au trafic des voyageurs à destination de l'Orient; ce sont d'ailleurs ces rapports faciles avec l'Égée qui expliquent qu'à la fin de la République Brindes ait été spécialisée dans le commerce d'importation des esclaves ³.

Non loin de Brindes, mais sur la côte méridionale de l'Italie, baigné non plus par la mer Adriatique au sens moderne du mot mais par la mer Ionienne ou la mer de Sicile, le port de **Tarente**, vieille colonie dorienne de la Grande Grèce, a, malgré sa remarquable position maritime (cette mer de Tarente qui en avait fait un grand port jusqu'à la conquête par Rome et qui en fait encore de nos jours un grand port militaire), perdu toute importance économique et est sous l'Empire en totale décadence ⁴. Cela s'explique du fait que son arrière-pays est drainé tout aussi bien par Brindes et que, pour les relations avec l'Orient la situation de Tarente est bien moins favorable puisque les navires qui sortent de son port se trouvent dans la nécessité de contourner le talon de la botte italienne avant de pouvoir se lancer sur les routes de l'Est.

C'est à ce même secteur de la Méditerranée centrale qu'appartiennent les ports de la côte orientale de la Sicile. Les ports y sont assez nombreux par rapport à l'étendue de la côte et dans de bonnes conditions naturelles, mais

1. Strabon, V, 214; elle est en rapport avec Aquilée par les lagunes des *septem maria*, cf. ci-dessus p. 37; active en apparence au temps de Théodoric : Cassiodore, *Variae*, XII, 22, 23, 24.

2. Lucaïn, *Pharsale*, II, 616-618; Ch. Picard, *Brundisium*, art. cit.; cf. description et plan dans l'art. *Brindisi*, *Enciclopedia italiana*, t. VII, 1949, p. 860 et suiv.

3. Suétone, *Vie des rhéteurs*, 1.

4. Strabon, VI, 278, décrivant la ville signale déjà qu'elle ne comprend plus qu'une partie de la ville ancienne; Tacite, *Annales*, XIV, 27, nous rapporte que Néron *ueterani Tarentum et Antium adscripti non tamen infrequentiae locorum subuenere, dilapsis pluribus in prouincias in quibus stipendia expleuerant...*

l'économie de l'île n'a plus besoin d'un grand nombre de ports et le trafic se concentre dans le vieux port de **Syracuse** si remarquable au point de vue maritime ¹. Sa position au Sud-Est de l'île en faisait l'escale quasi obligatoire pour les navires venant de la mer Tyrrhénienne et se dirigeant vers l'Orient, aussi bien que pour ceux qui suivaient la direction inverse en venant de la Grèce ², comme de la Syrie ou de l'Égypte ³. Mais Syracuse dut souffrir de la concurrence de sa voisine Catane dont la situation géographico-économique est semblable et dont le site est tout aussi favorable au développement portuaire; leur rivalité ancienne se marque dans la tradition par l'exploit des deux frères arrachant leurs parents à une éruption de l'Etna et que les deux villes revendiquaient, elle est encore vivace au IV^e siècle comme le montre la mention des deux villes dans l'*Expositio totius mundi* ⁴. Cependant, à l'époque de Cassiodore, il semble bien que Syracuse seule continue à être un port actif ⁵.

Quant à la côte méridionale de la Sicile, elle ne possède aucun port méritant d'être signalé au point de vue économique, car ils sont en dehors des grands courants de circulation méditerranéenne. Leur rôle ne peut être qu'un rôle régional en rapport avec les relations de la grande île et de l'Afrique voisine, et c'est dans ce secteur qu'il faut sans doute placer à l'époque de Tibère les activités de ce malheureux descendant des Gracques dont Tacite nous rapporte l'infortune ⁶.

Les ports de la Méditerranée occidentale

La Méditerranée occidentale présente dans l'ensemble une concentration portuaire encore plus grande que celle de la Méditerranée orientale ou de la Méditerranée centrale, compte tenu, cela va sans dire, des conditions physiques des côtes et des conditions économiques des pays qu'elles limitent. La Sicile nous fait une transition géographique normale entre la Méditerranée centrale et la Méditerranée occidentale. La côte nord de la Sicile ne présente en fait qu'un seul port important, celui de **Panorme** dont le nom, comme nous pensons l'avoir montré, est la preuve même de sa remarquable valeur maritime toujours actuelle ⁷. C'est lui qui concentre à peu près tout le trafic de la Sicile vers les pays du Nord-Ouest et ce n'est sûrement pas le hasard qui le fait figurer en bonne place parmi les villes siciliennes qui ont accordé l'honorariat des ornements édificiaux, duumviraux, flaminaux et auguraux au narbonnais Aponius Chaereas qui devait être en relations d'affaires avec la grande île ⁸. Le seul autre port qui mérite d'être cité et que nous considérons comme faisant partie de la côte septentrionale de la Sicile, bien qu'en

1. Strabon, VI, 269-272.

2. Cicéron, *Philippiques*, I, 7; Philostrate, *Vie d'Apollonios*, VIII, 18.

3. *Actes des apôtres*, 28, 12.

4. Strabon, VI, 268; Solin, I, 6; cf. J. Bérard, *La colonisation grecque de l'Italie méridionale et de la Sicile*, 2^e éd., Paris, 1957, p. 85; *Expositio totius mundi*, § 65.

5. C'est la seule des deux qui se trouve citée dans les *Variae* et qui possède un comte dont il nous donne la formule (VII, 22).

6. Tacite, *Annales*, IV, 13.

7. Cf. ci-dessus p. 144.

8. *ILG*, 573.

réalité il se trouve sur la côte orientale, c'est le port de **Messine** dont l'importance provient de sa situation sur le détroit par lequel communiquent les deux bassins ce qui en fait, comme son vis-à-vis Rhegium, un port d'escale et un port de passage entre l'île et le continent ¹.

La côte tyrrhénienne de l'Italie présente une série de ports qui, dans l'ensemble, ont eu plus d'importance que les ports adriatiques à l'exception de Brindes, mais dont l'histoire sous l'Empire est fonction du développement du complexe portuaire romain et de la volonté impériale.

Tous les ports de l'Italie du Sud et même, jusqu'à la création des ports d'Ostie, tous les ports italiens, sont de loin dépassés par le vieux port grec de Dicéarchie, **Pouzzoles** : port de la Campanie, mais aussi, jusqu'à la construction des ports de Claude et de Trajan, port de Rome, en relation avec tous les pays du monde méditerranéen. Au point de vue purement maritime Pouzzoles se trouve dans une très bonne situation sur un petit golfe bien abrité à l'entrée et au Nord du golfe de Naples, protégé du large par l'avancée du cap Misène. Si les conditions physiques ont localisé le port, les conditions économiques générales de la région dans laquelle il se trouve ont permis son développement. La riche plaine de Campanie qui l'encadre est en relations faciles avec toutes les riches régions occidentales de la péninsule italienne : soit grâce au couloir de plaines qui par le Liris permet de gagner la région moyenne du Tibre; soit par la côte, vers Terracine et la plaine Pontine traversée par la *vía Appia*. Cette même voie, franchissant l'Apennin par la dépression de Bénévent, met Pouzzoles et la Campanie en rapport avec l'Apulie, Brindes et Tarente. Ce sont ces facilités de communications, avec le Nord surtout, qui ont fait l'importance romaine de la ville qui devint, avec la croissance de Rome, le point d'arrivée des blés siciliens et égyptiens à destination de l'Urbs ². Après la création des ports du Tibre, Pouzzoles connut une diminution très nette de son trafic et de ses opérations commerciales, certes elle continue à recevoir des navires venus d'un peu toutes les régions méditerranéennes ³, mais ils sont en moins grand nombre et sans doute se contentent-ils d'y faire escale, si bien que le port en est réduit à n'être plus qu'un port régional. Cette situation nous est bien connue par la célèbre lettre des commerçants tyriens résidant à Pouzzoles qui demandent l'intervention de leur patrie auprès de leurs compatriotes installés à Rome, pour qu'ils viennent à leur aide pour l'entretien de leurs bâtiments ⁴. Mais le port n'en continua pas moins sa vie jusqu'à la fin de l'Empire, comme le prouvent les importants travaux de réfection ou d'aménagement dont il fut l'objet à plusieurs reprises tant sous Hadrien ⁵ que sous Théodose ⁶, travaux rendus nécessaires, si nous en croyons Ch. Dubois, par un rehaussement du niveau de la mer à l'intérieur de la baie ⁷.

1. Strabon, VI, 268.

2. Ch. Dubois, *Pouzzoles antique*, op. cit., p. 222 et suiv.

3. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, VII, 12.

4. Dittenberger, *OGIS*, n° 595; traduction française Ch. Dubois, op. cit., p. 84-85; traduction anglaise G. La Piana, *Foreign groups in Rome during the first centuries of the Empire*, Harvard theological review, t. XX, 1927, p. 383-403.

5. *CIL*, X, 1640-1641.

6. *CIL*, X, 1690, 1691 et 1692.

7. Ch. Dubois, op. cit., p. 266-267.

Misène, port de guerre et uniquement cela, n'intéressant pas notre propos, le seul port important que nous trouvions entre Pouzzoles et le Tibre, c'est le port de Terracine, l'antique Anxur¹. Ce port se trouve dans une bonne situation géographique au pied d'une colline de pierre à chaux longtemps exploitée pour les besoins des constructions romaines². Au point de vue économique l'arrière-pays marécageux ne se prête pas à de grandes exploitations, malgré les tentatives fréquentes, tout au long de l'histoire, d'assécher et de mettre en valeur les marais Pontins³. Mais c'est à Terracine que venait aboutir le premier tronçon de la *uia Appia* qui mettait le port en relations aisées avec Rome⁴. C'est ce qui explique qu'à plusieurs reprises on ait pensé à relier d'une manière plus étroite Terracine à Rome en creusant un canal à grande section qui en aurait fait un véritable avant-port de la capitale. Tels furent les projets de César et de Néron, mais ni l'un ni l'autre ne put les faire aboutir⁵, si bien que Terracine resta un petit port, même après les travaux considérables de l'époque antonine⁶. Au Nord de Terracine, le port artificiel créé de toutes pièces par Néron à Antium n'a jamais joué un grand rôle, étouffé qu'il était par la proximité des ports du Tibre. Tout au plus fut-il, mais bien en dehors de notre période, l'une des bases navales de l'armée de Bélisaire lors de la guerre de reconquête de l'Italie ostrogothique au VI^e siècle⁷.

Au Nord du Tibre, nous connaissons des ports très nombreux, mais aucun d'eux n'atteint l'importance des ports plus méridionaux. Parmi ceux-là nous devons tout d'abord citer le port de Centumcellae ou Portus Trajani (Civita Vecchia) créé par l'empereur dans une riche région de résidences aristocratiques et impériales⁸. Sa création pose de nombreux problèmes, car nous ne savons pas quels desseins poursuivait Trajan. Le témoignage de l'épigraphie nous apprend qu'une station de la flotte de Misène y fut installée, et c'est peut-être son souvenir que nous retrouvons dans les *naualia* dont nous parle Rutilius Namatianus⁹. Mais la présence des navires de guerre, qui peut s'expliquer par la proximité des ports de Rome, n'est pas une preuve de grande activité. Pline le Jeune, qui nous a laissé une description pittoresque de la construction du port, nous dit simplement : « il rendra les plus grands services. Car le rivage, dépourvu d'abri sur une étendue fort longue, l'utilisera

1. Diodore de Sicile, XIV, 16.

2. M. de La Blanchère, *Terracine, essai d'histoire locale*, Paris, 1884, p. 17 et suiv.; C. Th., XIV, 6, 3; Symmaque, *Rapports*, XL.

3. Par exemple César : Plutarque, *Vie de César*, 58; Théodoric : Cassiodore, *Variae*, II, 32 et 33; CIL, X, 6850-6851.

4. Strabon, V, 233; la *uia Appia* était doublée sur une partie de son parcours par un canal : Strabon, *ibid.*; Horace, *Satires*, I, 5, 1-26.

5. Plutarque, *Vie de César*, 58.

6. Sur ces travaux, cf. M. de La Blanchère, *op. cit.*, p. 118 et suiv.; R. Paribeni, *Optimus princeps*, *op. cit.*, t. II, p. 116.

7. Suétone, *Néron*, IX, 4; Procope, *Guerre gothique*, I, 26, 3.

8. Pline le Jeune, *Lettres*, VI, 31, 15-17.

9. Rutilius Namatianus, *Sur son retour*, I, 243; en fait il s'agit d'un double détachement, l'épigraphie nous apprenant la présence de marins de Misène et aussi de Ravenne à Centumcellae (cf. C. G. Starr, *Roman imperial navy*, Ithaca, 1941, p. 18 et 23 pour qui il s'agit essentiellement de courriers par suite de la présence dans les environs d'une villa impériale à Lorium).

comme mouillage »¹. Pour lui, qui avait des chances d'être bien renseigné sur les intentions du maître, il ne se serait donc agi dans l'esprit de Trajan que d'assurer aux navires cabotant le long de la côte italienne un refuge sûr à l'abri des tempêtes du large. On peut se demander cependant pourquoi, dans ces conditions, Trajan fit construire un port d'une telle ampleur. Pour Paribeni, il aurait été destiné uniquement à assurer les relations économiques de la station thermale voisine de Tolva², ce qui semble malgré tout un rôle bien disproportionné par rapport aux travaux entrepris. Il faut admettre, pensons-nous, qu'en présence des difficultés présentées par le port de Claude, aux bouches du Tibre, Trajan voulut y suppléer dans une certaine mesure par la création d'un port suffisamment près de Rome, à qui il était uni par la *via Aurelia*, pour l'aider de son trafic, mais à l'abri des atterrissements du fleuve. Ce port aurait ainsi complété, et non suppléé, l'autre création de Trajan, le Portus Traiani des bouches du Tibre, doublant le port de Claude. Mais il n'était sûrement pas question dans l'esprit de l'empereur de supplanter Pouzzoles et, contrairement à ce que l'on a pu écrire³, c'est la création du complexe tibérin, et non pas celle de Centumcellae, qui est à l'origine de la récession économique pouzzolane.

Au-delà nous trouvons **Populonia**, célèbre sous la République comme port industriel, recevant et travaillant le fer de l'île d'Elbe voisine⁴, mais qui connut un déclin constant sous l'Empire au point de ne plus être au début du V^e siècle qu'un champ de mines malgré la valeur de sa rade⁵. **Pise** qui fournissait des matériaux de construction à Rome au moins à l'époque d'Auguste⁶, mais dont la situation était mauvaise par suite des alluvionnements de l'Arno, ce qui amena un déplacement du port⁷, semble avoir été surtout un port à destination de la Corse et de la Sardaigne, ce qui explique qu'elle vit au IV^e siècle la concentration des troupes partant combattre le rebelle africain Gildon⁸. **Luna**, ou plus exactement Portus Lunae (La Spezzia), établi sur une rade magnifique mais en dehors de tout grand courant économique n'est guère que le port exportateur des marbres des carrières voisines⁹. Enfin **Gênes**, le vieil emporion des montagnards ligures¹⁰, admirablement situé dans son cirque

1. Plinie le Jeune, *loc. cit.*, *iam habet nomen auctoris eritque uel maxime salutaris. Nam per longissimum spatium litus importuosum hoc receptaculo utetur* (trad. A. M. Guillemin, coll. Budé, t. II, Paris, 1927, p. 142). Pour E. de Saint-Denis, *La mer*, *op. cit.*, p. 267, la description de Rutilius Namatianus suivrait de près la description du port idéal de l'Énéide. Il nous semble qu'il se contente de décrire la réalité, sans la moindre réminiscence virgilienne, étant donné la ressemblance entre son texte et celui de Plinie le Jeune.

2. R. Paribeni, *op. cit.*, t. I, p. 115.

3. P. Grimal, *La civilisation romaine*, Paris, 1960, p. 287.

4. Diodore de Sicile, V, 13, 1-2.

5. Rutilius Namatianus, *Sur son retour*, 1, 401-414, qui conclut sa description par ces mots : *cernimus exemplis oppida posse mori*. Il faut remarquer que déjà à l'époque augustéenne la ville est en pleine décadence. Strabon, V, 223, nous dit que seuls les quartiers du port conservent encore quelques activités.

6. Strabon, V, 222-223.

7. R. Lugand, *Note sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles*, Mélanges d'arch. et d'hist., t. XLIII, 1926, p. 134-138.

8. Claudien, *Guerre contre Gildon*, 483.

9. Strabon, V, 222; Rutilius Namatianus, *op. cit.*, II, 63 et suiv.

10. Strabon, IV, 202.

de montagnes, ne joue pas plus que le rôle d'un port d'intérêt régional. Encore au IV^e siècle, Ammien Marcellin ne le connaît que comme le port de la Ligurie ¹ et l'Apennin le coupe totalement de la plaine du Pô.

Autrement dit, dans toute cette région occidentale de l'Italie, l'énormité du marché économique romain absorbe toutes les activités maritimes et ne permet pas à d'autres ports, même bien situés, de se développer. Il n'en va pas de même sur la côte gauloise bien que la concentration y soit tout aussi poussée. En effet; si nous laissons de côté les petits ports de la côte provençale et ceux de la côte pyrénéenne, ports naturels dans de bonnes conditions géographiques mais dans de fort mauvaises situations économiques, puisque sans débouchés intérieurs; si nous laissons également de côté les quelques petits ports de la côte lagunaire du *sinus Gallicus* qui, comme Agathé Tutché (Agde), pouvaient avoir un intérêt pour les routes de cabotage; seuls trois ports attirent notre attention, trois ports qui n'ont pas du tout la même valeur, Marseille, Arles et Narbonne.

C'est peut-être dans l'histoire de ces trois ports sous l'Empire que nous voyons le mieux l'importance des facteurs économiques dans le développement portuaire de l'époque. Avant l'Empire, le port par excellence de la Gaule semble bien être **Marseille**, Massalia, l'antique fondation phocéenne. Son site portuaire est remarquable, une rade bien abritée au fond d'un golfe, un petit fleuve, le Lacydon, qui fournit l'eau douce en même temps qu'un abri pour les plus petits navires. De plus, le port est à l'abri de l'alluvionnement du Rhône voisin et peut profiter, à condition qu'il ne s'agisse pas d'un trafic trop important, de la route que représente le fleuve vers l'intérieur du pays. Mais ces conditions ne correspondent absolument pas à celles que réclamait un grand port sous l'Empire. Certes on aurait pu remédier à la petitesse du port naturel en lui adjoignant des bassins artificiels, mais ce n'était pas là le grand désavantage du port de Marseille. Ce qui ne lui permettait pas de devenir un grand port, pas plus que Gênes, c'était le cercle de montagnes qui l'entoure, en particulier la barrière de l'Estaque qui la coupe du Rhône. Cet inconvénient, auquel on a remédié de nos jours par le percement de tunnels, en particulier celui du canal du Rove, ne présentait pas de difficultés majeures tant que le volume des échanges était assez réduit. Mais, à partir du moment où la conquête et la mise en valeur de la Gaule ont amené le développement des échanges commerciaux de cette région avec le reste du monde méditerranéen, la situation économique du port de Marseille ne correspondait plus aux nécessités de l'heure. Ce fut là, beaucoup plus que son opposition à César, l'origine de la décadence du port sous l'Empire, décadence telle que, dès l'époque de Strabon, Marseille n'est plus guère célèbre que comme centre universitaire hellénique en Occident ². Si elle conserve encore une certaine activité, comme le montrent les travaux d'équipement d'époque romaine et les *horrea* révélés par les

1. Ammien Marcellin, XV, 10, 10.

2. Strabon, IV, 180-181. Le port naturel de Marseille, même aménagé, ne pouvait assurer un trafic important correspondant à celui que devait représenter le Rhône et ses embranchements sous l'Empire. Pour si important qu'il fût au point de vue historique le trafic de l'époque gauloise ne devait pas représenter un volume considérable, pas plus que le trafic de l'époque mérovingienne qui vit la « renaissance » économique du port de Marseille avec les importations de poivre et de papyrus.

fouilles ¹, cette activité n'est qu'une activité locale, fonction de sa population, et qui n'est en rien comparable à celle de ses deux illustres rivales.

Le site d'Arles ne paraît pas au premier abord bien favorable pour un port de mer : la ville est en effet installée à la fourche du delta du Rhône et ses communications avec la mer sont assez délicates. Elles se sont faites suivant les époques, soit par le fleuve lui-même, soit par les fameuses *fossae marianae*, ce canal que Marius avait fait ouvrir au milieu des étangs du delta par ses troupes en 103/102 pendant l'hivernage ². Par contre, la situation économique de la ville est l'une des plus belles qui puisse exister au point de vue commercial. Le fleuve met Arles en communication avec tous les pays de sa vallée et de la vallée de la Saône, mais aussi au Nord avec le bassin de la Seine, les régions de la Meuse et de la Moselle et la vallée du Rhin, à l'Ouest par les dépressions qui jalonnent la partie orientale du Massif central avec le bassin de la Loire. Ainsi se trouvent drainés vers Arles tous les produits de la Gaule du Nord et de la Germanie ³.

Narbonne rappelle Arles par certains côtés, mais sa valeur économique a été reconnue bien avant la domination romaine, aussi fut-elle à l'origine un emporion pour les populations indigènes ⁴. Comme Arles, Narbonne se trouve à l'intérieur des terres et ne communique avec la mer que par une branche du fleuve et par les étangs; elle se trouve donc également dans une situation maritime peu favorable. Mais, comme Arles, elle se trouve au point de départ de l'une des grandes voies économiques de la Gaule : la remontée de l'Aude conduit au seuil de Naurouze au-delà duquel la Garonne permet d'atteindre commodément la région de Burdigala et l'Atlantique ⁵. Ainsi peut-on considérer que Narbonne attire vers son port les produits des régions qui n'étaient pas desservies par Arles.

Si de la Gaule nous passons à la côte espagnole, nous retrouvons cette même concentration portuaire. Certes de Portus Veneris (Port-Vendres, que nous pouvons considérer par sa situation pyrénéenne comme déjà d'Espagne) jusqu'à Carteia les ports sont nombreux, mais, au-dessus de tous, deux dominant concentrant presque tout le trafic de la côte orientale de l'Espagne, Tarraco (Tarragone) et Carthago noua (Carthagène).

1. F. Benoît, *Les fouilles du vieux port à Marseille*, CRAI, 1947, p. 582-585.

2. L. A. Constans, *Arles antique*, Paris, 1921, p. 194-205; au IV^e siècle l'accès du port se fait par le fleuve (Ammien Marcellin, XV, 11, 18).

3. Les articulations de la vallée qui apparaissent à première vue sur une carte sont mises en évidence par Strabon, IV, en particulier 192 à 194 pour les rapports avec la Seine et le Rhin.

Le raisonnement de R. Dion, repris par J. Carcopino, *Promenades historiques au pays de la dame de Vix*, Paris, 1957, p. 65-66, selon lequel l'inexistence de corporations de marins de la Saône et de la Seine est une preuve de la faiblesse du trafic entre les deux vallées à l'époque impériale, nous paraît pour le moins exagéré. Nous ne connaissons pas non plus de corporation de bateliers de la Saône et du Rhin ou de la Saône et de la Moselle et pourtant Arles est considérée comme le port de Trèves (cf. *Expositio totius mundi*, § 58).

4. Diodore de Sicile, V, 38, 5; Strabon, IV, 186. J. Carcopino, *Promenades*, op. cit., p. 62-65, pourrait laisser supposer que le trafic de Narbonne ne devint important qu'à partir d'Auguste par suite du développement de Burdigala (Bordeaux). Mais le texte de Diodore montre qu'il n'en est rien; cf. A. Grenier, *Carte archéologique de la Gaule romaine*, fasc. XII, Aude, Paris, 1959, p. 2-4.

5. Strabon, IV, 189.

Tarragone, vieille citadelle, n'avait rien d'un bon port et ce fut Auguste qui la dota de bassins artificiels qui devaient faire sa fortune par suite de sa bonne situation économique ¹ au détriment du port de Dertosa (Tortosa) qui, situé à l'embouchure même de l'Ebre, s'il continue à avoir une certaine activité comme le montrent ses monnaies, ne joue plus qu'un rôle secondaire, ce qui explique qu'il en soit fait rarement mention dans les textes ². A l'abri des alluvionnements, le port de Tarraco bénéficie de la fertilité de la plaine de l'Ebre et se trouve de plus à un important carrefour routier qui lui vaut de rassembler les productions de toute l'Espagne septentrionale. Il est en rapport avec les îles de la Méditerranée occidentale, avec les provinces qu'elle baigne et avant tout avec l'Italie. Il est vraisemblable que son développement économique fut favorisé par la situation politique de la ville : aussi bien par le fait qu'elle était la résidence du gouverneur de la province que par la présence à Tarragone de l'autel de Rome et d'Auguste ³.

A l'inverse de Tarragone, Carthagène est située dans une position maritime hors de pair; la vieille création d'Hasdrubal se trouve en effet sur un golf e bien abrité et ouvert en direction du Sud, elle bénéficie de plus de la présence d'un lac qui peut lui servir d'annexe pour son port ⁴. Au point de vue économique, elle est au débouché d'un certain nombre de routes qui venues de l'intérieur lui amènent les produits miniers des montagnes, de plus elle possède de riches pêcheries et est le centre de la région dite *spartaria* ⁵ dont le sparte est demandé par tout le monde méditerranéen pour la fabrication des cordages de navires ⁶. En relation avec tous les pays méditerranéens, elle est également la tête de ligne de la navigation en direction de la Numidie et de ce fait en rapports étroits avec Caesarea (Cherchel). C'est, pour reprendre les termes mêmes de Strabon, « l'emporion des produits venus de la mer pour les habitants de l'intérieur et celui des produits de l'intérieur pour les habitants des pays d'au-delà des mers » ⁷. Au Sud de Carthagène, le seul port qui conserve une certaine importance est celui de Malaca, non pas tellement par suite de sa bonne situation maritime, que par suite de ses spécialités de poissons salés et de garum recherchées dans tout l'Empire; c'est pourquoi, en rapport avec les pays d'Orient, il était le siège d'une assez importante communauté syrienne ⁸.

Bien qu'ils ne soient pas sur la Méditerranée, on ne peut dissocier d'une étude des ports méditerranéens, si sommaire soit-elle, les ports du Baetis (Guadalquivir), Gadès et Hispalis (Séville) qui étaient en relations directes d'une manière habituelle avec le monde méditerranéen. Hispalis, située encore

1. Elle n'a pas encore de ports quand écrit Strabon (III, 159); à ce moment il semble bien d'après ses descriptions (III, 160) que le grand port du Nord de l'Espagne fut Emporion (Ampurias), cf. M. Almagra, *Las fuentes escritas referentes a Ampurias*, Barcelone, 1951.

2. Monnaie de Dertosa : H. Cohen, *Description historique...*, t. I, Tibère, n° 134-135, moyen bronze représentant un navire de transport.

3. Strabon, III, 159; R. Etienne, *Le culte impérial dans la péninsule Ibérique d'Auguste à Dioclétien*, Paris, 1958, p. 267 et suiv.

4. Strabon, III, 158.

5. Plin l'Ancien, *Histoire naturelle*, XXXI, 94; Strabon, III, 160.

6. *Expositio totius mundi*, § 59.

7. Strabon, III, 158 (*Greek text*).

8. Strabon, III, 156; *CIL*, II, p. 251; *CIL*, VI, 9677.

plus loin qu'Arles à l'intérieur des terres, n'en était pas moins un port de mer par suite de la navigabilité du fleuve. C'était justement là que cessait la navigation maritime pour faire place à la navigation fluviale des petites embarcations¹ qui lui amenaient les produits des riches plaines du fleuve². De plus, les routes la mettaient en rapport avec les hautes plaines de l'Anas (Guadiana) et du Tage aussi bien qu'avec les hauts plateaux du centre de l'Espagne. Gadès est le véritable symbole du commerce maritime antique. Le port, situé tout d'abord dans une petite île non loin de la côte, fut transféré par les Romains sur le continent bien que la plus grande partie de la ville restât fixée sur son site primitif³. A l'époque de Strabon, elle passait pour la plus grande ville du monde méditerranéen après Rome, mais, à la fin du IV^e siècle, Ausone ne la compte pas parmi les *urbes nobiles* dont il chante les louanges, et il est fort possible qu'elle ait connu alors un véritable déclin, devenue petite ville de grande qu'elle était⁴.

Au-delà du détroit de Gibraltar la côte africaine jusqu'à Carthage ne possède que peu de ports ayant une valeur économique, alors que la nature rocheuse de la côte y détermine un assez grand nombre de ports naturels. Cela s'explique en grande partie par le compartimentage du relief intérieur de l'Afrique du Nord et par son absence de grandes plaines qui n'en font pas une région de production massive. Quand nous venons de l'Ouest le premier port important que nous rencontrons est celui de **Caesarea (Cherchel)**, car les *Portus diuini* ou le *Portus magnus* malgré leurs sites portuaires remarquables n'ont jamais eu une grande importance⁵. Caesarea doit sa fortune au fait d'avoir été la capitale de la Césarienne, après avoir été celle de Bocchus puis de Juba. Son port naturel avait été aménagé par les Romains en un port marchand et un port militaire ou était ancrée une escadre chargée d'assurer la sécurité le long des côtes de l'Afrique⁶. Après Caesarea il n'y a plus de grand port avant Rusicade (Philippeville); ni Rusucurru (Tigzirt), ni Icosium (Alger), ni Saldæ (Bougie) n'ont joué de rôle économique autre que local⁷. Par contre **Rusicade**, si nous en croyons le témoignage des nombreux plombs douaniers qui ont été retrouvés sur sa plage, était le port de la région de Cirta et de ses hauts plateaux⁸; elle était aussi en relation avec l'Orient⁹. Mais après Rusicade nous

1. Cf. ci-dessous, p. 192.

2. Strabon, II, 141-151.

3. Strabon, III, 169.

4. Avienus, *Du rivage de la mer*, 270-273; cf. Hübner, art. *Gadès*, P. W., t. VII, 1912, col. 439-461; R. Thouvenot, *Essai sur la province romaine de Bétique*, Paris, 1940, p. 273. Les géographes (Orose, 1, 2, 33; Agathémère, 16; Ethicus, II, 2) ne connaissent plus que l'île de Gadès et non la ville, cependant la *Table de Peutinger* indique encore un port et une agglomération.

5. J. Lassus, *Le site de Saint-Leu, Portus magnus*, CRAI, 1956, p. 285-293.

6. Strabon, XVII, 831; sur l'état actuel du port, Ph. Diolé, *Promenades d'archéologie sous-marine*, Paris, 1952, p. 149 et suiv.; sur la fouille du phare, J. Lassus, CRAI, 1959, p. 215-225.

7. L'économie et la stratégie sont choses voisines puisque nos constatations sont les mêmes que celles du colonel J. Baradez étudiant l'envoi de troupes en Maurétanie par Antonin (*Fouilles de Tipasa, Tipasa et les opérations d'Antonin en Maurétanie*, Libya, t. II, 1954, p. 927 et suiv.). Sur Tigzirt : M. Euzennat, *Histoire municipale de Tigzirt*, Mélanges d'arch. et d'hist., t. LXVII, 1955, p. 127-148.

8. M. Rostovzev, *Études sur les plombs antiques*, Rev. de numismatique, 1897, p. 481 et 493.

9. *ILAlg.*, t. II, 74 et 75.

sommes dans la sphère d'influence de Carthage et les ports, même lorsqu'ils sont admirablement situés comme Thabraca et Hippo Diarrhytus (Bizerte), n'ont pas de valeur économique à l'exception peut-être d'Hippo Regius (Bône) ¹.

Pour terminer cette rapide revue il nous faut dire quelques mots des ports de la Corse et de la Sardaigne. Pour ce qui est de la première, à peu près toutes ses relations économiques se font par l'intermédiaire du port d'Aleria sur sa côte orientale face à l'Italie; mais la pauvreté de l'île ne lui a pas permis de devenir un grand port et cela d'autant plus que, les eaux de la Corse étant évitées par la grande navigation, il ne pouvait jouer un rôle d'escale ². La Sardaigne au contraire, productrice de blé, terre d'élevage et de mines, est capable de fournir un certain fret à ses ports de même que sa situation sur la route de l'Afrique en fait une terre d'escale. Elle a donc vu se développer des grands ports qui se trouvent de plus dans de bonnes conditions maritimes : ce sont au Nord celui de Olbia et au Sud celui de Cagliari. Tous deux situés au fond de vastes golfes bien abrités sont des ports anciens, l'un d'origine grecque et l'autre d'origine phénicienne ³. En bonne logique, Olbia, débouché du secteur agricole de l'île et le plus près de la région romaine, dut assurer les relations avec l'Urbs ⁴, cependant que Caralis (Cagliari), face à l'Afrique, dut être l'escale normale de la route maritime Ostie-Carthage ⁵. Il nous faut remarquer cependant que les mosaïques de la place des corporations à Ostie ne nous font connaître que les naviculaires de Caralis ⁶ et que la description donnée de ce port par Claudien, à la fin du IV^e siècle, montre qu'il était alors le port principal de l'île ⁷.

Conclusion

La concentration économique des activités maritimes du monde méditerranéen sur quelques points privilégiés s'explique par suite du développement du commerce maritime sous l'Empire. La grandeur des navires en corrélation avec l'importance du trafic nécessitait la création de vastes ensembles portuaires capables de les recevoir; inversement le déclin du tonnage et du trafic eut sur les ports des conséquences néfastes. Certes les ports naturels n'ont pas perdu pour autant leur qualité, mais les aménagements humains périlclitèrent ; quant aux ports artificiels ils disparurent peu à peu. C'est ainsi que les ports de Rome furent noyés par les alluvions du Tibre et qu'à l'époque de Jordanès des jardins s'étaient installés à l'emplacement des bassins creusés à Ravenne

1. A l'époque d'Augustin nous y trouvons encore des naviculaires, si le Boniface du *sermon* 356 est d'Hippône. De toute manière, comme pour les ports de Proconsulaire, nous devons reconnaître qu'à l'époque des mosaïques de la place des corporations à Ostie un certain nombre de ces ports étaient représentés au port de Rome.

2. Cf. J.-P. Boucher et J. Jehasse, *art. cit.*, Revue corse.

3. Pausanias, X, 17, 5-13; une autre tradition représentée par Solin (IV, 2) fait de l'une et l'autre des villes grecques (J. Bérard, *op. cit.*, p. 414-417).

4. Sur Olbia, cf. D. Panegga, *L'agro di Olbia nel periodo preistorico, punico e romano*, Rome, 1954. On peut déduire de la correspondance de Cicéron avec son frère Quintus, légat en Sardaigne, que leurs lettres passaient par ce port (*Ad Quintum fratrem*, II, 1 à 7).

5. *Guerre d'Afrique*, 98.

6. G. Calza, *art. cit.*, Bull. com., 1915.

7. Claudien, *Guerre contre Gildon*, 520-526.

sur l'ordre d'Auguste ¹. En même temps que disparaissaient les grands complexes portuaires, la petite navigation côtière devenant, tout au moins dans l'ancienne partie occidentale de l'Empire, la navigation normale, les petits ports retrouvaient leur valeur ².

1. Jordanès, *Getica*, 29.

2. La navigation de Rutilius Namatianus au début du V^e siècle est une préfiguration de ce qui va devenir la règle par suite de la disparition des gros navires et du trafic, cf. ci-dessus, p. 63.

VII. - LES PORTS DE COMMERCE : LES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES

Nous ne ferons pas ici une étude détaillée des ports et de leurs aménagements ¹, nous essayerons seulement de voir comment les hommes ont adapté les conditions naturelles plus ou moins favorables pour le meilleur usage du commerce maritime, et même comment ils ont su suppléer à l'absence totale de conditions maritimes naturelles favorables. Nous étudierons, en outre, l'équipement et l'appareillage des ports en fonction de leurs activités économiques. Ce faisant nous n'hésiterons pas à faire au besoin appel à des ports que nous avons délibérément écartés des grands ports de commerce si, de quelque manière, ils apportent des renseignements utiles pour notre propos.

Le texte de Vitruve

Une étude, pour si fragmentaire qu'elle soit, des ports de l'époque impériale, se doit de considérer tout d'abord le fameux texte consacré aux ports par Vitruve à la fin de son livre V du *Traité de l'architecture* ². Comme nous l'avons fait, il commence par distinguer ports naturels et ports artificiels. Le port naturel, tel qu'il le décrit, correspond assez exactement à l'ὄρμος tel que nous l'avons défini : c'est une baie profonde, presque fermée par deux promontoires entre lesquels, pour la sécurité contre les pirates, peuvent être

1. Une pareille étude reste encore à faire, nous ne possédons jusqu'ici que des travaux d'approche avec l'ouvrage de K. Lehmann-Hartleben déjà cité et le commode résumé du R. P. Mouterde : *Aperçu historique sur les ports anciens de la Méditerranée orientale*, introduction à l'ouvrage du P. Poidebard et de J. Lauffray : *Sidon, Beyrouth*, 1951.

Sur certains aspects des ports antiques on trouve des hypothèses pythagoriciennes assez hardies dans l'ouvrage de A. d'Arrigo, *Natura e tecnica nel Mezzogiorno* (Collezione di studi meridionali, t. 27), Florence, 1956, particulièrement aux chapitres XI, XII, XIII et XVI.

2. Vitruve, *De l'architecture*, V, 12; cf. Ch. Dubois, *Observations sur un passage de Vitruve*, Mélanges d'archéol. et d'hist., t. XXII, 1902, p. 439 et suiv.

tendues des chaînes qui interdisent tout mouvement de navires, tant à l'entrée qu'à la sortie, et mettent ainsi le port à l'abri des surprises. Tout autour de ce port naturelle travail des hommes a élevé les bâtiments nécessaires à l'entrepôt des marchandises ainsi qu'à la construction et à la mise au sec des navires ¹. Il est bon de remarquer que, dans cette description du port naturel, Vitruve ne nous parle pas d'aménagements destinés à donner au port une valeur navale supérieure, tels que la construction de quais ou de jetées pour l'accostage des navires. Dans le port qu'il décrit, il est vraisemblable que les gros navires restent à l'ancre en rade et que les petits navires sont tirés au sec.

Le port artificiel qu'il décrit ensuite est ce que nous pourrions appeler un port embryonnaire. Il s'agit, en effet, de transformer une *statio*, établie sur une côte ouverte à tous les vents et sans abri, en un port fermé présentant les mêmes caractéristiques, donc les mêmes avantages qu'un port naturel. Pour cela il suffit de construire, profitant d'un repli de la côte, un *agger* en pleine mer, c'est-à-dire une digue perpendiculaire à l'une des directions de la côte et parallèle à l'autre, ou, si la côte ne présente aucun accident, deux jetées perpendiculaires à la côte. Ces jetées rectilignes sur une certaine distance s'incurvent ensuite de manière à donner un étroit goulet pour le passage des navires, goulet qui protège l'intérieur du port contre les tempêtes du large et qui permet de tendre la chaîne protectrice ². Mais ce qui intéresse le plus Vitruve l'architecte, ce n'est pas tellement le port lui-même, la forme de son ou de ses bassins, son équipement, que les procédés de construction en pleine mer. Comment doit-on assurer les assises des jetées? quel matériau doit-on employer? les jetées doivent-elles être pleines, ou, comme celle de Pouzzoles ³, formées d'arches supportant un tablier continu ⁴? A ces questions, il répond en conseillant l'emploi d'un ciment hydraulique, formé partie de pouzzolane, partie de chaux dans la proportion de 2 pour 1, qui permet de travailler dans l'eau. Si on ne peut avoir sur place ces matériaux, on devra établir des caissons à l'aide de palplanches, les assécher avec des pompes, puis construire normalement ⁵.

Les ports ainsi décrits entrent dans la catégorie des ports fermés ou des ports ronds; c'est-à-dire qu'ils correspondent à la célèbre description de Virgile du port idéal ⁶, « imprégné de souvenirs homériques mais surtout de préoccupations contemporaines », les projets augustéens pour Ostie ⁷. Ces ports présentent pour les navires un immense avantage, celui de la sécurité.

1. Vitruve, V, 12, 1 *Hi autem naturaliter si sint bene positi habeantque acroteria siue promunturia procurrentia, ex quibus introrsus curvaturae siue uersurae ex loci natura fuerint conformatae, maximas utilitates uidentur habere. Circum enim porticus siue naualia sunt facienda siue ex porticibus aditus ad emporia, turresque ex utraque parte conlocandae, ex quibus catenae traduci per machinas.*

2. *Ibid.* 2 *sin autem non naturalem locum ... ita uidetur esse faciendum, uti, si nullum flumen in his locis impedierit sed erit ex una parte statio, tunc ex altera parte structuris siue aggeribus expediantur progressus et ita conformandae portuum conclusiones ... (6 in fine) ita erit uti possit turris insuper aedificari.*

3. Ch. Duhois, *Pouzzoles*, op. cit., p. 254-259.

4. Vitruve, *ibid.*, 3-4.

5. Vitruve, *ibid.*, 5-6.

6. Virgile, *Énéide*, I, 159-169.

7. E. de Saint-Denis, *La mer*, op. cit., p. 264-268; cf. J. Carcopino, *Virgile et les origines d'Ostie*, Paris, 1919, p. 725 et suiv.

En effet, si l'entrée du port a été convenablement orientée, de manière à ne pas se trouver dans le sens du vent dominant, le bassin ainsi délimité connaît, quel que soit le temps extérieur, le calme le plus complet, c'est véritablement un *Neptunus serenus* pour employer l'expression du géographe du IV^e siècle ¹. Pareil port présente, cependant, deux inconvénients majeurs. Si l'étroitesse du goulet est une double protection, elle rend par contre difficile l'entrée et la sortie du port qui ne peuvent se faire directement que par vent favorable et nécessitent en général le recours aux remorqueurs qui nous est bien connu par les monuments figurés ². Cette étroitesse du goulet rend de plus les manœuvres assez délicates lorsque plusieurs navires se présentent en même temps soit pour entrer, soit pour sortir, soit les uns pour entrer et les autres pour sortir. Il en résulte des dangers de collision qui ne sont pas seulement illusoires ³. Tout cela explique la proverbialité de l'expression bien connue d'échouer en vue du port, ce n'est pas une façon de s'exprimer, c'est une réalité quasi-quotidienne de la vie maritime ⁴. Le second de ces inconvénients est que, à moins de ne disposer d'un plan d'eau d'une superficie suffisamment vaste, la longueur des quais est insuffisante si bien que les navires doivent rester à l'ancre au milieu de la rade en attendant leur tour de venir s'amarrer, à moins que le déchargement ne puisse s'opérer en rade même par l'intermédiaire de la flottille des barques du port ⁵.

Les types élémentaires de ports construits

Comme en fait, à l'époque où nous nous plaçons, il n'existe plus de port, même naturel, qui ne comporte un certain nombre d'aménagements en vue d'améliorer ses qualités portuaires, nous laisserons de côté, désormais, la notion de port naturel, pour ne plus nous occuper que des ports construits.

Parmi les types les plus élémentaires, celui qui semble le plus primitif et que nous rencontrons assez fréquemment dans la dépendance d'exploitations à allure industrielle (fabriques en Istrie ⁶, carrières de pierre en Syrie ⁷), est constitué d'une seule jetée. Celle-ci est orientée en fonction du vent dominant dans la région et s'étend au large jusqu'au-delà des limites des bas-fonds du rivage. Analogue ainsi au wharf moderne elle assure aux navires, à l'abri de la jetée, une sécurité très relative pendant les opérations du chargement et du déchargement, mais surtout en assurant une liaison continue avec le rivage, elle permet d'éviter les transbordements du navire sur une allège et de l'allège à la côte : ainsi elle diminue le nombre des manutentions, les risques d'avarie et permet de gagner du temps.

1. *Expositio totius mundi*, § 51.

2. Cf. ci-dessus p. 122 et ci-dessous p. 192.

3. L. Casson, *A sea drama in stone*, American Neptune, XV, n° 3, juillet 1955, p. 216-219, à propos d'un bas-relief funéraire conservé au musée de Ny-Carlsberg,

4. Par exemple dans Jean Chrysostome : P. G., t. 47, col. 334; t. 48, col. 168; t. 51, col. 156-157; t. 53, col. 273; t. 55, col. 519; t. 57; col. 235 et 342 ... ; *Catéchèse*, I, 38 (éd. A. Wenger, *Sources chrétiennes*, t. L, Paris, 1957, p. 128).

5. Cf. monnaies de Néron et de Commode (Cohen, *Description* ... , t. I, p. 187; t. III, p. 443).

6. A. Degrassi, *I porti romani dell'Istria*, Anthemon; Scritti ... in onore di C. Anti, Florence, 1954, p. 154.

7. R. J. Braidwood, *Reports on two sondages on the coast of Syria*, Syria, t. XXII, 1940, 183-221.

Au-dessus de ce type vient ce que nous pouvons appeler le port à **jetées multiples**, qui évoque assez bien le texte de Vitruve. Il nous est connu, entre autres, grâce aux relevés effectués sur les côtes de l'Istrie, sans que pour autant nous puissions considérer que les problèmes qu'il pose sont tous élucidés. Nous connaissons ainsi des ports formés soit par deux jetées parallèles dont l'une se recourbe en son extrémité pour protéger du large le bassin qu'elles déterminent, ports évidemment construits sur une côte rectiligne, soit deux jetées perpendiculaires à la côte formant une rade bien échancrée mais naturellement mal protégée. Relativement plus compliqués sont les ports dissymétriques, c'est-à-dire formés de deux jetées de longueurs très inégales; l'une s'avance vers le large en faisant un angle très faible avec la côte, l'autre part perpendiculairement à la côte assez loin de la base de la première dont elle s'approche jusqu'à ne laisser entre leurs deux extrémités que le goulet nécessaire au passage des navires; elles délimitent ainsi un bassin triangulaire. Enfin, nous connaissons des ports formés d'une digue parallèle au rivage qui protège les quais construits le long de ce dernier contre les vents et les tempêtes ¹. C'est parmi ces types de ports élémentaires, dont les plus simples devaient être formés uniquement d'un quai pour permettre aux navires d'aborder, qu'il nous faut sans doute ranger les ports privés dont nous parle parfois la littérature, tels ceux que le rhéteur Damianus d'Éphèse possédait sur ses terres au témoignage de Philostrate ².

De toute manière, les ports que nous venons de décrire, et qui peuvent avoir leur importance au point de vue du cabotage, ne représentent qu'un intérêt mineur au point de vue de la grande économie commerciale car ils ne sont pas associés à de grands marchés et à de grandes agglomérations.

*Les ports de commerce à **bassin unique***

Les ports à fonction économique importante se présentent également sous plusieurs formes : de celles-ci la plus simple est celle du port à bassin unique qui nous est bien attestée pour l'époque romaine et dont nous pourrions donner de nombreux exemples. Les plus célèbres sont certainement le port de Claude à Ostie, le port de Trajan à Centumcellae, le port de Terracine en Italie, celui de Césarée en Palestine et celui de Leptis Magna en Tripolitaine à partir de Septime Sévère. Tous ces ports sont des ports construits, soit directement sur la mer comme celui de Leptis ou celui de Césarée, soit en partie creusés à l'intérieur des terres comme celui de Centumcellae, soit utilisant des accidents naturels comme le port de Claude qui dut profiter de la présence d'une lagune sur son emplacement. Le résultat des travaux entrepris est la construction de ports fermés présentant les mêmes caractères que le port naturel de Vitruve; ils ne se distinguent guère de ceux que nous avons appelés les ports élémentaires que par leur superficie et leurs aménagements, fonction de l'importance de leur trafic.

1. A. Degrassi, *art. cit.*, pl. XII-2, XIII-1, XIV-2 et fig. 3 et 4, provenant tous de la côte d'Istrie.

2. Philostrate, *Vie des sophistes*, II, 23, 3; cf. les paysages portuaires, S. Reinach, *Répertoire de peintures grecques et romaines*, Paris, 1922, principalement p. 383, fig. 3 et 4.

Circulaires ou polygonaux (solution qui permet d'augmenter la longueur des quais et de recevoir un plus grand nombre de navires) ces bassins communiquent avec la mer par un chenal assez étroit. Souvent, comme dans la description idéale de Virgile, la passe se trouve divisée en deux bras par une île, naturelle ou artificielle. Quelle est la valeur de cette île? Évidemment assurer une meilleure protection de l'intérieur du bassin, mais aussi signaler le passage en portant un phare et l'on peut même se demander si elle n'assurait pas une certaine protection contre les risques d'abordage en délimitant deux chenaux qui pouvaient être réservés l'un à la sortie et l'autre à l'entrée ¹. De ces îles, la plus célèbre est sans conteste celle du port de Claude dont le fondement avait été constitué par le navire gigantesque qui avait servi au temps de Caligula à transporter d'Égypte l'obélisque installé au Grand Cirque ². Malheureusement les fouilles récentes, si elles ont confirmé l'immersion du navire de Caligula, ont révélé l'existence d'un môle continu au Nord, du phare au quai occidental. Devons-nous donc considérer que les descriptions des auteurs anciens ne correspondent pas à la réalité, ou qu'il y eut un remaniement postérieur du port? Il s'agit là d'une question à laquelle il nous est impossible de répondre pour le moment ³.

L'orientation de la passe dépend des vents dominants et conditionne de ce fait l'orientation générale du port. D'autre part, lorsque, comme pour le port de Claude, le port se trouve proche d'un fleuve qu'il doit utiliser pour faire parvenir ses marchandises à une agglomération voisine, un problème de rapport du bassin et du fleuve se pose. Il est évidemment résolu, comme à Ostie, par un canal. Mais ce canal peut-il avoir un autre but? En s'appuyant sur le fait que dans le port de Fréjus, port rond construit à l'intérieur des terres sur l'emplacement d'une lagune, une communication aurait été établie entre le bassin et la rivière voisine de l'Argens, on a prétendu qu'il s'agissait là d'un procédé destiné à lutter contre l'envasement du port ⁴ et qu'il en aurait été de même à Ostie pour le canal du Tibre ⁵. Mais les dernières études faites à Fréjus ont montré l'inexistence de cette relation qui, d'ailleurs, aurait été plus néfaste qu'utile ⁶. Quant à Ostie, les nécessités économiques suffisent largement à expliquer l'existence du canal du Tibre.

Le port de Fréjus, port militaire totalement artificiel et ne communiquant avec la mer que par un assez long chenal, se rapproche, dans la mesure où nous pouvons savoir ce qu'ils étaient, des cothons puniques comme celui de Carthage; sans doute faut-il rattacher à ce type le port militaire de Ravenne, construction également augustéenne, le fameux *Classis*, indépendant du port de commerce ⁷. En étendant largement la notion de port à bassin unique

1. J. Carcopino, *Ostie*, coll. Laurens, Paris, 1929, p. 18.

2. Dion Cassius, LX, 11; Suétone, *Claude*, XX, 5; Pline, *Hist. nat.* ... , XVI, 202.

3. O. Testaguzza, *The port of Rome*, Archaeology, VII, 17, 1964, p. 173-179 (d'après Ingegneri architetti, juillet-août 1963). Quant au problème de l'arrivée du canal du Tibre dans le port, il reste toujours à l'état antérieur aux dernières fouilles (cf. R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960, p. 159 et suiv.).

4. J. Donnadiou, *Fréjus, le port militaire du Forum Iulii* (coll. Monde romain), Paris, 1935, p. 26-27.

5. *Ibid.*, d'après J. Carcopino, *supra*, n. 1.

6. P.-A. Février, *Forum Iulii (Fréjus)*, Itinéraires ligures, n° 13, 1963, p. 44.

7. Sur la recherche aérienne de ce port, cf. R. Chevallier, *Ravenne héritière de Spina*, Rev. des Ét. lat., t. XXXIX, 1961, p. 196-209.

nous pourrions également y rattacher une autre création militaire, celle du Portus Iulius, établi par Agrippa, lors de la lutte contre Sextus Pompée, sur une lagune de la côte du golfe de Naples, le fameux lac Lucrin ¹.

Les ports de commerce à bassins multiples

Ce sont de loin les plus nombreux : en règle générale, ils sont la conséquence de l'exploitation par l'homme d'un site naturel favorable en vue des besoins économiques; ainsi ont été aménagés des bassins plus ou moins nombreux et plus ou moins bien abrités : les uns servent d'avant-port où viennent aborder les navires faisant escale, les autres offrent un accueil sûr aux navires venant débarquer et embarquer des marchandises au cours d'un séjour plus prolongé, voire même venant hiverner.

L'un des types assez répandus de port à bassins multiples est le port de presqu'île, soit qu'il s'agisse d'une presqu'île naturelle comme la presqu'île de l'Acté où s'était développé le port du Pirée; soit qu'il s'agisse de presqu'île artificielle résultant du rattachement au continent d'une ancienne île, comme pour le port de Cyzique ou celui de Tyr. Ces ports comprennent au moins deux bassins qui se développent à la base de la presqu'île, à l'endroit où elle se rattache à la terre ferme : tel est le cas, pour la presqu'île de l'Acté, des ports de Cantharos et de Mounychie; c'est également celui de Mitylène ou de Syracuse, et l'on peut y joindre, si l'on veut, le port de Corinthe avec ses deux bassins de Cenchrées et de Léchaion. Souvent d'ailleurs la nature permet d'utiliser des bassins supplémentaires, comme le port de Zéa pour Le Pirée ². Mais il peut arriver, ce qui semble plus rare, que la base de la presqu'île ne présente pas de bons mouillages; dans ces conditions on peut avoir un port d'extrémité de presqu'île, tel est le cas du port de Sidé sur la côte de Pamphylie; de plus c'est un port totalement artificiel qui semble bien avoir présenté plusieurs bassins séparés seulement par des môles ³.

Ceci nous amène à considérer les grands complexes portuaires à bassins juxtaposés. Déjà le port du Pirée peut nous donner une idée de la question, puisque, s'il était formé des trois ports que nous venons de citer, le port de Cantharos comprenait deux bassins : un bassin intérieur bien abrité par des môles que l'on pouvait fermer par des chaînes, et un bassin extérieur, plus largement ouvert du côté de la mer, qui constituait un véritable avant-port ⁴. Ces ports sont de types très différents car l'ingénieur architecte a dû tenir compte de la nature, des besoins économiques et des travaux déjà existants, car peu d'entre eux ont été construits de toutes pièces *ab nihilo*.

L'un des cas particuliers les plus remarquables est celui du complexe tibérin dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises. Au point de vue

1. Virgile, *Géorgiques*, II, 160-163; Suétone, *Auguste*, XVI; K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, p. 175.

2. K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, p. 101 et plan XII. A l'époque de Strabon le port est en pleine décadence (Strabon, IX, 395-396).

3. L. Robert, *Deux textes inutilisés sur Pergé et Sidé. II. Le port de Sidé*, *Hellenica*, t. V, 1948, p. 69-76.

4. K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, plan XII.

technique le problème qui se posait était celui de construire un port vaste et bien abrité, assez près du Tibre pour pouvoir profiter de cette remarquable voie de communication vers l'intérieur et, cependant, assez à l'écart de l'embouchure du fleuve pour être à l'abri de la barre formée à son entrée par ses alluvions. C'est ainsi que sous le règne de Claude fut commencé le *portus Augusti* qui devait être achevé seulement sous Néron ¹. C'était un bassin circulaire communiquant avec la mer par un étroit goulet divisé comme nous l'avons dit par une île artificielle. Ce bassin était en communication avec le fleuve par un canal, mais il présentait un certain nombre d'inconvénients. Tout d'abord, malgré le soin mis à sa construction, son abri n'était pas toujours très sûr et les fortes tempêtes se faisaient ressentir à l'intérieur du bassin occasionnant de véritables catastrophes ², ensuite il se révéla assez vite insuffisant pour les besoins de la capitale. C'est alors que Trajan, le plus grand constructeur de l'Empire, fit créer par ses ingénieurs un second bassin juxtaposé au premier, le *portus Traiani*, qui devint le véritable port, l'ancien bassin ne jouant plus que le rôle d'avant-port, et ce fut par l'intermédiaire de ce second bassin que se fit la liaison avec le fleuve et avec Rome ³. Mais, en fait, si nous considérons l'ensemble portuaire des bouches du Tibre, nous devons considérer que le fleuve fait partie du complexe à un double titre. Le port de Rome même peut tout d'abord être adjoint aux bassins du Portus puisque les petits bateaux de mer pouvaient l'atteindre et qu'il était en relations constantes avec l'ensemble ostien. Le fleuve lui-même à Ostie, et non pas au Portus, formait un petit port d'estuaire dont les activités venaient s'ajouter à celles beaucoup plus importantes du Portus ⁴. Ce complexe qui connaît son maximum d'utilisation au début du II^e siècle devait péricliter à partir du IV^e siècle par suite de la diminution de l'importance économique de l'*Urbs*. Abandonnés par les navires, les bassins ne furent plus entretenus et l'alluvionnement du fleuve prit le dessus faisant disparaître l'une des plus belles réussites des ingénieurs et des architectes de l'Antiquité ⁵.

C'est un même système de symbiose entre un port maritime situé près de l'embouchure d'un fleuve et un port fluvial intérieur que représente le complexe antiochien. Le problème pour nous serait de savoir comment était constitué le port maritime, c'est-à-dire Séleucie de Piérie, combien de bassins ³ comprenait et comment ils étaient disposés. Malheureusement, il nous est assez mal connu et surtout nous voyons mal ce qui appartient aux divers travaux qu'il vit faire au cours de son histoire jusqu'au règne de Constance. Nous savons qu'il comportait un avant-port fermé par des môles puissants, au-delà duquel on gagnait le ou les bassins du port proprement dit creusé à l'intérieur des terres ⁶. Évidemment, si nous en croyions Libanius, nous serions en droit de penser que le port lui-même est l'œuvre de Constance ⁷, mais nous

1. Suétone, *Claude*, XX, 5; monnaies de Néron.

2. Tacite, *Annales*, XV, 18 : destruction de deux cents navires dans le port.

3. R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 167 et suiv.

4. J. Le Gall, *Le Tibre*, op. cit., p. 234 et suiv.

5. J. Le Gall, *Le Tibre*, op. cit., p. 317 et suiv.

6. V. Chapot, *Séleucie de Piérie*, Mémoires de la Soc. des antiq. de France, t. LXVI, 1906.

7. Libanius, *Antiochikos*, 260-266 (cf. le commentaire déjà cité de R. Martin dans A.-J. Festugière, *Antioche païenne et chrétienne*, p. 35-36 et p. 59-60); *Expositio totius mundi*, § 28; Julien, *Discours*, I, 33.

savons qu'il n'en est rien; tout au plus pouvons-nous déduire du passage de Libanius aussi bien que de ceux qui concernent ces travaux chez Julien, Jérôme ou l'auteur de l'*Expositio totius mundi* qu'il s'agissait de quelque chose de plus qu'un simple curage des bassins. Cet ensemble portuaire devait cependant lutter constamment lui aussi contre l'ensablement, aussi bien ensablement du fleuve qui risquait d'entraver l'activité du port antiochien lui-même, qu'ensablement et surtout comblement par les apports alluvionnaires des eaux de la montagne qui domine le port de Séleucie. Contre le premier danger le seul système était le dragage et nous connaissons deux opérations de recreusage du lit du fleuve, l'une sous les Antonins ¹, l'autre sous Valentinien ². Contre le second danger de grands travaux avaient été effectués, nous ne savons quand, pour collecter les eaux de ruissellement et les détourner de la région du port ³.

Un troisième type de complexe portuaire est représenté par le port de Pouzzoles. Celui-ci comprenait, semble-t-il, deux parties assez nettement distinctes : d'une part à l'intérieur de la baie un port naturel aménagé par la construction de quais le long du rivage et surtout par la construction de la jetée qui protège la rade contre les coups de mer venus du Sud; d'autre part, au-delà de la jetée vers le Sud-Est, un port totalement artificiel qui doit correspondre aux bassins faits de mains d'hommes signalés par Strabon; ce dernier est formé par une digue parallèle au rivage et un système de quais et de piers délimitant différents bassins à son abri ⁴.

De toute manière, le port à bassins multiples par excellence, combinant comme celui de Pouzzoles les bassins naturels ou remaniés aux bassins artificiels, c'est l'illustre port d'Alexandrie, le modèle des ports, le port type de l'art ⁵. Mais ce port, bien connu grâce à la longue description qu'en donne Strabon, n'est pas le moins du monde un port romain, c'est le port hellénistique dans toute sa splendeur : les Romains se sont contenté d'en hériter, de l'utiliser, de l'entretenir et de l'imiter. Comme nous l'avons vu c'est un port de mer, mais aussi un port de lagune et un port fluvial unissant les bassins maritimes, situés de part et d'autre de la chaussée de l'heptastade, à ceux du lac Maréotis et au canal du Nil ⁶.

Ce port unit les qualités d'un port de mer et d'un port de fleuve, d'autre part situé à l'extrémité d'un delta il a su en éviter les inconvénients grâce à sa situation remarquable; mais il existe, néanmoins, des ports qui sont de véritables ports de delta avec tous les inconvénients que cela représente et qui sont cependant de grands ports : les deux plus typiques sont ceux d'Arles et de Narbonne. Malheureusement, la connaissance que nous en avons est plus qu'imprécise par suite des modifications considérables apportées par le temps aux régions où ils avaient été établis.

Le port d'Arles situé à la fourche du delta du Rhône, au point de jonction de la navigation maritime et de la navigation fluviale, est qualifié de *duplex*

1. Pausanias, VIII, 29, 3.

2. C. Th., X, 23 lex unica.

3. V. Chapot, *op. cit.*, p. 212-217.

4. Ch. Dubois, *Pouzzoles, op. cit.*, p. 249 et suiv.

5. Ch. Picard, *Pouzzoles et le paysage portuaire*, Latomus, t. XVIII, 1959, p. 23-51.

6. Cf. la longue description de Strabon, XVII, 791-795.

par Ausone ¹, mais que veut dire ce terme? S'agit-il de la ville, parce qu'elle s'étendait sur l'une et l'autre rive du Rhône, ou s'agit-il du port lui-même parce qu'il y avait deux ports, un port de mer et un port fluvial. La multiplicité des corporations de batellerie fluviale nous donne à penser que ce port s'étendait sur des régions assez étendues et qu'aux côtés des bassins fluviaux proprement dits on devait également utiliser pour les besoins des communications avec les régions avoisinantes des bassins pris sur les étangs des environs de la ville; c'est pourquoi nous considérons que le port d'Arles doit entrer dans la catégorie des ports à bassins multiples. Par contre, nous sommes dans l'état actuel de nos connaissances incapables de dire comment cet ensemble portuaire était réparti le long du fleuve. L.-A. Constans considérait que, par suite de la présence d'*horrea* de types classiques à la pointe de Trinquetaille, le port maritime était situé sur la rive droite du fleuve et cela d'autant plus que le siège de la corporation des naviculaires se trouvait également dans ces parages ². Dans ces conditions, le port fluvial se serait trouvé sur la rive opposée « car c'est de ce côté que s'étendait le réseau navigable des étangs et des canaux » ³. Mais la présence vraisemblable du port d'étang face à Trinquetaille n'est pas forcément le signe de la présence en cet endroit du port fluvial, un fait nous paraît s'y opposer : le pont d'Arles. En effet, si le pont d'Arles avait été un pont ordinaire rien ne viendrait nous faire douter de cette reconstruction, mais le pont d'Arles était un pont de bateaux qui interrompait donc en permanence la navigation sur le fleuve, ou, tout au moins, la rendait peu aisée, si, comme c'est vraisemblable, il comportait une partie mobile. C'est pourquoi nous sommes tentés de penser que le port s'étendait de part et d'autre du pont d'Arles, au Sud le port maritime, avec quelques annexes vers les étangs, au Nord le port fluvial, celui qui envoyait vers Vienne, Lyon, la vallée de la Saône et les pays situés au-delà les marchandises importées dans le grand port méridional. La phrase d'Ausone se comprendrait alors ainsi : Arles la double, non pas rive droite et rive gauche, mais Arles d'amont et Arles d'aval.

Situé dans le petit delta de l'Aude en plein marécage, le port de Narbonne pose des problèmes encore plus compliqués que celui d'Arles. Il semble que la ville elle-même était sans rapport commode avec son port qui, d'après les études les plus récentes qui lui ont été consacrées, se trouvait dans l'étang de Bages avec des annexes dans les étangs voisins, étangs d'Ayrolles, de Campignoles et de Gruissan. C'était là que venaient s'amarrer et se décharger les navires de mer et leurs marchandises étaient ensuite transportées vers la ville elle-même soit par voie de terre, soit par une petite batellerie qui sillonnait

1. Ausone, v. 73-78, Classement des villes célèbres : *Pande, duplex Arelate, tuos blanda hospita portus, / ... / praecipitis Rhodani sic intercisa fluentis / ut mediam facias nauali ponte plateam, / per quem Romani commercia suscipis orbis ...*

2. L.-A. Constans, *Arles antique*, op. cit., p. 207 et p. 336-341.

3. *Ibid.*, p. 338. En effet, sans tout accepter des théories de Ch. Lenthéric (*Les villes mortes du golfe de Lyon*, Paris, 1876, p. 386 et suiv.; *Le Rhône, histoire d'un fleuve*, Paris, 1905, p. 274 et suiv.) et même si le rivage n'a pas autant évolué qu'on le dit parfois (cf. G. Denizot, *Le rivage de Provence au temps des Ligures*, Rev. des Ét. ligures, 1957, p. 5 et suiv., 1959, p. 23 et suiv.), la surface des étangs a considérablement varié depuis l'époque romaine dans toute la région aux alentours d'Arles (cf. A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, t. VI-2, Paris, 1934), p. 507-508. C'est là ce qui doit expliquer en partie le développement des utriculaires arlésiens (cf. ci-dessous, p. 201).

le bras du fleuve aboutissant à cette époque au fond de l'étang de Bages ou le canal de la Robine conduisant aux autres étangs ¹. Mais comment étaient aménagés au point de vue maritime ces bassins d'étangs, nous ne le savons pas encore; cela se comprend aisément quand on considère les profondes transformations subies par la région depuis l'époque romaine : alluvionnement, envasement et surtout changement de cours du fleuve.

Les quais et l'amarrage des navires

Quel que soit le type de port que l'on envisage, qu'il soit à bassin unique ou à bassins multiples, qu'il s'agisse d'un port d'estuaire, d'un port de delta ou d'un port éloigné de tout fleuve, qu'il s'agisse enfin d'un port naturel ou d'un port artificiel, à partir du moment où l'on peut parler de grandes relations commerciales, l'organisation de quais est une nécessité absolue. Il est, en effet, impossible d'échouer sur une plage un gros navire de transport; il est mal commode, long et par conséquent coûteux, quand ce n'est pas de plus dangereux, de procéder à des transbordements en pleine mer. C'est évidemment là ce qui a conduit peu à peu à substituer aux ports naturels les ports artificiels ou tout au moins les ports aménagés. Malgré les apparences, il n'y a pas là contradiction avec ce que nous venons de dire à propos du port de Narbonne car le transbordement en mer et le transbordement en rivière, en étang, ou même à l'intérieur des bassins du port sont deux opérations nettement différenciées, la seconde supposant toute une organisation, et c'est cette organisation que nous voulons étudier à présent.

D'un autre côté, et c'est là une conception du port que nous avons en un certain sens perdu, le port est pour les anciens, non seulement une construction utilitaire, mais aussi un ensemble monumental. Ce caractère architectural du port antique nous est attesté par les nombreuses représentations figurées que nous en possédons, peu importe d'ailleurs que nous ne puissions les localiser exactement. Dans les grands ports ce caractère monumental se marque dès l'entrée qui est à proprement parler une porte de mer et une porte quasi triomphale. Comme nous l'a montré le texte de Vitruve, la passe qui conduit à l'intérieur du port se trouve encadrée par deux tours, élevées à l'extrémité des jetées. Ces deux tours ont une valeur décorative certaine en même temps qu'une valeur maritime (elles indiquent au navigateur venant de la mer où se trouve exactement la passe) et une valeur militaire (c'est à partir d'elles que l'on tend les chaînes pour fermer le port). Il est évident que de nuit un feu peut être disposé sur ces tours qui jouent alors un rôle de phare. Cependant, beaucoup de ports, tels ceux d'Ostie ou de Centumcellae, ont dressé un phare à l'intérieur même de la passe sur une île artificielle et ces phares, construits sur le modèle du phare par excellence, c'est-à-dire celui d'Alexandrie, sont aussi un élément monumental essentiel, l'architecture utilitaire ne se séparant pas de l'architecture décorative ². Souvent les jetées portent des arcs surmontés

1. *Carte archéologique de la Gaule romaine, fasc. XII: Aude* par A. Grenier, Paris, 1959, p. 105 et suiv.; M. Guy, *Les ports antiques de Narbonne*, Rev. des Ét. ligures, 1955, p. 213-240 [postérieur à la rédaction de la carte archéologique].

2. Vitruve, V, 12, 1 et 6; Ch. Picard, *Pouzzoles ...*, art. cit.; et *Sur quelques représentations nouvelles du phare d'Alexandrie et sur l'origine alexandrine du paysage portuaire*, Bull. de Corr. hellénique, 1952, p. 61-95.

de statues, comme on peut le voir sur le bas-relief de la colonne trajane représentant l'embarquement de l'empereur pour la guerre dacique ¹ ou encore sur la peinture portuaire de Stabies, le dessin de Bellori et le vase de Piombino ². A ce décor traditionnel il faut ajouter les portiques, dont nous allons parler, qui courent tout le long des jetées et des quais, les temples et les monuments qui, au fond du port ou le dominant, contribuent à rehausser la beauté de l'ensemble suivant le modèle toujours inégalé d'Alexandrie ³.

Parfois, c'est ce qui ressort de la peinture de Stabies par exemple, la longueur des quais se trouve considérablement augmentée par la construction à l'intérieur des bassins du port de jetées secondaires, de piers pour employer l'expression moderne, qui accroissent le nombre des postes d'amarrage. Mais jetées et quais ne sont pas construits suivant les mêmes principes. Le quai proprement dit, construit le long de la côte, est formé par un mur plein dont le rôle est de maintenir à son pied une profondeur suffisante pour que les plus gros navires puissent l'approcher et s'y amarrer et de fournir en contrepartie une esplanade régulière et facilement circulable sur laquelle puissent s'opérer les manutentions. La jetée présente évidemment ces mêmes caractères, mais ce ne sont là pour elle que des caractères secondaires. La jetée est, comme nous l'avons dit, avant tout un instrument de protection contre les tempêtes du large, mais aussi, dans la conception des architectes portuaires antiques, un instrument actif de lutte contre l'alluvionnement à l'intérieur du port. C'est pourquoi les jetées ne sont pas construites massivement; elles sont, au contraire, constituées de gros piliers de maçonnerie reliés entre eux par des arches en plein cintre qui supportent le tablier de la chaussée. De cette manière, un certain courant est maintenu à l'intérieur du port, en dessous de l'agitation superficielle, courant qui dans l'esprit des constructeurs doit emmener au large les dépôts qui peuvent se produire à l'intérieur du bassin ⁴. Quais et jetées représentent l'armature rigide du port et sont donc solidement construits; il semble, par contre, que les piers, tels que nous les voyons sur la peinture de Stabies, aient été plus simplement construits sur pilotis et que leur chaussée n'était formée que d'un plancher de bois ⁵.

C'est à ces quais, jetées et piers que les navires viennent donc s'amarrer, aussi sont-ils munis les uns et les autres de dispositifs permanents à cet usage. Sur le quai, au sens large du terme, c'est-à-dire tout endroit où le navire vient aborder à l'intérieur du port, l'archéologie nous a révélé la présence, à distances régulières les uns des autres, d'**anneaux de bronze** ⁶ ou de **corbeaux d'amarrage**.

1. Cf. M. Turcan, *Les monuments représentés sur la colonne Trajane*, art. cit.

2. Peinture de Stabies : A. Maiuri, *La peinture romaine*, coll. Skira, Genève, 1953, p. 123; dessin de Bellori: Ch. Dubois, *Pouzzoles*, op. cit., fig. 9, p. 203; vase de Piombino, *ibid.*, fig. 8, p. 200.

3. Cf. ci-dessus, p. 154, n. 5.

4. C'est là l'opinion ordinaire des historiens, nous la maintenons bien qu'elle soit vigoureusement combattue par A. d'Arrigo, *L'antica laguna tiberina e i porti di Roma imperiale*, Nuova antologia, n° 387, 1936, p. 448-457.

5. Peut-être dans certains ports trouvait-on, en plus des quais et des piers, des pontons flottants soutenus par des outres, cf. notre article, *Utricularii*, Cahiers d'histoire, 1959, p. 304-305.

6. A. Degrassi, art. cit., p. 135.

Ces derniers se présentent sous la forme d'une pierre faisant saillie, percée en son centre d'un trou horizontal dans lequel venait passer l'amarre ¹. Anneaux et corbeaux se trouvent un peu au-dessous du niveau de la chaussée. A côté de ce procédé l'on trouve également sur les quais antiques des bittes d'amarrage autour desquelles venaient s'enrouler les cordages lancés du navire ².

Une question se pose alors à nous : comment les navires venaient-ils s'amarrer aux quais? Traditionnellement, on estime que les navires se présentaient par l'arrière, de telle manière qu'ils étaient en bonne position pour repartir. C'est ce qu'exprime encore tout récemment A. Loyer lorsqu'il écrit à propos d'un poème d'Ausone : « Le navire romain s'amarrait par la poupe; il doit par conséquent, avant d'accoster, opérer une rotation sur l'avant si bien qu'à la fin de la manœuvre la proue se trouve tournée vers la haute mer ou vers le fleuve, *obuertitur prora amni* est pour Ausone un synonyme imagé de *appelli*, accoster » ³. Mais J. Le Gall a soutenu, au contraire, que les navires s'amarraient trois quarts avant, et que, pour protéger la carène contre les chocs possibles, ils étaient reliés au quai par une pièce de bois placée horizontalement; cette pièce de bois ne ferait pas partie de l'équipement du port mais du navire; ce serait elle cet ornement en fer de lance que l'on voit à l'avant de certaines représentations, par exemple sur le fameux sarcophage de Sidon, et que les graffites de Pompéi présentent isolément. Il s'appuie sur le bas-relief Torlonia, qui nous montre effectivement à l'avant du navire amarré une grosse poutre et, à l'avant de celui qui n'est pas encore amarré, la manœuvre d'une grosse poutre suspendue à un mat de charge ⁴. Ces deux manières d'accoster paraissent illogiques lorsqu'il s'agit d'un gros navire; elles rendent, en effet, difficile le chargement et le déchargement en bloquant toutes les opérations sur une seule partie du navire; **il semblerait donc naturel de voir les navires accoster au quai ni par l'arrière, ni par trois quarts avant, mais par travers, parallèlement au quai de telle sorte que l'on puisse charger ou décharger à l'avant comme à l'arrière et au centre du navire.**

Nous devons bien reconnaître, cependant, que, si cette manière de faire nous semble logique, elle n'a pas été utilisée dans l'Antiquité romaine à l'intérieur des ports. **L'accostage par la poupe nous est trop attesté par les textes littéraires pour qu'on puisse le nier** ⁵. Mais, et cela est très important pour nous, il s'agit là d'un mode antique d'accostage qui ne s'applique plus à notre époque qu'à de petits navires pouvant être facilement tirés au sec et dont la coque, assez relevée à l'arrière, rendait cette manœuvre plus facile. Aussi, et c'est là un correctif majeur à apporter à cette constatation, les textes aussi bien que les peintures qui nous montrent cette méthode d'accostage ne

1. M. R. de La Blanchère, *Terracine*, op. cit., p. 121; J. Le Gall, *Le Tibre*, op. cit., pl. XIX et XXVIII.

2. M. R. de La Blanchère, loc. cit., supra, n. 1.

3. A. Loyer, *Bourg-sur-Gironde et les villas d'Ausone*, Rev. des Ét. anc., t. LXII, 1960, p.113- 126 (passage cité, p. 124). Ausone, *Lettres*, XXIII, 128, invitation à Paulin de venir le voir dans sa villa proche de Bordeaux.

4. J. Le Gall, *Graffites*, art. cit., p. 48-49.

5. Par exemple : Virgile, *Énéide*, VI, 3 et le texte d'Ausone.

concernent pas des ports de commerce organisés¹. Si nous prenons par exemple le texte d'Ausone, nous voyons tout d'abord qu'il s'agit non pas d'embarcation maritime, mais de barque fluviale; d'autre part, il ressort du texte, malgré son peu de clarté, que le port auquel Paulin doit aborder n'est pas, comme on pourrait le penser à première vue, le port de Bordeaux, mais le port privé de la propriété bordelaise d'Ausone, son domaine de Novarus; par conséquent il est difficile de s'appuyer sur ce texte pour voir comment les navires abordaient, les gros navires tout particulièrement, dans un grand port de commerce bien organisé.

L'accostage trois quarts avant décrit par J. Le Gall est au contraire effectivement l'accostage normal des navires dans les ports. Le bas-relief Torlonia, sur lequel il appuie son raisonnement, n'en est pas en effet le seul témoignage. Si nous prenons, par exemple, le bas-relief narbonnais représentant le chargement d'un actuaire, nous voyons très nettement, malgré la mutilation de la pierre, que le navire est à quai par trois quarts avant, la preuve en est que la passerelle sur laquelle circulent les dockers vient aboutir sur le pont du navire très nettement sur la partie droite de la proue dont l'éperon est incliné par rapport au quai². C'est encore dans cette même position que se trouve le navire de la mosaïque des Narbonnais à Ostie; mais, il est vrai, cet exemple n'est pas absolument probant puisque nous ne savons pas si le navire est amarré et en cours de chargement, ou si plus simplement il est représenté en marche, passant au large de l'une des tours de l'entrée du port³. A ces exemples viennent évidemment s'ajouter ceux donnés par J. Le Gall⁴. Pour quelles raisons les Romains ont-ils adopté ce mode d'accostage de préférence à tout autre? Pour ce qui est de l'accostage parallèle au quai une raison nous semble seule capable de l'expliquer. Les ports antiques ne représentaient pas une longueur de quai suffisante, par rapport au nombre de navires qu'ils se trouvaient être amenés à recevoir; dans ces conditions un accostage presque perpendiculaire à la ligne du quai permettait de faire accoster un nombre de navires supérieur, c'est le principe du stationnement en talon bien connu des automobilistes dans les grandes villes modernes. Quel était par contre l'avantage de l'accostage trois quarts avant par rapport à l'accostage par l'arrière? Comme le dit justement J. Le Gall, l'accostage arrière était interdit par la présence de l'appareil de gouverne dont la fragilité risquait d'être mise à mal par un heurt accidentel et brutal contre le quai. Cela n'aurait pas eu d'importance si, comme on le pense souvent alors que ce n'est vrai là encore que pour les petites embarcations, les gouvernails auraient pu être rentrés à bord pendant le temps où le navire était à quai. Mais, comme la complexité de l'appareil de gouverne interdisait

1. S. Reinach, *Répertoire des peintures*, p.165, n^{os} 4 et 5; dans ce cas les passagers descendent à terre par une échelle dressée contre la poupe du navire suivant les méthodes de la navigation grecque (P.-M. Duval, *Du navire grec au navire romain*, art. cit., Mél. Ch-Picard).

Cette pratique peut-être symbolisée, au point de vue économique, par la mosaïque de Sousse (L. Foucher, art. cit., fig. 8); c'est de plus la seule décrite par Vars-Breusing, op.cit., p. 152.

2. Narbonne, musée Lamourguier, n^o 1310, cf. Espérandieu, n^o 685 (reproduit sommairement par P.-M. Duval, *Formes des navires romains*, art. cit., pl. II, n^o 14; ci-dessous, pl. VIa),

3. Mosaïque des Narbonnais, G. Calza, art. cit., Bull. communale, 1915; A. Héron de Villefosse, *La mosaïque des Narbonnais à Ostie*, Bull. archéol. du Comité des trav. hist., 1918, p. 245 et suiv.; cf. ci-dessous p. 161.

4. J. Le Gall, *Graffites*, p. 49.

en fait semblable pratique, c'est beaucoup plus cette fragilité de l'appareil de gouverne que la fragilité des ailes qui entre en ligne de compte; les ailes en effet se trouvaient situées beaucoup trop haut pour pouvoir craindre quelque chose du heurt du navire contre le quai ¹. Quant à la question de savoir pourquoi trois quarts avant et non pas accostage en proue, le motif mis en avant par J. Le Gall est certes vrai : « Il était impossible en raison des ornements et du château » ², mais il est une autre raison primordiale : la ferme de l'étrave et l'étroitesse de l'avant des navires de commerce antique.

Il faut enfin remarquer que tous les navires de commerce ne venaient pas forcément à quai dans les ports antiques, pas plus que dans nos ports modernes. Deux cas peuvent alors se présenter : le navire reste au milieu du bassin du port et sa cargaison est transportée vers les entrepôts par des barques et des allèges, mais l'on voit mal quel avantage on aurait trouvé à pareille pratique ; **le navire ne vient pas à quai et sa cargaison est immédiatement transportée dans le navire fluvial** qui va l'amener à un port de l'intérieur. Dans ce cas on peut penser que, comme dans notre moderne Rotterdam, des « ducs d'Albe » étaient installés en permanence dans les bassins des ports et que le navire de mer et le navire fluvial venaient s'y ancrer, procédé qui diminuait notablement les manutentions et présentait donc toutes sortes d'avantages ³.

Chargement et déchargement : l'emploi des machines

La quasi-totalité des représentations de chargement ou de déchargement des navires nous montre que le travail se faisait par l'intermédiaire de dockers portant leurs charges sur le dos quand il s'agissait de sacs ou de ballots. Pour ce qui est des amphores, elles pouvaient soit être transportées sur l'épaule, soit être transportées par séries. Dans ce dernier cas l'on passait un bâton, une *phalanga*, à l'intérieur des anses des amphores ⁴. Ces méthodes supposent un personnel nombreux et spécialisé que nous connaissons surtout par l'intermédiaire des corporations qui le regroupaient et que nous étudierons plus loin ⁵. Mais, bien que nous n'en ayons point, dans l'état actuel de notre documentation, de représentations certaines, nous sommes assurés par les textes de l'existence d'un équipement des ports en machines destinées à faciliter les opérations de manipulation des marchandises, ainsi que de leur présence à bord de certains gros navires.

La première question qui se pose à ce propos est celle de savoir si, dans les grands ports d'embarquement des blés, il existait des appareils spéciaux pour

1. Sur le développement des ailes, cf. J. Le Gall, *Modèle réduit*, art. cit., Mél. Ch.-Picard ; L. Foucher, art. cit.

2. J. Le Gall, *Graffites*, p. 49.

3. J. Le Gall, *Graffites*, p. 49, n. 5, examinant la mosaïque de la place des corporations (J. Le Gall, *Le Tibre*, pl. XXXII) qui représente une scène de transbordement entre un navire de mer et un navire fluvial insiste surtout sur le fait qu'ils se sont abordés par trois quarts avant, mais on peut penser que si la scène se passe à l'intérieur du port, ce qui est vraisemblable, les deux navires ne sont pas seulement amarrés l'un à l'autre, mais sont également amarrés à un « duc d'Albe » pour les empêcher d'être déportés par les courants et les remous.

4. E. Lafaye, art. *phalangarius*, Dict. des Antiq.

5. Cf. ci-dessous, p. 180-181.

emplir les cales de grain en vrac à partir de silos installés sur les quais. Aucun texte ne nous parle de semblable système, mais on a cru voir un appareil de ce genre sur la mosaïque des Narbonnais à Ostie. On voit en effet, ou plutôt on pourrait voir, sur cette mosaïque comme une manche unissant la tour représentée sur le quai à l'écoutille du navire amarré à son pied ¹. Seulement la mosaïque est très imprécise : on voit mal s'il s'agit d'une manche ou d'un plan incliné pouvant servir au même usage, ou s'il s'agit de tout autre chose, une représentation maladroite de la voilure de proue par exemple. De plus la tour est-elle un silo? Ou n'est-elle pas plus simplement, comme nous l'avons dit, l'une des tours marquant l'entrée du port? Ce sont là des questions auxquelles il est de fait impossible de répondre. Nous devons donc nous contenter de dire que, si pareil procédé peut effectivement avoir été en usage, la mosaïque des Narbonnais ne nous permet pas d'en affirmer l'existence; cela d'autant plus que Narbonne n'a jamais passé pour être un des grands ports exportateurs de blé du monde romain et que dans ces conditions il serait curieux que ses naviculaires aient justement choisi ce procédé comme symbole de leurs activités.

Bien que nous n'en ayons pas de témoignages archéologiques ², nous savons par Vitruve qu'il existait des machines utilisées pour l'embarquement et le débarquement des marchandises, surtout des marchandises lourdes et volumineuses, machines dont son œuvre nous permet de nous faire une idée ³. Toutes ces machines reposaient sur le même principe : un bâti de bois plus ou moins complexe soutenant un ensemble de câbles et de moulles. Les câbles, qui servent à élever les charges, sont mus soit directement par les servants des machines, soit par l'intermédiaire d'un treuil.

De ces machines deux sont peu délicates quant à leur fonctionnement : ce sont le tripaston et le pentapaston, dont le nom dérive du nombre de poulies employées dans les moulles. La première est formée de deux pièces de bois liées à leur sommet et dont les pieds sont maintenus écartés l'un de l'autre par une forte traverse qui peut servir de support à un treuil. Ce bâti est maintenu à l'inclinaison voulue par des câbles fixes. L'appareil élévatoire proprement dit se compose d'un câble qui, enroulé sur le treuil, vient passer au sommet de l'appareil sur un moufle à double poulie qui est suspendu au bâti; de là il descend vers un moufle inférieur à poulie unique, puis revient vers le moufle supérieur. L'un des brins du câble est fixe, l'autre est entraîné par le treuil, ou, s'il n'y a pas de treuil, tiré par les ouvriers. Au moufle inférieur

1. A. Héron de Villefosse, *La mosaïque ...*, art. cit.; A. Grenier, *Manuel*, t. II, 2, p. 532-533, fig. 170.

2. J. Lauffray pensait avoir retrouvé des ancrages de machines fixes sur les quais du port de Sidon (P. Poidebard et Lauffray, *op.cit.*, p. 74).

3. Vitruve, *De l'architecture*, X, 2 : sur ces machines, cf. les études et les reconstitutions nombreuses, entre autres : H. Blümner, *Technologie und Terminologie der Gewerbe und Künste bei Griechen und Römern*, Leipzig, 1875, t. III, p. 111 et suiv.; O. Navarre, art. *machina*, Dict. des Antiq.; P. Cloché, *Les classes, les métiers, le trafic*, Paris, 1931, p. 62-65; F. Kretschmer, *Bilddokumente römischer Technik*, Düsseldorf, 1958, p. 23-26; J. Deshayes, *La technique grecque*, dans *Histoire générale des Techniques* sous la direction de M. Daumas, t. I, Paris, 1962, p. 195-196.

Ces machines posent un problème insoluble : quand furent-elles inventées ? Si nous sommes à peu près certains qu'elles sont antérieures aux Romains, rien ne nous permet de dire si elles appartiennent à la Grèce classique, ou si elles sont l'œuvre des techniciens hellénistiques.

se trouve fixé l'appareil de préhension, crochet ou main de fer ¹. La seconde, plus robuste et plus apte à porter des objets lourds, ne diffère de la première que par le nombre de poulies composant les moufles : trois poulies pour le moufle supérieur et deux pour le moufle inférieur. La taille de ces machines et surtout la robustesse de leur bâti doivent être proportionnées au poids maximum qu'elles peuvent être amenées à lever, sans atteindre cependant des proportions gigantesques.

Une machine du même genre, destinée au levage des poids plus importante encore, *colossicotera onera*, comporte un bâti de trois pièces de bois du sommet duquel pend un système de deux moufles à double poulie sur lesquelles viennent passer les brins du câble. Ce dernier appareil, quoique semble dire Vitruve, paraît peu adapté au déchargement des navires : il pourrait tout au plus, monté au-dessus de l'écouille, permettre de hisser sur le pont les poids lourds rangés dans la cale. Il n'en est pas de même des deux premiers qui, par suite de l'inclinaison du bâti, peuvent s'avancer dans une certaine mesure à partir d'un quai vers le pont d'un navire. Cependant leur absence de mobilité ne les rend pas, tels quels, d'une utilisation bien pratique. C'est pourquoi le dernier des appareils décrits par Vitruve nous paraît bien mieux adapté au travail des ports, même s'il ne peut être servi, comme il l'écrit, que par des spécialistes, des *homines periti* ².

Ce nouvel appareil ne comporte plus de bâti encombrant, mais seulement une poutre dressée, tenue par quatre câbles; à son sommet est fixé un assemblage dont l'essentiel est représenté par trois poulies placées verticalement dans un moufle horizontal, donc côte à côte ; sur chacune de ces poulies passe un câble. Ces trois câbles vont passer ensuite sur les trois poulies d'un autre moufle horizontal sous lequel se trouve attachée la main de fer. Attachés par l'une de leurs extrémités au sommet de l'appareil, les trois câbles vont, par leur brin libre, passer en dernier lieu sur un groupe de trois poulies disposées comme les autres à la base de la poutre, si bien que « trois groupes d'hommes tirant sur ces brins, sans avoir besoin de recourir à un treuil, peuvent rapidement élever une charge jusqu'au sommet ». Cet appareil présente de plus un très gros avantage par rapport aux autres en ce qui concerne les opérations de chargement ou de déchargement d'un navire : sa poutre unique peut être facilement inclinée à droite et à gauche pour déposer sa charge : il y a donc là une mobilité inconnue des autres appareils décrits. Par suite du grand nombre de poulies qu'il met en jeu cet appareil est appelé le *polyspaston* ³.

Pour le fonctionnement du treuil nous pouvons supposer deux procédés : le procédé normal des hommes manœuvrant les bras du treuil; le procédé des grues du Moyen Âge, telles que nous les voyons représentées sur les

1. Vitruve, X, 2, 2 *ferrei forfices*; Tite-Live, XXIV, 34, *ferrea manus* pour décrire les appareils élévatoires créés par Archimède pour saisir et fracasser les navires de la flotte romaine sous les murs de Syracuse.

2. Vitruve, X, 2, 8 *est autem aliud genus machinae satis artificiosum et ad usum celeritatis expeditum, sed in eo dare operam non possunt nisi periti*.

3. *Ibid.*, 10 *Hoc genus machinae polyspaston appellatur, quod multis orbiculorum circuitionibus et facilitatem summam praestat et celeritatem. Una autem statutio tigni hanc habet utilitatem, quod ante quantum uelit et dextra ac sinistra a latere proclinando onus deponere potest*.

miniatures, c'est-à-dire des hommes enfermés dans une grande roue à barreaux qu'ils font mouvoir en montant le long des barreaux comme sur une échelle, c'est là le procédé classique des norias à roues. Ce procédé nous est attesté par les deux seules représentations de machines élévatoires qui nous aient été conservées mais qui concernent la construction et non les opérations portuaires ¹.

Après avoir ainsi décrit les machines élévatoires connues de son temps, Vitruve ajoute qu'elles peuvent être utilisées pour charger et pour décharger les navires, les unes dressées, c'est-à-dire telles que nous venons de les présenter, les autres couchées sur un *carchesium uersatile* ². Que faut-il donc entendre par cette expression? Traditionnellement on considère que, comme le *carchesium* (ainsi que nous l'avons vu) est le calcat du mât aussi bien que la hune du navire, le *carchesium uersatile* est « un crochet à deux branches, ou taquet, placé sur le mât et se mouvant de manière à faire l'office de grue » ³. Ce faisant l'on fait dire à Vitruve tout autre chose que ce qu'il dit : il ne nous parle en effet nullement d'un appareil suspendu à un mât, d'un appareil élévatoire, mais bel et bien d'un appareil sur lequel on peut adapter les machines élévatoires pour les rendre plus propres au travail d'un port. Ce qui peut avoir été à l'origine de cette confusion, c'est une phrase assez énigmatique de ce même texte qui concerne le moufle placé à la base de la poutre du *polyspaston* : « Les Grecs appellent ce moufle *epagonta*, les nôtres *artemo* » ⁴. Comme ce dernier terme désigne en règle générale un mât, il est possible que ce rappel ait amené à confondre le *carchesium* du navire avec le *carchesium uersatile*. Nous nous trouvons ainsi amené par le texte de Vitruve à nous demander maintenant qu'est-ce que cet *artemo*? Qu'est-ce que ce *carchesium uersatile*? Étant donné qu'il ne peut manifestement pas s'agir de ceux que nous avons déjà rencontrés.

A la première de ces questions il semble bien que la seule réponse qui puisse être donnée, vu l'emploi du mot en grec, est celle qui a été proposée par Vars-Breusing, mais cependant avec quelques correctifs. Pour eux la poulie a pris le nom du mât parce que l'*artemo* était un mât de charge établi d'après les mêmes principes que le *polyspaston* ⁵. Effectivement si nous regardons à nouveau le bas-relief Torlonia, nous voyons que sur l'*artemo*, pour lui donner ce nom bien qu'il ne soit nullement sûr que c'en soit un, passent des câbles, ou un câble, manœuvrés par l'un des hommes de l'équipage. Ces câbles correspondent très nettement avec le moufle supérieur de l'appareil de suspension figuré à la tête de ce mât et qui supporte cette pièce de bois dont nous avons vu ci-dessus l'interprétation proposée par J. Le Gall ⁶ : il est donc normal de supposer que ces câbles sont ceux de l'appareil élévatoire supporté

1. Bas-relief du fabricant de colonnes Lucceius Peculiaris à Capoue (F. Kretschmer, *op. cit.*, fig. 45) et bas-relief de Rome (*ibid.*, frontispice).

2. Vitruve, *loc. cit.*, 10 *ad onerandas et exonerandas naues sunt paratae, aliae erectae, aliae planae in carchesiis uersatilibus conlocatae*.

3. E. Saglio, art. *carchesium*, Dict. des Antiq.

4. *Ibid.*, 9 *In radice autem machinae conlocatur tertia trochlea; eam autem Graeci epagonta, nostri artemonem appellant*.

5. Vars-Breusing, *op. cit.*, p. 103-104.

6. Cf. ci-dessus, p. 158; A. Pézard, *Grauis artemo*, Rev. Ét. lat., t. XXV, 1947, p. 215 et suiv.

par le mât. Cependant cet appareil ne correspond pas exactement à la description de Vitruve, car il possède de véritables moufles à poulies superposées et non pas le système du polyspaston aux trois poulies placées côte à côte. Pour admettre sans plus l'hypothèse de Vars-Breusing il nous faudrait considérer qu'il existait un système semblable à la base du mât et que le sculpteur a oublié de le représenter. D'autre part l'affirmation de ces mêmes auteurs selon laquelle l'Antiquité n'aurait pas connu d'appareils de déchargement placés sur les quais et n'aurait utilisé que des appareils placés à bord des navires va contre le texte de Vitruve. Malgré tout cela nous pensons qu'il est nécessaire d'admettre que le mot *artemo* a plusieurs sens. Il désigne, comme nous l'avons dit, le mât non permanent érigé à la proue du navire en certaines occasions, mais il désigne également un mât de charge que l'on établissait au port à l'endroit où en mer on eût établi l'*artemo*. L'originalité de ce mât de charge si l'on interprète Vitruve, aurait consisté en ce qu'il portait une poulie à sa base, poulie sur laquelle passait le câble de l'appareil élévatoire, si bien que cette poulie aurait à la longue pris le nom du mât. Ce mât devait avoir la possibilité de pivoter sur lui-même permettant ainsi de faire passer les objets de la cargaison du pont ou de la cale jusque sur le quai où le navire était amarré.

Si donc pour l'*artemo* nous ne pouvons arriver qu'à une probabilité, pour le *carchesium uersatile* il nous est au contraire facile d'arriver à une certitude. Pour cela il nous suffit de considérer le sens très spécial de ce terme dans les traités des ingénieurs antiques concernant les machines de siège. Parmi celles-ci l'une des plus originales est le *tolleno*, κηλώνιον ou γέρανος, connu par Athénée le mécanicien ¹, Apollodore de Damas ² et Végèce ³. Cet appareil qui était destiné à faire passer des troupes sur les fortifications des villes assiégées empruntait son principe à l'appareil élévatoire bien connu, encore utilisé par les jardiniers des pays méditerranéens et des pays semi-désertiques pour l'arrosage de leurs jardins, que nous appelons le puits à balancier ou le chadouf. Les dessins qui accompagnent les traités des deux premiers auteurs que nous venons de citer, et que l'on s'accorde à considérer comme d'origine antique, nous montrent qu'il était composé de deux parties nettement distinctes. L'une était le *tolleno* proprement dit, c'est-à-dire une longue poutre pivotant en son milieu autour d'un axe supporté par deux montants verticaux; l'autre le *carchesium uersatile*, plate-forme munie de roues au-dessus de laquelle s'élevait le *tolleno* et qui permettait de le déplacer.

C'est donc sur de semblables plates-formes qu'il nous faut voir installer horizontalement les machines élévatoires décrites par Vitruve. Elles acquéraient ainsi une remarquable mobilité, qu'elles ne pouvaient avoir lorsqu'elles étaient simplement dressées, *erectae*; de ce fait elles se trouvaient bien mieux adaptées au travail de chargement et de déchargement puisque, comme nos grues modernes, elles pouvaient pivoter sur elles-mêmes dans le sens horizontal, avancer et reculer. Elles devaient cependant présenter un inconvénient assez grave qui devait les rendre même alors d'un maniement délicat. Les Anciens ne connaissant pas la construction métallique qui assure à nos grues modernes

1. Athénée le mécanicien, dans Wescher, *Poliorkétique des Grecs*, Paris, 1867, p. 35-37 et fig. XII.

2. Apollodore de Damas, *ibid.*, p. 161-164 et fig. LXV.

3. Végèce, *De l'art militaire*, IV, 21.

une relative stabilité malgré la longueur de leurs flèches, ces instruments élévatoires, même combinés avec le *carchesium uersatile*, devaient présenter de grands risques de basculage sous l'effet de la charge, pour peu que le contrepoids que l'on devait placer dans le bâtis du *carchesium* vienne à être insuffisant. C'est pourquoi nous pensons qu'il y eut à l'époque romaine une certaine préférence accordée à un engin plus stable : la *ciconia*. Cet appareil n'était autre que l'application au travail portuaire de la technique poliorcétique. Autrement dit ce n'était pas autre chose qu'un *tolleno* poliorcétique monté comme lui sur un *carchesium uersatile*, mais, au lieu de nacelle et de contrepoids pour faire passer les troupes sur la muraille, l'on avait d'un côté un système de suspension avec crochet et main de fer, de l'autre un système de câbles permettant de fournir une force suffisante pour élever le poids et cela sans possibilité de déséquilibre de l'appareil. C'est cet appareil que nous pensons avoir été utilisé au port vinaire de Rome où il aurait été à l'origine de l'appellation du lieu dit *ad ciconias nixas* connu par les régionnaires et une inscription et qui n'aurait ainsi rien à voir, comme on le dit d'ordinaire, avec un relief représentant des cigognes perchées sur leurs pattes ¹.

Ce genre d'appareils était-il d'un usage habituel dans les ports à l'époque romaine? Rien malheureusement ne nous permet de l'affirmer. Si le simple raisonnement, appuyé sur le texte de Vitruve et sur l'inscription concernant les *professionarii de ciconiis* ², milite en faveur de leur utilisation pour le déchargement des marchandises lourdes et difficiles à saisir, telles que les tonneaux de vin ou les blocs de pierre, une objection se présente aussitôt contre leur emploi habituel pour le déchargement et l'embarquement des autres marchandises. Les navires venant s'amarrer par trois quarts avant, on voit mal comment ces engins, dont les flèches ne pouvaient pas être d'une longueur considérable, seraient aller saisir leurs charges jusqu'à l'écoutille ou le pont arrière. L'utilisation de ces ancêtres de nos grues modernes exigeait que le navire vienne accoster, comme de nos jours, parallèlement au quai ce que l'étendue des ports antiques ne permettait pas toujours. Nous sommes donc amené à penser que, jusqu'à la fin, **ces engins furent réservés à des emplois bien déterminés et que seule une petite partie des quais en était pourvue, celle où venaient aborder les marchandises pondéreuses et peu maniables.** Partout ailleurs il ne pouvait y avoir qu'une manutention, au sens étymologique du mot, des marchandises. La meilleure preuve de ce que nous avançons, si l'on admet notre hypothèse au sujet du lieu-dit romain, c'est que seule une partie du port de la ville ait été appelée ainsi. Cela suppose en effet que ces machines élévatoires ne se trouvaient que là et que partout ailleurs dans le port il n'y en avait pas, ou tout au moins il n'y en avait pas à demeure.

Il existe encore une dernière possibilité de machine élévatoire utilisée uniquement pour le déchargement des grains stockés en vrac au fond des cales, l'utilisation du principe archimédien de la vis sans fin ou de la roue à godets qui était utilisé d'une manière normale pour vider l'eau de la sentine ³, mais

1. Cf. notre article, *Ad ciconias nixas*, Rev. des Ét. anc., t. LIX, 1957, p. 320-328.

2. *CIL*, VI, 1785 = 31931.

3. Vitruve, V, 12, 5, pour l'épuisement des caissons lors de la construction des jetées ; F. Benoit, *Épave du Grand Congloué*, p. 174-175.

qui aurait pu tout aussi bien l'être aux fins du déchargement. Si cela n'allait pas contre les capacités techniques de l'époque, nous devons cependant reconnaître que pareil procédé ne nous est nulle part attesté à notre connaissance, étant donné que les vestiges de semblables machines retrouvés dans les fameuses galères de Némé ne devaient être que les restes des pompes d'épuisement de la sentine ¹.

Portiques et entrepôts

Revenons encore une fois au texte de Vitruve concernant la description des ports : ceux-ci, nous dit-il, doivent être entourés de portiques au travers desquels on gagne le quartier commerçant, l'emporion, et de *naualia*. Par ce dernier terme il faut entendre non seulement les chantiers de construction navale, mais aussi les cales sèches où l'on pouvait tirer les navires pour les réparer, voire même pour l'hivernage ².

La présence des *naualia* est toute naturelle, il n'en va pas de même des portiques et pourtant leur présence le long des quais et des jetées des ports antiques nous est attestée non seulement par Vitruve mais par les données de l'archéologie, et plus encore de la numismatique. C'est ainsi que les monnaies de Néron, émises pour commémorer l'achèvement et la mise en service du port de Claude, nous le représentent d'une manière stylisée sous la forme d'un bassin circulaire entouré d'un portique continu interrompu seulement au sommet de la monnaie par la passe avec son île-phare et à la base de la monnaie par la représentation d'une figure divine ³. De même les monnaies de Trajan représentant son bassin nous montrent bien sa forme hexagonale et les portiques qui longent les quais ⁴. Ce qui est valable pour le port de l'embouchure du Tibre l'est également pour les autres : les monnaies de Sidé au III^e siècle, par exemple, nous montrent le même type que celles de Néron pour le port de Claude, c'est-à-dire un bassin circulaire entouré de portiques ⁵. Mais si nous passons de la numismatique aux mosaïques, nous retrouvons les mêmes formes de représentation : c'est ainsi que telle mosaïque portuaire de Tripolitaine nous représente un port avec portiques, non seulement le long du rivage, mais aussi sur la jetée, masquant ainsi les navires dont seul le sommet des mâts apparaît ⁶. Ce ne sont pas seulement les représentations figurées qui nous les font connaître; l'étude des restes de certains ports antiques, par exemple ceux de Terracine ⁷, nous permet de nous en faire une idée.

1. F. Kretzschmer, *op. cit.*, p. 90-91.

2. Vitruve, V, 12, 1; il va sans dire que le tirage au sec des navires pour l'hivernage, thème classique de la rhétorique (par exemple Jean Chrysostome, *Homélie 11 sur la Genèse*, P. G., t. 53, col. 92), ne peut être pratiqué que pour les petits navires; les autres doivent hiverner désarmés, dans les bassins du port et ne vont en cale sèche que pour les réparations.

3. H. Cohen, *Description ...*, t. I, n^{os} 33 à 41.

4. *Ibid.*, t. II, n^o 305, plus vraisemblablement commémorative du Portus que du port de Cività Vecchia.

5. K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.*, planche de monnaies, n^o 9 (cf. L. Robert, *art. cit.*, *Hellenica*, t. V, p. 73).

6. G. Guidi, *La villa del Nilo*, *Africa italiana*, t. V, p. 13, fig. 6.

7. M. R. de La Blanchère, *op. cit.*, p. 120.

Le portique donne du côté du port et son mur plein se trouve à l'extérieur, isolant le port de la ville qui l'entoure, mais aussi de la mer, contribuant à abriter le bassin intérieur des vents et des vagues du large. Il représentait un certain abri pour les gens du port et surtout pour les marchandises que l'on venait de débarquer, en attendant leur transport vers les greniers ou leur réembarquement sur un autre navire. Il semble, et cela est normal, que dans la plupart des ports les docks se trouvaient en tout ou partie à proximité du port lui-même. C'est ainsi qu'au port de Terracine, dans la description qu'en donne La Blanchère, les docks s'ouvriraient sur le môle lui-même en arrière du portique. Mais peut-être ne faut-il voir dans ces « 76 pièces voûtées, larges de 19 à 20 pieds, profondes de 23, séparées par des murs de 2 à 3, fermées alternativement l'une par une grille, l'autre par une porte et aérées par des soupiraux »¹, que les annexes du portique, destinées plus à l'entrepôt provisoire des marchandises qu'à un stockage de longue durée. En effet le texte de Vitruve ne parle pas de docks situés sur les quais, alors qu'il nous dit que le portique est interrompu par les passages qui conduisent à l'emporion où normalement nous devons trouver les docks.

Les docks dont on a trouvé les ruines dans de nombreux ports de la Méditerranée, et en particulier à Ostie, nous sont bien connus; ce sont les *horrea*, possessions de l'État ou propriétés particulières. Certains sont spécialisés pour tel ou tel-produit (par exemple les *horrea piperataria* pour la conservation des épices à Rome même)², d'autres ne le sont pas et l'on peut louer un emplacement dans un dock pour sa marchandise³ à condition de se conformer aux clauses du règlement du dock, de la *lex horreorum*. Le plus souvent ces docks se présentent sous la forme de vastes bâtiments répartis autour d'une cour carrée ou rectangulaire qui ouvre sur la rue par un large portail. Ces bâtiments continus sont divisés en pièces voûtées rectangulaires, plus profondes que larges, qui ouvrent sur la cour, et dans lesquelles on entrepose la marchandise. Souvent les pièces des docks dans lesquelles on doit entreposer des liquides sont aménagées à cet effet : de grandes amphores sont enfoncées dans le sol jusqu'à leur col et c'est là que l'on déverse les liquides⁴. On peut se demander malgré tout quel avantage on trouvait à pareille pratique; il nous semble que la conservation des amphores de transport, ou des tonneaux par la suite, aurait présenté moins d'inconvénient que le transvasement dans ces *dolia* dont la vidange devait être assez délicate. Toujours est-il que le fait que l'on a retrouvé nombre d'*horrea* ainsi équipés rend le procédé indiscutable.

La question des *horrea* portuaires nous amène à poser le problème de ces monuments étranges que l'on a pris l'habitude de désigner sous le nom de cryptoportiques et que l'on trouve dans certains ports, mais aussi dans des villes qui n'ont rien à voir avec les activités maritimes comme Amiens ou Bavai. Ces monuments se présentent sous l'aspect de vastes galeries souterraines ou semi-souterraines en forme de rectangle dont manque l'un des petits côtés. F. Benoit, explorateur de celui d'Arles, dont les vues ont été largement

1. M. R. de La Blanchère, *loc. cit.*

2. Dion Cassius, LXXII, 24; cf. L. Homo, *Rome impériale et l'urbanisme dans l'Antiquité*, Paris, 1951, p. 314.

3. P.-F. Girard, *Textes de droit romain*, 6^e éd., Paris, 1937, p. 855 et suiv.

4. R. Meiggs, *op. cit.*, pl. XXV, d.

diffusées par des ouvrages aussi bien scientifiques ¹ que de vulgarisation ², a soutenu qu'il s'agissait là de greniers; plus particulièrement, pour ceux d'Arles, des greniers où l'on centralisait le blé fourni par les provinces gauloises au titre de l'annone. Mais cette hypothèse est loin d'avoir rallié l'ensemble de l'opinion historique ³ et cela se conçoit aisément quand on considère l'organisation de ces cryptoportiques.

En effet le cryptoportique d'Arles, plus particulièrement en cause pour ce qui concerne notre étude, ne possède qu'une seule ouverture sur l'extérieur, et encore est-elle assez étroite, située à l'extrémité de l'un des grands côtés ; autrement dit, pour atteindre l'extrémité de l'autre grande galerie, il faut parcourir toute la longueur de l'ensemble soit quelque 240 mètres, cela est déjà assez irrationnel. De plus chaque galerie est double; les deux couloirs qui les composent sont séparés l'un de l'autre par une rangée de forts piliers sur lesquels reposent les voûtes de couverture, ces deux couloirs sont de même taille. S'il s'agit donc de greniers : ou l'on ne remplit qu'un seul des couloirs, laissant l'autre libre pour l'accès, et il y a une perte d'espace énorme; ou l'on remplit les deux couloirs au fur et à mesure, auquel cas le blé de l'extrémité de la galerie opposée à celle qui possède l'entrée a de fortes chances de pourrir avant qu'on ne puisse l'atteindre. Il est vrai que F. Benoit suppose qu'il y avait à l'intérieur de ces cryptoportiques des cloisons de bois qui les compartimentaient. Il n'en reste pas moins que la distance à parcourir et la faiblesse des accès subsistent et que l'on voit mal l'organisation de ces compartiments ⁴.

La question est plus délicate pour les cryptoportiques de Narbonne qui sont moins bien conservés et moins bien explorés. Ceux-ci présentent la même disposition générale, si l'on veut, mais l'économie n'en est nullement semblable puisqu'ils comportent un couloir central sur lequel s'ouvrent des petite *cellae*. Les accès en sont mal connus et l'on y a reconnu une sorte de monte-charge dans l'une des cellules; d'autre part les galeries sont au nombre de quatre et forment par conséquent un ensemble fermé. Là encore il est d'usage de parler d'*horrea* ⁵, mais tout dépend ce que l'on met sous ce terme. Il ne

1. A. Grenier, *Manuel d'archéologie*, t. III-1, Paris, 1958, p. 305 et suiv. L. Harmand, *L'Occident romain*, Paris, 1960, p. 328-329.

2. H.-P. Eydoux, *Monuments et trésors de la Gaule*, Paris, 1958, p. 80-102 et 186-202; *La France antique*, Paris, 1962, p. 86-88.

3. Les thèses de F. Benoit ont tout d'abord rencontré l'opposition de R. A. Staccioli, *I criptoportici forensi di Aosta e di Arles*, Rendic. del Acc. dei Lincei, 1954, p. 645-657; *Gli edifici sotterranei dell'Agora di Smirne, e ancora sui criptoportici forensi*, Latomus, t. XVI, 1957, p. 275 à 292; *Ancora sui criptoportici*, Antiqu. class., t. XXVII, 1958, p. 390-394, pour qui ce sont essentiellement des promenades souterraines servant en outre à assurer le nivellement de la place construite au-dessus ; puis celle de E. Will, *Cryptoportiques de Bavai et d'ailleurs*, Rev. du Nord, 1958, p. 493-503, pour qui la destination des cryptoportiques a dû varier avec les endroits.

4. L'état ancien des cryptoportiques d'Arles est donné par L.-A. Constans, *Arles antique*, op. cit., p. 249-253; pour l'état actuel, les principaux articles de F. Benoit sont : *Le sanctuaire d'Auguste et les cryptoportiques d'Arles*, Rev. archéol., 1952, p. 31-66; *Les cryptoportiques d'Arles*, Arts et livres de Provence, 1957, 4, p. 41-47; *Observations sur les cryptoportiques d'Arles*, Rev. des Ét. lig., 1957, p. 107-112.

5. A. Grenier, *Manuel ...*, 111, 1, p. 137-138 et 308-310; *Carte archéologique, Aude*, op.cit., p. 98-101, découlant du compte rendu du fouilleur l'abbé L. Sigal, *Les horrea de Narbonne*, Gallia, t. XII, 1954, p. 93-96.

peut s'agir de greniers destinés à entreposer les marchandises du grand commerce maritime : les accès sont trop peu importants et les *cellae* trop petites. Par contre, si le marché de la ville s'élevait au-dessus, nous y verrions volontiers les resserres des boutiques qui s'y trouvaient.

Pour ce qui concerne ces cryptoportiques nous sommes donc enclin à admettre l'opinion de E. Will, à savoir que leur destination a dû être variable suivant les endroits ¹. De toute manière nous ne croyons pas que l'on puisse s'appuyer sur le texte de Vitruve, cité par A. Grenier comme preuve de l'utilisation de ces cryptoportiques comme *horrea* ²; il le résume en quelque sorte dans cette phrase à propos du monument narbonnais : « Il s'agit à Arles, comme le montre l'exemple de Narbonne, de ces caves entrepôts dont Vitruve recommande et décrit la construction sous des portiques divers » ³. Le texte de Vitruve dont il est ici question ne parle pas le moins du monde de greniers souterrains ou demi-souterrains. Après avoir décrit les portiques adjoints aux théâtres pour servir d'abris aux spectateurs en cas de mauvais temps, Vitruve passe à la description des promenades encloses à l'intérieur des portiques, promenades qu'il conseille de planter pour des motifs sanitaires (la politique des espaces verts à l'intérieur des agglomérations n'est pas moderne, comme on le voit). Mais, les chemins de ces jardins doivent être secs; pour assurer leur drainage, Vitruve conseille de construire le long du chemin un égout et de faire une substruction de charbon de bois et de sable traversée par des drains : « Ainsi les promenades seront sèches et sans la moindre humidité ». Il n'est donc pas le moins du monde question de galeries souterraines construites en dessous des portiques. Il déclare ensuite que, comme les autres denrées sont faciles à stocker dans les lieux adéquats, il peut arriver en cas de siège que l'on soit amené à stocker à l'intérieur de ces lieux fermés que sont les jardins entourés de portiques le bois nécessaire à la cuisson des aliments, car on en consomme beaucoup et il faut beaucoup de place pour le stocker; « alors, dans ces circonstances, les promenades sont ouvertes et les rations sont distribuées à chacun selon son tour ». Et il conclut : « C'est pour ces raisons que le développement des promenades, non seulement derrière la scène du théâtre, mais aussi près des temples de tous les dieux, pourra être d'une grande utilité pour les villes » ⁴.

Dans ces conditions nous ne pouvons donc admettre comme *horrea* que

1. Cf. supra, p. 168, n. 3.

2. A. Grenier, *Manuel ...*, III, 1, p. 307-308.

3. A. Grenier, *Carte archéologique : Aude*, p. 101.

4. Vitruve, *De l'architecture*, V, 9, 5-9 *Media uero spatia quae erunt subdiu inter porticus, adornanda uiribus uidentur, quoad hypaethrae ambulationes habent magnam salubritatem ... Eae autem uti sint semper siccae et non lutosae, sic erit faciendum. Fodiantur et exiniantur quam altissime. Dextra atque sinistra struuntur cloacae fiant, inque earum parietibus qui ad ambulationem spectauerint, tubuli instruantur inclinati fastigio. In cloacis liis perfectis compleantur ea loca carbonibus, deinde insuper sabulone eae ambulationes sternantur et exaequantur ... Praeterea in his operibus thesauri sunt ciuitatibus in necessariis rebus a moribus constituti. In conclusionibus enim reliqui omnes faciliores sunt apparatus quam lignorum ... De lignatione quae maxime necessaria est ad cibum coquendum, difficilis et molesta est apparatus, quod et tarde conportatur et plus consumitur. In eiusmodi temporibus tunc eae ambulationes aperiuntur et mensurae tributim singulis capitibus designantur. Ita duas res egregias hypaethra ambulationem praestant, unam in pace salubritatis, alteram in bello salutis.*

les édifices que nous avons décrits en premier et qui se présentent d'une manière indiscutable comme tels, cela d'autant plus que la *forma Urbis* nous a conservé le plan d'un certain nombre d'entre eux pour Rome même ¹.

Les autres édifices des ports

Si nous laissons de côté tous ces établissements plus ou moins mal famés que l'on rencontrait dans tous les ports de la Méditerranée et qui contribuaient au mauvais renom des professions maritimes, ceux que nous pouvons grouper sous le nom général de tavernes ², nous trouvons dans les ports, aux côtés des édifices fonctionnels que nous venons d'énumérer, un certain nombre d'autres bâtiments qui en dépendent d'une manière assurée.

Un port était autrefois comme aujourd'hui un organisme assez complexe qui nécessitait une administration, ce que nous pouvons appeler d'un terme général la **capitainerie** du port. Ces services avaient besoin de locaux le plus près possible des bassins, voire sur le bassin lui-même. C'est pourquoi l'on peut penser que les bureaux de cette administration se trouvaient à l'intérieur des portiques enclosant le port au sens étroit du terme; ainsi La Blanchère pense-t-il reconnaître la capitainerie du port de Terracine sur le quai nord du port près de la passe d'entrée ³. A cette capitainerie il faut joindre, là où il s'en trouve, une annexe : les bâtiments abritant les services de l'annonce aussi bien que les casernes et corps de garde des troupes de police chargées d'assurer la sécurité dans l'agglomération et la lutte contre les incendies aussi bien dans la ville qu'à bord des navires ancrés dans les bassins ⁴.

Aux côtés de ces bâtiments officiels nous trouvons également ce que nous pouvons considérer comme les bâtiments de l'emporion, qu'ils soient groupés, ce qui est vraisemblable, ou qu'ils soient dispersés dans la ville. Parmi ces bâtiments nous avons les *stationes* des commerçants issus des ports en relations étroites et régulières avec celui où elles se trouvent. D'après la lettre des Tyriens de Pouzzoles qui nous fait connaître l'existence de leur *statio* dans ce port, ainsi que l'existence de celle de Rome, c'était un ensemble de bâtiments à usage d'habitation, de réunion, d'entrepôt, auxquels venaient s'ajouter les temples et les autels des dieux nationaux; c'est pourquoi l'on a pu à juste titre comparer ces *stationes* aux fondachi médiévaux et aux comptoirs de la Hanse ⁵, « organismes de défense, comptoirs dirigés et représentés auprès des pouvoirs locaux par un conseil et un secrétaire, nations présidées par un consul, assuraient à leurs membres l'hospitalité d'une maison, l'usage de magasins communs, la fraternité d'une confrérie religieuse, l'assurance de secours réciproques ... » ⁶.

Du même genre, mais bien moins développés, semblent avoir été les locaux de réunion ou d'administration des corporations du port : ouvriers du lieu

1. L. Homo, *op. cit.*, p. 223; pour Ostie, cf. J. Carcopino, *Ostie, op. cit.*, p. 52-55.

2. T. Kleberg, *Hôtels, restaurants et cabarets dans l'antiquité romaine. Études historiques et philologiques*, Uppsala, 1957.

3. M. R. de La Blanchère, *op. cit.*, p. 120.

4. Pour Ostie par exemple : caserne des vigiles, cf. R. Meiggs, *op. cit.*, p. 304-306.

5. Cf. Ch. Dubois, Pouzzoles, *op. cit.*, p. 93, citant les opinions de Mommsen et Cantarelli.

6. M. Mollat dans E. Perroy et collaborateurs, *Le Moyen Âge, Histoire générale des civilisations*, t. III, Paris, 1955, p. 483.

ou marins en rapports réguliers. Tel est du moins le sens que l'on s'accorde à donner aux cellules qui entourent à Ostie la célèbre place dite des Corporations et que les mosaïques qui les décorent montrent avoir été affectées à telle ou telle corporation. La petitesse de ces salles excluant la possibilité d'y voir des *stationes* au sens que nous venons de déterminer, peut-être le mot s'y applique-t-il malgré tout : nous savons en effet qu'à Rome il existait des *stationes municipiorum* près du forum qui n'étaient vraisemblablement que de petits édifices, plus proches des loges de la place des corporations que de la *statio* des Tyriens à Pouzzoles ¹.

A tous ces édifices il faut joindre sans doute, comme dans les ports de l'époque hellénistique, la Bourse, le δειγμα, où devaient se négocier les grands marchés sur échantillon ², ainsi que les bureaux et les entrepôts des grandes maisons de commerce locales et ceux des correspondants des maisons de commerce extérieures ³. Et nous terminerons sur les hôtels, non plus les bouges, mais ceux destinés à accueillir le voyageur au mieux de ses intérêts, les *xenodochia* comme ceux fondés au IV^e siècle par les amis de saint Jérôme ⁴.

1. L. Moretti, *Sulle « stationes municipiorum » del foro romano*, Atheneum, 1958, p. 106-116.

2. E. Saglio, art. *Deigma*, Dict. des Antiq.

3. Cf. ci-dessous à propos des Fadii narbonnais, p. 250.

4. Jérôme, Lettres, 66, 11; 77, 10.

CONCLUSION

Au bout de cette longue, et volontairement incomplète étude sur l'infrastructure du commerce maritime méditerranéen, qui nous a mené des conditions géographiques naturelles aux conditions créées par l'homme, nous devons essayer de dégager quelques lignes générales de son évolution.

Après une progression constante au cours de la période grecque, tant classique qu'hellénistique, il semblerait que l'époque romaine ait dû être une période de stagnation par suite de l'esprit terrien de l'Empire romain, et c'est là, comme nous l'avons vu, une conception courante chez nombre d'auteurs. Cette conception ne tient en fait aucun compte de la réalité des faits. Sous l'Empire nous voyons tout d'abord une période de progrès continus en matière d'économie maritime : le tonnage des navires, aussi bien le tonnage brut que le tonnage moyen, s'accroît, cependant que la voilure et l'appareil de gouverne se perfectionnent. Cette évolution du navire, en rapport avec l'augmentation du trafic méditerranéen, par suite peut-être de la croissance de l'agglomération romaine, entraîne l'abandon des routes côtières pour une navigation de haute mer et le développement des grands ensembles portuaires, seuls capables de faire face à ce nouveau trafic avec leurs bassins et leurs docks bien équipés. Mais, dans un monde où les routes terrestres restaient malgré tout difficiles pour le grand commerce, les vieilles infrastructures continuent à avoir leurs raisons d'être. C'est pourquoi, aux côtés de cette grande navigation qui annonce la grande navigation à voile du XVI^e au XIX^e siècle de notre ère, subsiste une importante navigation de cabotage utilisant les moindres relâches, qu'il s'agisse de ports naturels ou de rades ouvertes, pourvu qu'elle soit sûre d'y trouver une certaine activité économique. Nous pensons également que l'on peut déduire de notre étude qu'après un déclin brutal, dû aux circonstances politiques, au III^e siècle, l'économie maritime connut une certaine reprise avec le rétablissement de l'autorité consécutive aux règnes de Dioclétien et de Constantin. Mais cette renaissance ne fut que temporaire et la fin du IV^e siècle annonce une décadence brutale.

et irrémédiable (tout au moins en Occident) qui coïncide avec les grandes invasions, sans en être la conséquence. Les gros et les moyens tonnages disparaissent, les grands ports qui n'ont plus de raison d'être ne sont plus fréquentés et la nature, quand il s'agit de ports artificiels, reprend ses droits; en contrepartie la navigation de cabotage redevient, dans la mesure même où elle subsiste, la seule navigation du commerce. Mais cette décadence n'est pas partout semblable. Alors que l'Orient moins touché se remet de la crise et reconnut assez vite des jours prospères, l'Occident devait en fait, et pour longtemps, se détourner du grand commerce maritime.

DEUXIÈME PARTIE

LA STRUCTURE
DU COMMERCE MARITIME

LES GENS DU COMMERCE

INTRODUCTION

La question que nous abordons ici est essentielle pour notre étude : en effet les distinctions et les définitions que nous allons être amené à formuler nous permettront de mieux comprendre les méthodes mêmes du commerce maritime et nous conduiront de ce fait, si nos efforts ne sont pas vains, à une meilleure intelligence des textes qui le concernent.

C'est encore avant tout à une étude terminologique que nous allons procéder, étude qui a déjà été tentée d'une manière plus ou moins systématique pour l'époque grecque classique ¹, mais qui ne l'a point été encore pour l'époque romaine ². La nature de nos sources s'oppose encore pour le moment à une recherche systématique absolue. Il nous faudrait en effet pouvoir passer en revue tout ce que l'Antiquité d'époque impériale nous a laissé comme documents écrits; mais les indices qui accompagnent les éditions de textes ont été rarement conçus en fonction des exigences de l'histoire économique, si bien que seules les sources juridiques ont été étudiées à ce point de vue. En général tout ce qui a été écrit à ce sujet se place dans une perspective que nous pourrions appeler immobiliste, correspondant à la définition d'O. Schrader : « la terminologie maritime romaine fut arrêtée dans son développement lors de la conquête du monde oriental et elle prit un vêtement grec » ³.

Cette formule nous semble présupposer deux affirmations aussi fragiles et aussi gratuites l'une que l'autre : avant la conquête du monde oriental les Romains se seraient intéressés aux questions du commerce maritime; après

1. E. Ziebarth, *Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels in alten Griechenland*, Hambourg, 1929; H. Knorringa, *Emporos : data on trade and traders in greek literature from Homer to Aristotle*, Amsterdam, 1936; M. I. Finkelstein, *Εμπορος, ναύκληρος and κάπηλος : a prolegomena to the study of athenian trade*, *Class. philology*, 1935, p. 320-336.

2. On ne peut considérer comme tel l'article de U. E. Paoli, *Grossi e piccoli commercianti nelle liriche di Orazio*, *Rivista di Filologia*, t. LII, 1924, p. 45 et suiv., pour qui l'œuvre d'Horace se réfère à un état grec antérieur.

3. O. Schrader, *Linguistisch-historische Forschungen*, Léna, 1886, p. 45.

la conquête les Romains auraient purement et simplement adopté les coutumes et le vocabulaire grecs, se contentant de les romaniser dans une certaine mesure, et rien n'aurait changé à partir de ce moment jusqu'à la fin de l'Antiquité et même au-delà ¹.

La question de savoir si les Romains se sont intéressés aux questions commerciales, en particulier à celles du commerce maritime, avant les grandes conquêtes, est une question très délicate que nous n'aborderons pas ici car elle pose un problème d'ordre plus général celui des Romains et de la mer ². Par contre l'étude de la terminologie nous permettra de voir si le vocabulaire maritime romain, dans ses rapports avec le commerce, s'est contenté de recouvrir des notions grecques, ou s'il présente une certaine originalité. Autrement dit, si, derrière certaines ressemblances apparentes, il n'y a pas de substantielles différences, si, malgré une certaine stabilité du vocabulaire, il y a eu ou non évolution. Pour ce faire nous serons fréquemment obligé de remonter dans le temps jusqu'aux données de la navigation grecque hellénistique comme classique.

Nous diviserons cette partie selon trois grands centres d'intérêt déterminés par la complémentarité des fonctions par rapport au commerce maritime : les gens du port, les gens du navire, enfin les gens du commerce proprement dits. Les premiers vivent du commerce maritime mais ne lui sont pas absolument nécessaires, en ce sens que l'on pourrait concevoir l'existence d'un certain commerce maritime sans qu'il soit besoin de recourir à leurs services. Les seconds sont si l'on veut les servants de l'outil nécessaire au commerce maritime; quant aux derniers, ils appartiennent pleinement au commerce. Mais, comme gens du navire et gens du commerce sont très étroitement unis dans leurs activités, il peut se faire que sur une même personne reposent des obligations découlant de ces deux activités et qu'il soit alors difficile de distinguer entre gens du navire et gens du commerce.

1. La question des activités commerciales romaines antérieures aux grandes conquêtes est très discutée. Le débat tourne surtout autour des fameux traités avec Carthage conservés par Polybe et dont la bibliographie est immense (nous signalerons seulement l'article sur les problèmes de droit commercial soulevés par ces traités, de M. David, *The treaties between Rome and Carthage, and their significance for own knowledge of roman international law*, *Symbolae ... van Oven*, Leyde, 1946, p. 231-250, et l'article de A. Aymard, *Les deux premiers traités entre Rome et Carthage*, *Rev. des Ét. anc.*, 1957, t. LIX, p. 277-293) et autour des conditions faites par Rome à Carthage à la suite de la première et de la deuxième guerre punique. La position hostile aux compétences économiques de Rome est représentée entre autres par Tenney Frank, *An economic history of Rome*, 2^e éd., Baltimore, 1927, chap. VII, développant ce qu'il avait écrit dans *Roman imperialism*, New York, 1921, p. 284-285; les positions inverses peuvent être symbolisées par le premier chapitre de l'autre grand classique de l'histoire économique romaine, M. Rostovzev, *Economic and social history of the roman Empire*, éd. ital., Florence, 1946, p. 14 et suiv.

2. La question de Rome comme puissance navale fait l'objet des deux grands ouvrages de J. H. Thiel, *Studies on the history of roman sea-power in republican times*, Amsterdam, 1946 et *A history of roman sea-power before the second Punic War*, Amsterdam, 1954.

I. - LES GENS DU PORT

Nous appelons ainsi tous ceux qui par leurs fonctions sont amenés à s'occuper de l'activité portuaire sans être pour autant directement engagés dans les opérations commerciales : c'est-à-dire que nous considérons comme tels aussi bien les débardeurs que les bateliers, les constructeurs de navires que les fonctionnaires ou certains personnages mal connus dont les fonctions peuvent être assimilées dans une certaine mesure à celles de ces derniers.

Débardeurs et professions connexes

Si dans quelques ports romains, en particulier dans ceux du complexe tibérin, les débardeurs forment des métiers bien organisés, dans la plupart ils appartiennent à un groupe misérable de la population qui vit du travail saisonnier que peut leur procurer la navigation commerciale. C'est ainsi que vit dans les ports toute une foule anonyme que l'hiver et le *mare clausum* réduisent au chômage et à la mendicité ¹. Mais son anonymat même fait que nous pouvons difficilement la connaître. Il s'agit là d'une population flottante de pauvres, dont la condition sociale nous est totalement inconnue et qui représente une main-d'œuvre de manœuvres sans spécialité embauchée suivant les besoins, sûrement fort mal payée et par cela même représentant, dans les grands ports où existent des collèges organisés de débardeurs, une main-d'œuvre clandestine pourchassée par les véritables professionnels qui exigeaient le monopole du déchargement et du chargement des navires ².

Cette masse informe de pauvres, au sens plein du terme, nous échappant de fait, nous ne pouvons pratiquement nous occuper que de ceux que nous font connaître, bien plus que les textes, les documents épigraphiques et

1. Jean Chrysostome, *Homélie sur l'aumône*, P. G., t. 51, col. 261.

2. Tel est le cas au Portus au IV^e siècle : C. Th., XIV, 22.

juridiques ¹. C'est l'état fragmentaire de cette documentation qui explique que nous soyons obligé d'accorder une place prééminente aux corporations de débardeurs des ports du Tibre, que ce soit Ostie et le Portus ou le port fluvial de Rome.

Les débardeurs les plus nombreux sans doute sont les plus primitifs, c'est-à-dire ceux qu'à l'époque de Godefroy l'on appelait les tanqueurs ou tangeurs ², terme que Littré définit « hommes de peine qui déchargent les embarcations sur la côte » ³. Ils nous sont bien connus pour le IV^e siècle à Rome même et au Portus par le code Théodosien et par les œuvres de Symmaque. Parmi ces gens existe une certaine spécialisation qui peut nous sembler assez curieuse car elle montre une différenciation assez poussée du travail qui ne correspond guère à l'idée que l'on se fait d'ordinaire de l'Antiquité, spécialisation qui transparaît dans les noms.

C'est ainsi que nous connaissons des *phalangarii* ou *falancarii* qui portent leurs charges suspendues à des *phalangae*, c'est-à-dire des perches reposant sur leurs épaules. Peintures et sculptures nous montrent parfois des *phalangarii* en plein travail transportant des amphores ou des tonneaux, voire même des fardeaux d'un autre genre ⁴. Pour transporter les amphores le plus simple aurait été évidemment de passer la *phalanga* dans l'anse puis de la charger sur l'épaule des porteurs. Mais semblable pratique aurait présenté des inconvénients graves; tout d'abord l'amphore, entraînée par le poids de son contenu, aurait pris une position fortement inclinée qui aurait eu tendance à faire glisser la perche sur l'épaule des porteurs; de plus, tout le poids étant supporté par une seule anse, le risque de la voir céder aurait été très grand. Comme pour des amphores il ne pouvait être question d'utiliser deux *phalangae*, parce que le col de l'amphore est trop étroit et qu'il n'y aurait pas eu entre les deux perches un intervalle suffisant soit pour permettre aux porteurs de faire reposer chaque perche sur une épaule, soit pour prévoir deux équipes de porteurs (l'une soutenant la perche de droite et l'autre celle de gauche), on utilisait une perche unique passant non pas au travers d'une anse, mais au travers soit d'une boude reliant les deux anses entre elles ⁵, soit d'un double système de suspension fixé aux deux anses de l'amphore ⁶. Pour ce qui est des tonneaux ou des autres marchandises pondéreuses et encombrantes que l'on pouvait transporter par ce procédé, on faisait reposer la charge sur deux courroies passant l'une à l'avant, l'autre à l'arrière; ces deux courroies étaient suspendues à deux *phalangae* portées par quatre ou huit *phalangarii*, cependant qu'un chef d'équipe donnait la cadence pour éviter un balancement dangereux

1. Les inscriptions trouvées alors sont à peu près toutes réunies dans le t. III de J. P. Waltzing, *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains*, Louvain, 1900; les inscriptions et les autres textes sont utilisés non seulement par J. P. Waltzing dans ses deux premiers tomes, mais aussi par W. Liebenam, *Zur Geschichte und Organisation des römischen Vereinswesens*, Leipzig, 1890; le matériel juridique est plus spécialement étudié dans l'ouvrage de F. M. De Robertis, *Il diritto associativo romano*, Bari, 1938, repris presque textuellement dans *Il fenomeno associativo nel mondo romano*, Naples, 1955.

2. J. Godefroy, commentaire de C. Th., XIV, 22.

3. E. Littré, *Dictionnaire de la langue française*, ad uerbum.

4. Cf. notre article, *Ad ciconias nixas*, Rev. Et. anc., t. LIX, 1957, p. 320-328.

5. Cf. A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, t, II², Paris, 1934, p. 606, fig. 204.

6. *Ibid.*, p. 614, fig. 209.

de la charge ¹. Ces *phalangarii* ne nous sont connus en tant qu'organisation indépendante qu'au port vinicole de la ville de Rome ou une inscription nous les montre chargés du transport des tonneaux des quais du Tibre jusqu'aux caves de l'*arca uinaria*, à la fin du III^e siècle ou au début du IV^e siècle ²; des peintures illustrant leur office décoraient peut-être le siège de leur corporation ³. Il nous est par contre impossible, en l'état actuel de nos connaissances, de savoir si dans d'autres ports ils représentaient une spécialité indépendante.

Beaucoup plus importants et beaucoup plus nombreux que les *phalangarii* sont les *saccarii* qui, comme l'indiquent tout à la fois leur nom et un passage du Digeste ⁴, portaient, à l'origine du moins, les marchandises dans des sacs, et cela pas seulement dans les ports. C'est pourquoi les *saccarii* étaient par excellence les déchargeurs des cargaisons de blé et nous sont connus en tant que tels aussi bien par les inscriptions ⁵ que par le code Théodosien ⁶ et les monuments figurés ⁷. Mais il est évident que ce porteur de sac est également celui que nous voyons sur le bas-relief de Narbonne transportant des poteries contenues dans un filets, sur le bas-relief Torlonia portant un grand vase au col largement ouvert ⁹ ou sur telle autre représentation ¹⁰.

Faut-il par contre regarder comme des débardeurs spécialisés dans un genre de travail ou pour une certaine catégorie de produits ceux que l'on appelait *baiuli* et *geruli*?

Le premier de ces termes est un mot ancien qui dérive du verbe *baiulare* ou *baiolare* déjà utilisé par Plaute ¹¹ et qui signifie simplement « porter un fardeau » ¹². Nous rencontrons le mot *baiulus* lui-même dans Cicéron où il est toujours associé à celui d'*operarius* ¹³. Il sert alors à désigner, par opposition à ceux que nous appellerions dans notre terminologie contemporaine les travailleurs intellectuels, les catégories les plus basses des travailleurs manuels : manœuvres sans spécialité et dockers. C'est ce rapprochement constant des deux termes qui est sans doute à l'origine de l'erreur indiscutable de Festus qui prétend qu'à son époque le mot de *baiulus* était tombé en désuétude et que l'on ne connaissait plus que celui d'*operarius* qui avait le même sens ¹⁴.

1. Peinture des catacombes, cf. E. Lafaye, art. *phalangarius*, Dict. des Antiq., fig. 5615.

2. *CIL*, VI, 1785 = 31931.

3. E. Lafaye, art. cit.

4. *D.*, XVII, 1, 40, 3, *si quid ex sacco saccarii cecidisset*.

5. *CIL*, VI, 4417.

6. *C. Th.*, XIV, 22.

7. Cf. la célèbre peinture de l'Isis Geminiana.

8. Espérandieu, *Recueil*, t. I, n° 685 (ci-dessous, pl. VI a).

9. Bas-relief Torlonia, déchargement du navire de droite.

10. Mosaique de la place des corporations (J. Le Gall, *Le Tibre*, pl. XXXII; R. Meiggs, *Roman Ostia*, pl. XXV a; bas-relief du Portus au musée Torlonia, R. Meiggs, *Roman Ostia*, pl. XXVI a; ci-dessous, pl. VIII).

11. Plaute, *Mercator*, 508; *Asinaria*, 660.

12. Isidore, *Origines*, XX, 11, 2 *baiolando id est deportando*.

13. Cicéron, *Brutus*, 257 *praesertim cum pauci pingere egregie possint aut fingere, operarii autem aut baiuli deesse non possint; Paradoxes*, III, 3 *sed tamen quaero te (quando uerbis inter nos contendimus, non pugnis) utrum potius de bonis est quaerendum, quid baiuli atque operarii, an quid homines doctissimi senserint ?*

14. Festus, ad uerbum : *baiulos dicebant antiqui quos nunc dicimus operarios. Unde adhuc baiulari dicitur*.

En fait *baiulus* est employé par Aulu-Gelle dans le même sens que chez Cicéron ¹ et nous le trouvons encore couramment utilisé dans le latin du IV^e siècle dans le sens de porteur, soit absolument, soit avec une épithète ou un complément ². Mais en ce qui nous concerne le texte le plus intéressant est celui où Symmaque, passant en revue l'activité des corporations romaines nécessaires à la vie de la Ville, cite parmi elles les *frugis et olei baiuli* ³. Devons-nous donc en conclure que les *baiuli* forment, tout au moins à Rome, une corporation de débardeurs spécialisés différente de celle des *saccarii*? Telle était l'opinion de J. P. Waltzing, suivi récemment par A. Chastagnol ⁴. Mais le silence du code Théodosien à leur égard et l'absence totale d'inscriptions concernant une corporation de *baiuli* ⁵ nous incitent à les éliminer de la nomenclature, déjà suffisamment chargée, des métiers antiques en rapport avec le commerce. Il nous semble que ce mot n'est autre qu'un terme littéraire servant à désigner les porteurs quels qu'ils soient ⁶. Certes, lorsque Symmaque nous parle des *frugis et olei baiuli*, il envisage une corporation bien déterminée, mais ce n'est en fait qu'une périphrase pour désigner les *saccarii*, de même que les *pecuarii* deviennent ceux qui conduisent les troupeaux laineux et les *suarii* ceux qui sont astreints à la fonction de la viande de porc ⁷.

Le cas des *geruli* est plus compliqué parce qu'ils nous sont connus en tant que corporation de l'époque d'Auguste jusqu'au III^e siècle, et qu'ils durent, comme beaucoup d'autres métiers, payer de lourdes contributions pour les folies de Caligula ⁸. Que le sens premier du mot ait été celui de porteur ou de portefaix, Horace nous l'atteste lorsqu'il les met en parallèle avec les mules de bât ⁹. Par la suite cependant la fonction semble s'être spécialisée pour ne plus représenter que les courriers porteurs de lettres et de petits paquets, sens dans lequel nous voyons le mot encore employé au V^e siècle par Sidoine Apollinaire ¹⁰ et au début du VI^e siècle par Cassiodore ¹¹. C'est là ce qui explique sans doute leur groupement en *décuries* révélé par les inscriptions ¹². Il nous est malheureusement impossible de déterminer le moment où s'est faite cette transformation, tout au plus pouvons-nous dire qu'au début de l'Empire ce sont des portefaix et à la fin des courriers, sans que nous puissions d'ailleurs, dans l'un comme dans l'autre cas, les rattacher aux activités portuaires, et cela même si nous en rencontrons à Pouzzoles ¹³.

1. Aulu-Gelle, *Nuits attiques*, V, 31.

2. Cf. A. Blaise, *Dictionnaire du latin chrétien*, Strasbourg, 1954, p. 109, ad uerbum.

3. Symmaque, *Rapports*, XIV.

4. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 61; A. Chastagnol, *La préfecture urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, Paris, 1960, p. 158 et 320.

5. De Ruggiero, *Dizionario epigrafico*, t. I, p. 961, ne connaît qu'une inscription citant des *baiuli* militaires en Germanie en 246 de notre ère.

6. D'où son emploi pour désigner les porteurs du corps dans les enterrements chez les auteurs chrétiens, par exemple Sidoine Apollinaire, *Lettres*, 3, 12.

7. Symmaque, *Rapports*, XIV, *hic lanati pecoris inuector est, ille ad uictum populi cogit armentum, hos suillae carnis tenet functio* ...

8. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 61; De Ruggiero, *Dizionario epigrafico*, t. III, p. 524-525; sur les *geruli* et Caligula, cf. Suétone, *Caligula*, XL, *2 ex gerulorum diurnis quaestibus pars octaua*.

9. Horace, *Épître*, II, 2, 72, *festinat calidus mulis gerulisque redemptor*.

10. Sidoine Apollinaire, *Lettres*, 8, 13.

11. Cassiodore, *Variae*, III, 2.

12. *CIL*, VI, 360, 1096, 9438, 9439.

13. *CIL*, X, 1810.

Mais si à Rome, à Ostie et au Portus nous connaissons cette spécialisation des débardeurs que nous venons de définir suivant qu'ils portent la marchandise directement sur leurs épaules ou par l'intermédiaire des *phalangae*, ailleurs nous ne connaissons que des *saccarii* ou leurs homologues grecs les σακκοφόροι et les φορτηγοί¹. De ces mentions la plus intéressante est celle qui nous fait connaître les *saccarii* du petit port de Pompéi avant sa destruction car elle va nous permettre d'interpréter plus correctement les rapports existant entre *saccarii* et *phalangarii*.

Grâce à la présence d'affiches de propagande électorale sur ses murs on a pu identifier le siège des *saccarii* pompéiens sur la rue du Forum, le principal centre commercial de la ville². Or ce siège a encore conservé son enseigne que, jusqu'à la découverte des inscriptions, ou plus exactement du rapport existant entre les affiches électorales et les utilisateurs de la maison, on considérait comme l'enseigne d'une taverne³. C'est de cette enseigne que nous nous sommes servi ci-dessus pour déterminer la manière de transporter l'amphore avec une boude de suspension unique. Autrement dit ce qui pour les *saccarii* pompéiens était considéré comme l'emblème de leur métier, c'était la *phalanga*. Or, si nous considérons les *phalangarii* romains, nous devons remarquer que le seul texte qui les concerne, l'inscription sur le transport des tonneaux, ne nous parle nullement d'une corporation ou d'un collège des *phalangarii*, que celui-ci a été déduit des peintures représentant leurs activités⁴ et qu'il n'en est question ni dans le code Théodosien, ni chez Symmaque. Nous sommes donc ainsi amenés à penser que, si la spécialisation des *phalangarii* existait, ce qu'affirme en quelque sorte notre inscription, elle n'avait pas d'indépendance et n'était qu'une spécialisation interne à l'intérieur du métier des *saccarii*. Les fonctions assurées par ces débardeurs consistaient non seulement dans le chargement et le déchargement des navires, ce qui est la fonction la plus souvent représentée⁵, mais aussi dans le transport des marchandises des quais jusqu'aux entrepôts qui en étaient assez éloignés parfois, et des entrepôts aux lieux de distribution et de vente. Manipulations encore plus nombreuses dans un grand ensemble comme l'ensemble tibérin où les marchandises entreposées tout d'abord à Ostie devaient être chargées à nouveau pour l'expédition vers Rome ou elles étaient à nouveau entassées dans les greniers de la Ville. Il est donc possible que certains *saccarii* se soient vus affectés plus particulièrement à un service donné et, de même que les *phalangarii* étaient plus particulièrement affectés au port vinaire et au transport des tonneaux, les *saccarii salarii totius urbis et campi salinarii romanarum*, que nous fait connaître une dédicace à leur Génie de l'année 202, devaient être, plutôt que les membres d'un métier individualisé, la fraction des *saccarii* affectée au transport du sel⁶.

1. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 155, n° 80.

2. M. Della Corte, *Case ed abitanti di Pompei*, 2^e éd., Rome, 1954, p. 120, n° 259; *CIL*, IV, 274 et 497.

3. Cf. ci-dessus, p. 180, n. 5.

4. Cf. ci-dessus, p. 180, n. 1.

5. Cf. ci-dessus, p. 181, n. 6 à 10.

6. J. P. Waltzing, t. III, p. 640, n° 2306.

Par contre nous éliminerons du nombre des dockers d'une part les *catabolenses*, d'autre part les *susceptores Ostienses siue Portuenses*. Les premiers qui nous sont connus par le code Théodosien ¹ et quelques textes tardifs ² étaient vraisemblablement des charretiers en rapport avec le *catabulum* où avait été maintenu prisonnier au temps des persécutions le pape Marcel ³. Charretiers sans spécialité semble-t-il mais sans être pour autant au service des transports des ports romains où nous n'en entendons jamais parler. Quant aux seconds, connus par l'inscription de la statue qu'ils élevèrent au milieu du IV^e siècle au préfet de la ville Memmius Vitrasius Orfitus ⁴, la théorie de Dessau qui, au Corpus, veut y voir des dockers, est absolument impensable quand on songe au sens de *susceptor*, dans la langue administrative de cette époque, qui est celui de percepteur ⁵. Nous ne savons pas exactement ce que pouvaient être ces gens, associés sur l'inscription aux naviculaires et à des corporations annonnaires de la ville, mais ils ne sont sûrement pas des débardeurs pas plus que des *mensores* ⁶.

Tous ceux que nous venons de voir nous sont apparus comme des « hommes de bât », si l'on peut se permettre cette expression, or nous avons vu que les ports antiques avaient connu l'emploi des machines élévatoires pour le chargement et le déchargement des navires : quels étaient donc ces *periti homines* dont nous parle Vitruve ⁷? Si l'on accepte notre interprétation des *ciconiae*, instruments élévatoires du port vinaire de Rome, nous constatons que l'inscription en question nous mentionne des *professionarii de ciconiis* qui, par leur situation dans le cours du texte et par le salaire relativement élevé qui leur est consenti, ont bien l'air de n'être autres que ces hommes experts dans le maniement des machines élévatoires ⁸. Comme ils ne nous sont pas connus par d'autres sources, et que nous ne trouvons nulle part mention d'un collège de *professionarii*, nous pensons que, de même que les *phalangarii*, ils ne formaient qu'une spécialité à l'intérieur du collège des *saccarii*. Nous ne pensons pas en effet que l'on puisse considérer qu'ils faisaient partie de ces travailleurs libres des ports que nous avons définis par leur pauvreté, car il faudrait supposer alors qu'ils possédaient les machines, ce qui est en contradiction formelle avec cette pauvreté qui nous est assurée.

Il est possible cependant que nous trouvions désignés ailleurs et sous un autre nom, des spécialistes des grues groupés en collège indépendant par rapport aux *saccarii*. Dans une loi constantinienne, adressée au préfet de la ville Volusien et conservée au seul code Théodosien, nous voyons le maintien

1. C. Th., XIV, 3, 9 et 10.

2. Cassiodore, *Variae*, III, 10; IV, 47.

3. *Liber pontificalis*, Marcellus, 3; cf. A. Chastagnol, *Préfecture urbaine*, p. 240 et 311.

4. CIL, VI, 1741; cf. CIL, XIV, p. 8.

5. C. Th., XII, 6, 9, *susceptores specierum*; C. Th., XIV, 4, *susceptores uini*.

6. Telle est l'opinion de A. Chastagnol, *Préfecture urbaine*, p. 307, n. 1, mais il ne l'appuie sur rien et pour cause, il se contente de reprendre l'opinion formulée par Dessau sans la discuter. Ils ne sont pas cités dans l'ouvrage de R. Meiggs. Pour d'autres, en particulier W. Liebenam, *op. cit.*, p. 72, ils recevraient le blé après son déchargement, ils seraient donc des sortes d'*horrearii*, mais ;à aussi la fonction est peu claire.

7. Vitruve, *De l'architecture*, X, 2, 8.

8. CIL, VI, 1785, cf. ci-dessus, p. 165, nous maintenons notre interprétation du mot *professionarii* malgré les arguments de A. Chastagnol, *Un scandale du vin à Rome sous le Bas-Empire*, Annales, 1950, p. 161-183, repris dans *Préfecture urbaine*, p. 323.

dans la fonction paternelle des naviculaires issus du corps des *leuamentarii*¹. Ce mot est un hapax pour lequel Godefroy a formulé jadis une interprétation sur laquelle on n'est jamais revenu. S'appuyant sur l'un des sens de *leuare* et de *leuamen*, alléger-soulager, allègement-soulagement, et considérant d'autre part le rapport qui semble exister entre cette fonction et celle des naviculaires, il a pensé qu'il s'agissait là de patrons d'allèges². Il nous semble pourtant que, si tel était le cas, nous aurions retrouvé d'autres traces de ces allèges et de leurs patrons puisque les corporations de bateliers du port nous sont relativement bien connues. D'autre part la contexture même du passage ne nous paraît pas permettre la suite du raisonnement de Godefroy pour qui il s'agirait de gens voisins par leurs fonctions des *lenuncularii* et des *lintrarii* qui, affectés à un service particulier, n'en continueraient pas moins à faire partie du corps des naviculaires. Ils seraient des *naucularii leuamentarii*, de même que les naviculaires affectés au transport du bois de chauffage pour les thermes romains portaient le nom de *naucularii lignarii* tout en restant membres du corps des naviculaires. Or la loi dit simplement, ou plus exactement l'extrait de la loi, que le naviculaire qui aurait été par son origine *leuamentarius* (alors que dans l'interprétation de Godefroy il faudrait comprendre « celui qui par son origine est *naucularius leuamentarius* ») n'en restera pas moins attaché à la fonction paternelle : c'est ce « pas moins » *nihilominus* qui nous paraît ruiner l'hypothèse de Godefroy. C'est pourquoi, en vertu du sens de décharger que possède également le verbe *leuare*, nous formulons à titre d'hypothèse l'idée qu'il s'agit là des possesseurs de machines élévatoires ou tout au moins de leurs servants, étant donné que les hauts salaires consentis à ces spécialistes devaient permettre à certains d'entre eux d'acquérir la fortune nécessaire pour entrer dans le corps des naviculaires.

Les mensores

Associés très étroitement au travail des *saccarii*, nous trouvons dans les ports toute une série de gens affectés au service des poids et mesures, gens que l'on groupe sous l'appellation générale de *mensores*, mesureurs. Ils étaient surtout nécessaires pour le contrôle des cargaisons de blé venues en vrac et pour celui des marchandises pondéreuses solides. Pour les liquides, par contre, leur rôle devait être insignifiant étant donné que le volume des récipients était fixe et ne pouvait guère prêter à contestation une fois que l'on avait reconnu le type auquel l'amphore ou le tonneau appartenait. C'est pourquoi les inscriptions ne nous font guère connaître que des *mensores frumentarii* dont les emblèmes étaient le boisseau et la règle qui permettait d'égaliser la surface du boisseau une fois rempli³. Ces *mensores* ne sont donc autres que les *στομῆτραι* bien connus dans le monde grec⁴.

1. C. Th., XIII, 5, 1 *Si naucularius originalis leuamentarius fuerit, nihilominus apud eosdem, apud quos et parentes eius fuisse uidentur, firmiter permanebit.*

2. Godefroy, commentaire à la loi citée; les *leuamentarii* n'ont pas été traités par J. P. Waltzing ; J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 321, n. 12, les assimile de ce fait aux caudicaire.

3. Mosaïque de la place des corporations, R. Meiggs, *Roman Ostia*, pl. XXV c; peinture de l'Isis Geminiana; *CIL*, III, 14165 (8). Cf. ci-dessous, pl. VIII.

4. Pollux de Naucratis, *Onomasticon*, VII, 18; Plutarque, *Caton l'Ancien*, 8, utilise *στομῆτριά* dans le sens de distribution de blé.

Très importants à Ostie, au Portus et à Rome où ils formaient dès le Haut-Empire des collèges reconnus par l'État ¹, on les trouvait un peu partout dans le monde méditerranéen comme le montre la lettre circulaire des naviculaires d'Arles au sujet de leur conflit avec les *mensores* ². Cette expansion de la profession nous est également attestée par le *Digeste* qui signale l'inégalité juridique existant entre les corporations de *mensores frumentarii* romaines et celles des provinces; les premières, par suite de leurs rapports étroits avec l'annone, bénéficient de la *uacatio munerum* ³.

Mais la profession de *mentor* présuppose-t-elle le qualificatif de *frumentarius* ⁴? et la profession de *mentor frumentarius* l'emploi de la règle et du boisseau? Ces deux questions appellent une réponse négative.

Nous connaissons à Ostie, à côté des *mensores frumentarii*, des *mensores acceptores*, des *mensores adiutores*, des *mensores nauticarii* et des *mensores machinarii frumenti publici* ⁵. Les trois premiers termes sont assez difficiles à expliquer et cela d'autant plus que, si nous rencontrons les *nauticarii* seuls sur une inscription, nous voyons les trois groupes associés par leurs quinquennaux dans la dédicace d'un putéal en l'honneur de Cérès et des Nymphes à Ostie. C'est pourquoi J. P. Waltzing a accepté l'hypothèse de Dessau au Corpus, à savoir qu'il s'agissait de trois sections d'un même collège ⁶, quant à savoir quelles étaient leurs fonctions respectives, ils y ont renoncé; cependant nous savons qu'ils sont des *frumentarii*, peut-être alors représentent-ils les uns, les *nauticarii*, ceux qui mesuraient le blé lors de l'arrivée au port, les *acceptores* ceux qui le mesuraient à l'arrivée au grenier et les *adiutores* lors du départ vers Rome; ou bien les *nauticarii* ceux qui le mesuraient aussi bien au débarquement qu'au chargement sur les navires fluviaux, les *acceptores* les mesureurs des greniers et les *adiutores*, comme le laisserait supposer leur nom, de simples aides. Entre ces deux hypothèses le choix nous paraît bien difficile, mais il nous semble que c'est dans cette direction que se trouve la véritable solution du problème posé par ces inscriptions ostiennes. A peu près à la même époque que celle où les *mensores nauticarii*, *adiutores* et *acceptores* dédiaient un putéal à Ostie, à Rome un nommé M. Aelius Rusticus offrait aux *mensores machinarii frumenti publici* un groupe des Dioscures et, pour sa dédicace, un don pécuniaire à chacun d'entre eux. En quoi ces nouveaux *mensores* se distinguent-ils des autres? l'adjectif qui les qualifie permet d'y répondre aisément. Au lieu de mesurer le blé dans le boisseau étalonné avec l'aide de la règle comme nous le voyons faire sur l'emblème des *mensores* de la place des corporations ⁷, ils utilisaient pour ce faire la *machina*, c'est-à-dire la balance à double plateau dont le modèle n'a point varié depuis la célèbre coupe du roi de Cyrène Arcésilaos présidant au pesage du silphium ⁸. Cette

1. *CIL*, XIV, 172, 303, 309, 363, 364, 438, 4139; *VI*, 1759; *C. Th.*, XIV, 4, 9; XIV, 15, 1.

2. *CIL*, III, 14165 (8); cf. A. Barot, *Les naviculaires d'Arles à Beyrouth*, *Rev. archéol.*, 1905, p. 262 et suiv.

3. *D.*, L, 5, 10, 1 *corpus mensurarum frumenti iuxta annonam Urbis habent uacationem: in prouinciis non idem*.

4. Ce que laisserait supposer le texte du *Digeste* cité supra.

5. *CIL*, XIV, 154, 289; *CIL*, VI, 85.

6. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 63.

7. Cf. ci-dessous, pl. VIII.

8. Cf. F. Chamoux, *Cyrène sous la dynastie des Battiades*, Paris, 1952, p. 258 et pl. VI.

fonction nous est illustrée tardivement par une coupe de la fin de l'Empire qui représente le pesage du blé sur la *machina* en présence d'un fonctionnaire de l'annone ¹. Comme tous ceux qui avaient à se servir de machines, les *mensores machinarii* représentaient une élite grassement payée; c'est ce que prouve une autre inscription les concernant qui donne le rapport du *funeraticium*, rapport qui laisse supposer une masse funéraire de 425 deniers ².

Le fait même que ces *mensores* sont qualifiés de *frumentarii* nous montre qu'il y avait aussi des *mensores* non spécialisés dans la mesure du blé. Certes nous devons éliminer de notre étude les *mensores aedium*, connus par des inscriptions, qui devaient être, bien plutôt que des architectes comme dit J. P. Waltzing ³, des métreurs, pour employer une expression correcte quoique anachronique, mais nous devons constater l'existence de *προμέτραι* qui ne sont pas forcément des *σιτομέτραι* ⁴, de plus une mosaïque dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises nous montre des *mensores machinarii* non *frumentarii*. En effet, sur la mosaïque de Sousse représentant une scène de débarquement *in salo*, nous voyons sur le rivage une *machina* sur laquelle les débardeurs viennent entasser pour la pesée les lingots métalliques qu'ils sont en train de décharger. Devant la balance se trouvent deux personnages : du côté du plateau où l'on met les lingots un personnage à peu près nu, qui doit être le débardeur qui vient de déposer sa charge sur le plateau; de l'autre côté, surveillant le poids, un personnage habillé d'une tunique courte, décorée de deux bandes de couleur et qui ne peut être que le *mentor*. L'élégance relative de son vêtement confirme ce que nous venons de dire sur le niveau social des gens engagés dans cette fonction ⁵.

Tout ceci nous invite à considérer que la spécialisation, que les inscriptions nous font connaître dans les ports de la région du bas Tibre, ne devait être qu'une spécialisation locale et que partout ailleurs les *mensores* mesuraient tout ce qui était à mesurer utilisant pour cela aussi bien le boisseau et la règle que la *machina*. Et même, si nous considérons le code Théodosien, nous pouvons dire que cette spécialisation n'a pas toujours existé, qu'au IV^e siècle finissant il n'y avait plus au Portus que des *mensores*, et non plus des *mensores frumentarii*. Ces *mensores*, le code nous les montre en rapport constant avec l'annone : c'est eux qui associés aux *caudicarii* livrent le blé aux boulangers romains ⁶, c'est eux encore qui assurent une certaine surveillance sur les greniers du Portus ⁷, c'est contre leurs fraudes possibles, ainsi que celles des

1. J. B. De Rossi, *Annali dell'istituto di corrisp. arch.*, 1885, p. 223 et suiv., *Le horrea sotto l'Aventino e la statio annonae Urbis Romae*.

2. *CIL*, VI, 9626; cf. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. I, p. 274.

3. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 122, cf. les *mensores* de la correspondance de Pline et Trajan (*Lettres*, X, 17 b et 18) qui nous paraissent être des métreurs ou des arpenteurs (Ovide, *Métamorphoses*, I, 136; Columelle, *De l'agriculture*, V, 1, 2) plutôt que des ingénieurs (M. Durry, éd. Budé, Pline le Jeune, t. III, Paris, 1947, p. 29).

4. H. W. Pleket, *The Greek inscriptions in the Rijksmuseum Van Oudheden at Leyden*, Leyde, 1958, n° 28, cf. L. Robert, *Inscriptions d'Asie Mineure au musée de Leyde*, *Hellenica*, t. XI-XII, Paris, 1960, p. 235-237; L. Robert, *Bulletin épigraphique*, *Rev. des ét. gr.*, t. LXXIV, 1961, n° 86, 399.

5. L. Foucher, *art. cit.*, fig. 8. Cf. ci-dessous, pl. VII b.

6. *C. Th.*, XIV, 15, 1.

7. *C. Th.*, XI, 14, 1.

caudicarii qui leur sont une fois de plus associés, que l'État se garantit en faisant endosser pour cinq ans la responsabilité de la bonne marche du service du Portus à un de leurs patrons ¹. Ce qui est caractéristique, et bien dans la ligne de ce que nous venons de dire, c'est que cette dernière loi nous a été conservée non pas dans un titre se rapportant au ravitaillement en blé de la ville, mais dans le titre plus général de *suariis, pecuariis et susceptoribus uini ceterisque corporatis*, ce qui laisse bien supposer que les *mensores* ne contrôlaient pas uniquement les livraisons de blé.

Nous devons rapprocher des *mensores* les *sacomarii* connus à Ostie par leur *statio* de la place des corporations ainsi que par quelques inscriptions ² et que nous trouvons également à Pompéi ³. Le mot lui-même, qui dérive du terme de *sacoma* connu par Vitruve ⁴, peut vouloir dire tout aussi bien fabricant qu'utilisateur de *sacoma*. Ce mot n'est que la transcription du grec σήκωμα qui peut être employé dans le sens de poids comme dans celui de contrepoids ⁵. Par conséquent les *sacomarii* seraient soit les fabricants de poids, ce qui semble assez peu vraisemblable, soit, par suite de l'association des *sacomarii* et des *mensores* dans l'une des inscriptions qui les concerne, des peseurs ⁶. Les *sacomarii* seraient donc, par leurs fonctions, assez proches des *machinari*; comme eux ils devaient former une spécialité à l'intérieur du groupe important des *mensores*. La différence entre ces deux catégories de peseurs devait résider en ce que les *sacomarii* se servaient pour peser de ce que nous appelons une romaine au lieu d'une balance à plateaux comme les *machinari*.

Les constructeurs de navires

Tout port dans l'Antiquité, encore plus que de nos jours, suppose l'existence de chantiers de construction navale aussi bien que de réparation et d'entretien des navires, ce sont les *naualia* ou νεώρια ⁷. A ces chantiers appartiennent au moins quatre groupes de travailleurs que nous font connaître surtout les inscriptions et accessoirement les textes et les monuments figurés : ce sont les *architecti nauales*, les *fabri nauales*, les *stuppatores* associés souvent aux *unctores* et les *saburrarii*.

Bien qu'elle ait été souvent niée ⁸ la distinction entre les architectes des constructions navales et les constructeurs proprement dits nous est affirmée

1. C. Th., XIV, 4, 9.

2. CIL, XIV, 51, 309, 409.

3. CIL, IV, 3752; cf. M. Della Corte, *op. cit.*, p. 112, n° 226; de même à Pouzzoles, CIL, X, 1930, où il s'agit d'un *sacomarius* également *mentor*.

4. Vitruve, *De l'architecture*, IX, 8, 8, pour désigner le contrepoids d'une horloge.

5. Aristote, *Mécanique*, 20, 5; Euripide, *Hécube*, 690.

6. Ci-dessus, n. 3.

7. En principe ce ne sont là que les loges et les chantiers de réparation comme nous l'enseigne Servius (*Commentaire à l'Enéide*, XI, 326; cf. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 103-110), mais en fait le terme en est arrivé à désigner également le chantier de construction (Cicéron, *Des devoirs*, II, 60, peu probant et César, *Guerre civile*, II, 1, 2; Isidore de Séville, *Origines*, XIV, 8, 38, *Naualia sunt loca ubi naues fabricantur. Hoc et textrinum uocatur*).

8. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 77, n. 5; W. Liebenam, *op. cit.*, p. 97.

dès Plaute. Celui-ci, dans un passage malheureusement corrompu mais cependant formel en ce qui nous concerne, écrit : « Mon cher patron, songes-y bien : quand on a un bon architecte, une fois qu'il a mis en chantier une carène bien dessinée, il est facile de faire le navire ... Maintenant notre carène est établie comme il faut, et solidement assise; il y a pour y travailler des architectes et des ouvriers qui savent leur métier » ¹. En effet, comme le laisse entendre Plaute, s'il est facile pour un charpentier naval de construire une barque correspondant à un type déterminé et dont il a l'habitude, il ne peut de lui-même construire un gros bâtiment; il lui faut travailler sous le contrôle d'un architecte qui a calculé et dessiné les plans du navire. L'architecte qui a alors la responsabilité de la construction ne travaille pas seul, il est en quelque sorte à la tête d'un bureau d'études, comme nous dirions de nos jours; c'est là l'explication du pluriel *architecti* au vers 919 du passage de Plaute que nous venons de citer. Telle est du moins l'hypothèse qui nous paraît devoir s'imposer, plutôt que de supposer une attraction à partir du *fabri* qui le précède ².

Nous connaissons malheureusement fort mal tout ce qui concerne ces *architecti nauales*. L'épigraphie nous révèle des architectes attachés aux flottes de guerre de Ravenne et de Misène ³, ce qui est normal et nous est de plus confirmé par Végèce ⁴. Pour ce qui est des architectes civils nous en connaissons un à Arles et un en Campanie ⁵; nous pouvons d'autre part leur attribuer, soit à eux, soit aux employés de leurs bureaux, un certain nombre d'inscriptions curieuses dans lesquelles le mot d'*architectus*, employé sans adjectif qualificatif, est disposé en forme de navire ⁷, il peut même arriver que ce soit le nom de la personne elle-même qui affecte cette disposition originale ⁸.

Travaillant directement sous les ordres des architectes nous avons les *fabri nauales*, les charpentiers navals. Ce sont eux qui façonnent et assemblent les diverses pièces de bois qui vont former le navire, Pour ce faire leur outil par excellence est l'herminette, l'*ascia*, qui leur permet de façonner les courbures des varangues et des couples aussi bien que celles des bordages comme nous le voyons faire par le charpentier naval de Ravenne, Publius Longidienus, sur son monument funéraire ⁹. Ces *fabri nauales* formaient dans les ports de puissantes corporations qui nous sont bien connues à Ostie et au Portus, sans que nous puissions savoir s'il s'agit de deux corporations distinctes ou de deux

1. Plaute, *Le soldat fanfaron*, 915-919 ... *mi patrone, hoc cogitato: ubi probus est architectus, / bene lineatam si semel carinam conlocavit, / facile esse nauem facere, ubi [fundata constituast] / nunc hic carinasatis pro<be> fundata et bene statutast; / adsunt fabri architectique t ateam t haud imperiti* (éd. et trad. A. Ernout, coll. Budé, t. IV, Paris, 1956, 4^e éd.).

2. A. Ernout, *op. cit.*, supra, p. 234, n. 2.

3. *CIL*, X, 3392, 3393 (?).

4. Végèce, *De l'art militaire*, IV, 35.

5. *CIL*, XII, 723.

6. *CIL*, X, 5371.

7. *CIL*, IV, 4716, 4742, 4755, cf. M. C. Bottigelli, *Ricerche epigrafiche sulla marineria nell'Italia romana*, Epigraphica, t. IV, 1942, p. 150-151.

8. *CIL*, IV, 5428.

9. Cf. U. E. Paoli, *Vita romana*, éd. fr., 1955, pl. LXIII, 2; de même la célèbre coupe de verre de Dédalus, conservée au Vatican, nous montre celui-ci, architecte ou entrepreneur de construction navale, au milieu de son atelier où l'un de ses ouvriers, à droite en bas, façonne avec une *ascia* la proue d'un navire (F. Moll, *Der Schiffbauer in der bildenden Kunst*, Deutsches Museum, Handlungen und Berichte, II, 6, Berlin, 1930, p. 162, fig. 9).

sections d'une seule corporation ¹. Nous les connaissons également à Pise ², à Ravenne ³, à Catane ⁴ et à Arles ⁵. Dans la partie orientale de l'Empire ce sont les ναυπηγοί ⁶, terme qui a été transcrit en latin dans le mot *nauepegus*. Ce dernier mot a un double sens : il peut désigner un membre de l'équipage, et nous le retrouverons en tant que tel, il peut désigner aussi le *faber naualis*; c'est dans ce sens que l'emploie l'édit du maximum de Dioclétien lorsqu'il nous donne leur tarif journalier. Ce tarif est d'ailleurs assez instructif puisqu'il nous montre qu'il s'agit là de spécialistes bien payés : le charpentier naval, travaillant à la construction d'un navire de mer touche soixante deniers par jour, il n'est ainsi dépassé que par les ouvriers d'art : marbriers, peintres et sculpteurs ⁷.

Mais il est évident que tous ceux qui portent ainsi ce nom de *fabri nauales* n'étaient pas tous de même condition, que l'on y rencontre aussi bien les patrons, les entrepreneurs de construction navale, que les simples ouvriers qui pouvaient être leurs affranchis ou leurs esclaves. Cependant, le tombeau de P. Longidienus nous montre que, même lorsqu'ils étaient patrons, les *fabri nauales* étaient passés par le métier et qu'ils continuaient à le pratiquer.

La coque du navire étant achevée, il fallait en assurer l'étanchéité. C'était là le travail des *stuppatores*, c'est-à-dire des calfats. En effet le calfat est celui qui « garnit d'étoupe les coutures entre les virures de bordages, ainsi que (pas toujours) les écarts, les abouts et s'il y a lieu les gerces pour les rendre étanches » ⁸. A Ostie ils étaient organisés en corporation en rapport avec celles des *fabri nauales* et des *caudicarii* ⁹. C'est d'ailleurs cette association qui fait que l'on ne peut admettre le refus de certains de voir des calfats dans les *stuppatores* ¹⁰. Quant aux *unctores*, que nous leur avons associés, ils ne nous sont connus que par un texte de Végèce qui nous les présente comme chargés d'enduire de cire la coque des navires. Il faut sans doute voir dans ce travail une mesure de protection des bois contre l'action de l'eau de mer, analogue à celle qui consiste encore de nos jours à enduire les barques de pêche de coaltar ¹¹.

1. *CIL*, XIV, 168, 169, 256, 292, 368, 372 ... cf. M. C. Bottigelli, *art. cit.*, p. 144-149; l'unité des *fabri nauales* d'Ostie et du Portus parait devoir se conclure de ce que XIV, 368, nous parle d'un Ianuarius quinquennal du *corpus fabrum naualium Ostiensium* que l'on retrouve comme *honoratus* dans l'ordo de XIV, 256, trouvé au Portus mais mutilé; de même, XIV, 169, nous montre les *fabri nauales Ostienses* faisant une dédicace au *tribunus fabrum naualium Portuensium* (double de cette dédicace, Année épigr., 1955, n° 177).

2. *CIL*, XI, 1436.

3. *CIL*, XI, 139 (inscription de Longidienus).

4. *CIL*, XIV, 364.

5. *CIL*, XII, 730, 5811 add. = ILG, I 08.

6. J. Mousterde, *Inscriptions de Syrie*, t. II, n° 665.

7. Édit de Dioclétien, VII, 13 *nauego in nauī maritima ut supra diurni *sexaginta*.

8. J. Merrien, *Dictionnaire de la mer*, p. 126.

9. *CIL*, VI, 1649, patron commun au corpus des caudicaire et à celui des calfats; *CIL*, XIV, 44, commentaire de Dessau sur la présence du patron et membre des *stuppatores*, Iulius Carpus, dans la corporation des charpentiers navals.

10. D. Vaglieri, *Le corporazioni professionali in un grande porto dell'antichità*, Mém. en l'honneur d'Att. Hortis, Trieste, 1910, p. 532 et suiv.; c'était également l'opinion de J. P. Waltzing pour qui il s'agit de marchands d'étoupe, *op. cit.*, t. I, p. 202; t. II, p. 113.

11. Végèce, *De l'art militaire*, II, 37; le terme étant assez imprécis il est difficile de savoir si les *subunctores* de X, 3498 à Pouzzoles et les *unctores* de VI, 6376 sont des calfats ou s'ils sont en rapport avec les soins de toilette.

Il est un travail dont un seul texte nous parle, qu'aucune inscription ne nous signale et que pourtant nous connaissons bien grâce aux découvertes de l'archéologie sous-marine, c'est celui qui consistait à doubler la coque, au moins dans les œuvres vives, d'un revêtement de plaques de plomb ¹. Le fait qu'il était séparé par une toile de calfatage du bordé lui-même peut donner à penser que c'était aux *stuppatores* qu'incombait sa mise en place, mais rien n'est moins certain cependant.

De toute manière nous pouvons penser que, si dans un grand port ces diverses fonctions étaient le fait de travailleurs spécialisés plus ou moins indépendants les uns des autres, puisque au Portus ils constituaient des collèges différents, dans les petits ports le *faber naualis* était le seul connu et que tous les travaux nécessités par la construction du navire lui incombait. Par contre lui échappait, parce qu'il s'agit là d'un travail sans rapport avec celui de la construction, tout ce qui concerne la fabrication des cordages et des voiles. Pour les premiers nous n'avons guère de renseignements, mais il est possible qu'il se soit formé dans les grandes régions productrices de matières premières des corps de fabricants spécialisés. Ces matières premières étaient le sparte, fourni principalement par l'Espagne comme nous l'apprennent les auteurs ², et le papyrus d'Égypte ³. Pour ce qui est des voiles nous savons par une inscription de Terracine qu'il existait, et cela est tout aussi compréhensible, des tisserands spécialisés dans ce genre de travail. Il est possible qu'ils aient porté le nom de *uelarii* ⁴, mais nous ne pensons pas qu'il faille voir dans les *lintearii* dont il est question dans un certain nombre d'inscriptions ⁵ des gens en rapport avec cette fabrication. Nous savons en effet par le code Théodosien ⁶ qu'il s'agissait uniquement de tisserands ⁷, ils travaillaient au IV^e siècle dans les manufactures d'État analogues aux gynécées ⁸ et ne se distinguaient donc point des λίνουπγοι du monde grec ⁹.

Le navire terminé, une dernière opération restait à accomplir, le lester, opération délicate puisque c'est d'elle que devait dépendre la stabilité du navire à la mer. Le lest qui s'appelle ἐρμα en grec et *saburra* en latin ¹⁰, était formé de blocs de pierre mis à fond de cale qu'il fallait soigneusement disposer et arrimer pour équilibrer le navire et empêcher tout déplacement. Il existait

1. F. Benoit, *op. cit.*, p. 152-154; J. Merrien, *op. cit.*, p. 175. Les deux techniques peuvent fort bien avoir coexisté comme de nos jours et non pas s'être succédées comme le dit F. Benoit qui d'ailleurs se contredit puisqu'il prend à juste titre comme référence de goudronnage, Virgile, *Énéide*, VI, 398, et ensuite comme exemple de doublage les navires du lac de Nemi qui sont bien postérieurs.

2. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XXXI, 94; *Expositio totius mundi*, 59; cf. commentaire.

3. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIII, 72; cf. N. Lewis, *L'industrie du papyrus dans l'Égypte gréco-romaine*, Paris, 1934, p. 6; 30-31. Les cordiers s'appellent *restiones* (Suétone, *Auguste*, II, 6, sur l'ancêtre d'Auguste), c'est pourquoi on a voulu voir à Ostie un corpus de *stuppatores restiones* dans le sigle SR de l'une des mosaïques de la place des corporations (cf. R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 283), mais ce n'est là qu'une hypothèse quasi invérifiable.

4. M. R. de La Blanchère, *Bas-relief d'un tombeau d'un fabricant de voiles*, *Rev. archéo.*, 1884, p. 137-140; *CIL*, VI, 6371; X, 3499, 3500.

5. *CIL*, VI, 7468, 9526; XI, 6228.

6. *C. Th.*, X, 20, 16.

7. Contra : M. C. Bottigelli, *art. cit.*, p. 154.

8. *Notitia dignitatum: pars occidentalis*, XI, 45-63; XII, 26-27.

9. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 153.

10. Hésychius, *ad verbum*; Virgile, *Géorgiques*, IV, 195.

donc des spécialistes, les *saburrarii* qui ne nous sont connus que dans les ports du Tibre où ils semblent avoir été assez nombreux ¹. Rien ne nous permet d'affirmer par contre qu'il en existait ailleurs et nous pouvons penser que là où il n'y en avait pas ce n'étaient pas les *fabri nauales* qui assumaient cette charge mais plutôt quelque marin expérimenté.

Les bateliers du port

Nos sources, surtout les inscriptions qui sont très abondantes, nous font connaître une importante batellerie affectée au service des ports, batellerie en général bien distincte de la batellerie fluviale proprement dite qui est surtout le fait de *nautae* qualifiés par le nom du fleuve, de la rivière ou du lac sur lequel ils naviguent ². Les bateliers des ports portent des noms qui dérivent de celui de l'embarcation dont ils se servent, embarcation dont la forme doit refléter dans une certaine mesure le travail auquel elle se trouve affectée, de moins dans les très grands ports, comme le complexe tibérin. A ces bateliers nous adjoindrons un certain nombre de corps de métier affectés à la récupération des marchandises ou à la manœuvre des navires dans le port.

Les plus répandus de ces bateliers tout autour de la Méditerranée sont sans conteste possible les *scapharii* et les *lyntrarii* que nous connaissons non seulement aux bouches du Tibre mais aussi dans l'estuaire du Baetis et que nous pouvons supposer dans un grand nombre d'autres ports.

Le nom des premiers reflète sans le moindre doute celui de la *scapha*, la chaloupe du navire; nous pourrions donc considérer que ces *scapharii* n'étaient autres que les matelots chargés de sa manœuvre. Mais il y a une impossibilité majeure à cette interprétation : là où les inscriptions nous montrent l'existence de *scapharii*, il nous est bien spécifié qu'il s'agit de travailleurs affectés à un port : ce sont les *scapharii Hispalenses* ³; les *scapharii Romulae consistentes* ⁴; ou bien ils sont à l'intérieur du port affectés à un *traiectus*, c'est-à-dire à un emplacement déterminé ⁵. Mais, si ces *scapharii* n'ont rien à voir avec les chaloupes des navires, leur nom nous montre qu'ils utilisent des embarcations semblables et pour des fins sans doute très voisines. C'est d'ailleurs ce que nous pouvons déduire du *Digeste* qui nous dit, sans spécifier de quelle *scapha* il s'agit, qu'elle sert au transport des marchandises lorsqu'il faut alléger le navire. Il nous semble que les *scapharii* jouaient dans les grands ports un rôle de remorqueurs, soit qu'ils aident le navire à gagner son emplacement au quai, c'est le cas au Portus comme nous le montrent les monnaies de Commode par exemple ⁷, soit qu'ils lui fassent remonter le fleuve, et telle devait être la fonction des *scapharii* du Baetis ⁸. La véritable difficulté en ce qui les concerne provient de deux inscriptions espagnoles où ils sont dits qui *Romulae negotian-*

1. *CIL*, XIV, 102 et 448.

2. Cf. pour la Gaule les témoignages épigraphiques rassemblés et étudiés par L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine*, Paris, 1913.

3. *CIL*, II, 1180.

4. *CIL*, II, 1183.

5. *CIL*, XIV, 409; cf. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 224-225.

6. *D.*, XIV, 2, 4, pr.

7. R. Meiggs, *Roman Ostia*, pl. XVIII b.

8. Ci-dessus n. 144 et 149; cf. Festus, ad uerba *promulco agi dicitur nauis cum scapha ducitur fune et remulco dicitur cum scaphae remis nauis magna trahitur*.

tur¹, ce qui laisserait supposer qu'ils s'occupaient d'opérations commerciales. Certes rien n'empêche de penser que des bateliers puissent également faire du commerce, mais l'expression *qui negotiantur* est assez vague et peut tout aussi bien s'appliquer à la fonction normale des *scapharii*, car leur profession est un *negotium* au sens propre du mot².

Les *lyntrarii* eux ne nous sont connus que par trois inscriptions : une de Séville, une d'Ostie et une de Rome même. La première nous montre des *lyntrarii* dépendant des trois petits ports de Canana, Oducia et Naeua en amont d'Hispalis sur le Baetis³; les deux autres se réfèrent manifestement, sans que nous puissions en dire beaucoup plus, au trafic du Tibre à l'intérieur du complexe portuaire romain⁴. Leur nom les met en relation avec les *lintres* que nous savons être des barques fluviales⁵ servant au transport des marchandises et même des voyageurs⁶. Bien que nous ne connaissions des *lyntrarii* que dans des régions de ports, les textes qui nous parlent des *lintres*, et qui sont assez nombreux⁷, nous assurent qu'en fait leur présence ici n'est qu'épisodique. Autrement dit les *lyntrarii* ne doivent être qu'une variété de *nautae* fluviaux. C'est ce qui nous explique que, bien que leur inscription ait été trouvée à Hispalis, les *lyntrarii* espagnols appartiennent à de petits ports fluviaux situés en amont du dernier endroit où pouvaient remonter les navires de mer. Pour ceux de Rome il s'agit sûrement, comme l'a montré J. Le Gall⁸, des bateliers du haut Tibre en amont de Rome, ce n'est donc que par accident que nous rencontrons une de leurs inscriptions à Ostie où ils n'avaient rien à voir et les *lyntrarii* doivent être éliminés de la batellerie portuaire.

Sur le Tibre inférieur, entre Ostie et Rome, dominent deux types de bateliers : les *caudicarii* et les *lenuncularii*.

Les *caudicarii* ou *codicarii* tirent leur nom des *naues caudicariae* qui, à l'origine, se seraient distinguées des autres embarcations parce qu'au lieu d'être monoxyles elles étaient formées par un assemblage de bordages⁹. Cette forme particulière d'embarcation a de fortes chances de nous être représentée sur quelques monuments figurés dont le plus célèbre est la peinture romaine de l'Isis Geminiana qui nous représente le chargement d'un gros bâtiment fluvial¹⁰. Un premier problème se pose à leur propos par suite de la présence d'une inscription concernant un *corporatus in corpore codicariorum* dans l'île de Giglio sur la côte d'Étrurie¹¹ : les *caudicarii* étaient-ils uniquement des bateliers du fleuve, ou faisaient-ils également du cabotage le long des côtes de l'Italie? Résolue affirmativement par Pigeonneau qui voyait les *caudi-*

1. *CIL*, II, 1168 et 1169.

2. Cf. ci-dessus, p. 21.

3. *CIL*, II, 1182 *C(aio) Aelio C(ai) f(ilio) C(ai) n(epoti) / Quir(ina) Auito / lyntrariorum / omnium patro / no lyntrari Ca / nanenses Oduci / enses Naeuenses*. La formule *lyntrariorum omnium* peut laisser à penser qu'il y avait des *lyntrarii* dans d'autres localités sur le Baetis.

4. *CIL*, VI, 9531; XIV, 4459.

5. Nonius Marcellus, XIII, 535. 6. Valère Maxime, II, 4, 5.

7. Cf. A. Grenier, *Manuel d'archéologie*, t. II², p. 591-592; J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 216-220; *Le culte du Tibre*, Paris, 1953, p. 15-19.

8. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 220.

9. Sénèque, *Sur la brièveté de la vie*, XIII, 4.

10. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 230.

11. *CIL*, XI, 2643.

carii naviguer jusqu'en Sicile et en Sardaigne ¹, cette question ne se pose même pas pour J. Le Gall et cela d'autant plus qu'il considère que les *caudicariae naues* n'avaient pas de moyen de propulsion qui leur fût propre et qu'elles étaient halées à partir de la berge ². Par contre la question est regardée comme insoluble par J. P. Waltzing et M. C. Bottigelli ³. Il faut cependant reconnaître que l'inscription de Giglio ne prouve absolument rien par elle-même, rien n'empêche en effet qu'un *caudicarius* du Tibre soit allé mourir sur cette île pour toute autre raison que l'exercice de sa fonction. L'autre indice retenu par Pigeonneau, la mention de *caudicarii infernates* ⁴, donc naviguant sur la mer Tyrrhénienne, le *mare inferum*, n'est guère plus probant car il faudrait tout d'abord démontrer, ce qui est impossible, qu'*inferum* ne s'employait que pour désigner la mer Tyrrhénienne. Mais surtout ce qui nous amène à nous rallier à la thèse de J. Le Gall c'est que tous les textes qui nous parlent de ces embarcations nous les décrivent comme étant des bateaux fluviaux et rien que cela; c'est ce que nous affirme Sénèque, par exemple, lorsqu'il écrit : « On appelle de nos jours caudicaire, selon l'antique usage, les navires qui apportent le ravitaillement par le Tibre » ⁵.

Existant depuis l'époque républicaine, les caudicaire du Tibre, qui méritaient sans doute par suite de l'importance de leurs navires l'appellation de *naucularii* ⁶, étaient nombreux et assuraient donc les transports de l'annone des ports de l'embouchure du Tibre aux ports de Rome. Ils persistèrent tout au long de l'Empire et nous les trouvons encore florissants à la fin du IV^e siècle comme le montre leur mention au code Théodosien ⁷. Il est possible qu'ils se soient, au cours de leur longue histoire, scindés en plusieurs sections, ce qui expliquerait les diverses épithètes que nous leur trouvons accolées sur les inscriptions. Celles-ci ne sont d'ailleurs qu'au nombre de deux, les *caudicarii naucularii infernates* et les *caudicarii naucularii infra pontem S[ublicium]* ⁸. Mais ces deux formules sont tellement imprécises qu'il paraît difficile de leur faire dire quelque chose de probant et que nous préférons ne pas émettre d'hypothèse ⁹.

Un passage de l'Histoire Auguste nous pose un problème délicat en rapport avec le développement des *caudicaire* au III^e siècle. Dans la vie d'Aurélien

1. H. Pigeonneau, *De conuentione urbanae annonae et de publicis nauculariorum corporibus*, Saint-Cloud, 1876, p. 69-71.

2. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 226-231.

3. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 72; M. C. Bottigelli, *art. cit.*, p. 79.

4. *CIL*, VI, 1022 = XIV, 106; XIV, 131; pour Henzen (commentaire de VI, 1022 au Corpus) il s'agirait d'un détachement des caudicaire installés au Portus.

5. Sénèque, *loc. cit.*, *naues nunc quoque ex antiqua consuetudine quae commeatus per Tiberim subuehant codicariae uocantur*. La traduction de A. Bourguery (coll. Budé, Sénèque, *Dialogues*, t. II, Paris, 1923) comprenant *ex antiqua consuetudine* comme signifiant « l'ancienne langue » est pour le moins loin du texte. Mais à quoi se rapporte cette expression : à *uocantur*, comme nous le faisons, ou à *subuehant*, comme le fait J. Le Gall (*Le Tibre*, p. 226, n. 5)?

6. *CIL*, XIV, 185 = VI, 1639; XIV, 206 en 166; XIV, 170 en 247/8; XIV, 131 en 312/324.

L'apparition du terme de naviculaire accolé à celui de caudicaire apparaît donc très tôt; peut-être s'agit-il d'entrepreneurs de transport fluviaux (cf. ci-dessous pour les naviculaires marins p. 252).

7. *C. Th.*, XIV, 3, 2; 4, 9; de même *CIL*, VI, 1759; XIV, 131.

8. Pour les *infernates*, cf. ci-dessus, n. 4; pour les *infra pontem Sublicium*, *CIL*, VI, 1639 = XIV, 185.

9. L'hypothèse de la scission a été formulée par J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 71.

son auteur nous apprend que, parmi les mesures administratives prises par l'empereur en faveur du ravitaillement de Rome, il y eut la création de *naucularii amnici*¹, formule que l'on retrouve beaucoup plus tard dans le titre d'une Novelle de Valentinien III². Ces naviculaires fluviaux doivent-ils être, ou non, distingués des *caudicares*?

Il est évident que l'appellation même de naviculaire incite à considérer que ce texte se rapporte bien aux *caudicares* qui, seuls parmi tous les bateliers du bas Tibre, portent cette qualité sur les inscriptions³. Mais il est tout aussi évident que leur existence est bien antérieure au règne d'Aurélien. En présence de ces contradictions un certain nombre de solutions se présentent à nous. Le nombre des bateliers du Tibre, donc des *caudicares*, étant insuffisant, Aurélien en a créé de nouveaux qui ont été ajoutés au collège des *caudicares* pour les besoins du trafic; c'est là la solution soutenue par J. P. Waltzing⁴. A l'opposé nous trouvons l'opinion de W. Liebenam pour qui les naviculaires créés sur le Tibre par Aurélien sont absolument distincts des *caudicares*⁵. On pourrait tout aussi bien soutenir une opinion proche de celle de Waltzing : les *caudicares* avaient disparu au cours des troubles du III^e siècle et l'Empereur dut les reconstituer; il faut dire aussi que cette solution n'est possible qu'en apparence, les nécessités permanentes du ravitaillement de Rome s'y opposent. Cependant il nous semble nécessaire de présenter un certain nombre de remarques à propos de ces *naucularii amnici*. Tout d'abord le titre de la Novelle de Valentinien III a de fortes chances d'être faux, seuls quelques manuscrits le portent, les autres n'ayant que la mention de *nauculariis*, d'autre part le texte de la Novelle ne nous parle nulle part de naviculaires du fleuve, mais uniquement de naviculaires. Ce qui a fait adopter l'adjonction *amnici* par les éditeurs modernes c'est la faiblesse du tonnage des vaisseaux dont il est question dans le texte, mais cette faiblesse n'a rien d'extraordinaire pour l'époque⁶; c'est pourquoi, pour notre part, nous rejetons le titre reçu et considérons que la Novelle traite de navires de mer et non de navires fluviaux. Si nous nous reportons maintenant au texte de l'Histoire Auguste, nous voyons qu'il y est question de la création à titre définitif de nouveaux naviculaires sur le Nil en Égypte et sur le fleuve à Rome⁷. Cette communication est faite au préfet de l'annone dans une lettre qui, suivant l'usage de l'œuvre, a toutes les chances d'être un faux. Alors quelle valeur lui attribuer? Pour ce qui est de l'Égypte le terme de naviculaire peut représenter les naclères du Nil qui nous sont bien connus par les papyri⁸, il est possible alors que, voulant signaler la création de nouveaux bateliers sur le Tibre, l'auteur n'ait pas éprouvé le besoin de répéter *naucularii* ou de donner un autre terme plus conforme aux usages romains. Mais quand

1. Histoire Auguste, *Aurélien*, 4 7, lettre de l'empereur au préfet de l'annone Flavius Arabianus.

2. *Novelles de Valentinien III*, 28.

3. Cf. ci-dessus, p. 194, n. 6.

4. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 71, n. 2.

5. W. Liebenam, *op. cit.*, p. 72.

6. Cf. notre article, *Quelques aspects de la navigation ...*

7. *Loc. cit.*, *naucularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posui*.

8. Cf. F. Preisigke, *Wörterbuch der griechischen Papyrusurkunden ...*, t. II, Berlin, 1927, ad uerbum ναύκληρος.

le texte dit « nouveaux naviculaires sur le Nil » il n'entend pas la création d'une nouvelle catégorie de bateliers, il n'y a donc aucune raison d'admettre qu'il n'en soit pas de même pour le Tibre. Par conséquent, dans la mesure problématique où l'on peut admettre les données de la vie d'Aurélien, seule la position soutenue, mais non expliquée, par Waltzing est valable.

De toute manière ces caudicares étaient des gens puissants : leurs patrons se recrutaient parmi les grands fonctionnaires romains ¹, ils avaient des curateurs et des défenseurs ², certains faisaient également partie de la puissante corporation des marchands de blé ³; au IV^e siècle nous les voyons également lutter contre les *mensores* puis associés à ceux-ci par l'État pour la surveillance du Portus ⁴. Un certain nombre de textes nous font également connaître des caudicares, ou tout au moins des *caudicariae naues*, sur d'autres fleuves que le Tibre. Cela est normal étant donné que rien ne permet d'en faire une spécialité de la région romaine et que tout gros navire de transport fluvial hâlé peut être considéré comme une *caudicaria nauis*. En fait nous les trouvons mentionnés par Salluste, dans un passage perdu cité par le lexicographe Nonius Marcellus, il s'agit là de navires destinés à descendre le cours de l'Euphrate et qui ont été construits à cet effet sur le haut fleuve. Mais vu les habitudes de la région, on peut se demander si ces embarcations sont bien réellement des navires ou s'il ne s'agit pas plutôt de ces assemblages de bois que les riverains des fleuves mésopotamiens utilisent pour descendre le fleuve, mais démontent à l'arrivée pour en vendre les éléments dans une région dépourvue de bois ⁵. Par contre nous savons à peu près sûrement qu'il en existait, en dehors de la Méditerranée, sur l'embouchure du Tage ⁶ et, si l'on peut accorder confiance à Ausone, sur la Moselle au IV^e siècle ⁷.

Tout ce que nous venons de voir nous montre l'importance de ce métier, mais là encore nous ne pouvons considérer que les caudicares dont les noms nous ont été conservés par les inscriptions puissent être ceux qui se servent matériellement de ces embarcations. Dépendant d'eux, propriétaires et au besoin capitaines (si l'on peut dire) de ces gros chalands, devaient exister des catégories inférieures : matelots et surtout haleurs, *helciararii*, gens de peu dont nous n'avons conservé d'autres souvenirs que les monuments figurés qui nous les représentent la bretelle à l'épaule remorquant toutes sortes d'embarcation sur les fleuves, les rivières, voire même les torrents ⁸.

1. Patrons, *CIL*, XIV, 185 = VI, 1639; VI, 1649.

2. *Defensor*, *CIL*, VI, 1649; *curator*, *CIL*, XIV, 206 = VI, 1.022; 309.

3. *CIL*, XIV, 4234.

4. *CIL*, VI, 1759; *C. Th.*, XIV, 4, 9; XIV, 15, 1.

5. Nonius Marcellus, ad verbum *caudicariae*, XIII, 535; Hérodote, I, 194.

6. *CIL*, II, 25 et 260.

7. Ausone, *La Moselle*, v. 197 *navita caudiceo fluitans super aequora lembo*. Mais ce *caudiceus lembus* est-il une *caudicaria nauis*, donc un assez gros bateau ou un *lembus*, donc une barque. De toute manière la traduction de M. Jasinski (Ausone, coll. Garnier, t. II, Paris s. d.) « bateau creusé dans un tronc d'arbre » est un contre-sens complet puisque justement le *caudex* s'oppose au monoxyle.

8. Bas-reliefs de la statue du Tibre au Louvre (J. Le Gall, *Culte du Tibre*, p. 15-16 et pl. IV, 1); bas-relief de Cabrières d'Aigues (Espérandieu, t. IX, n° 6699); bas-relief d'Igel (Espérandieu, t. VI, p. 455); Horace, *Satires*, I, 5, pour le halage par mule; Procope, *Guerre gothique*, I, 26, pour le halage par bœuf; Martial, IV, 64, 21, pour les haleurs du Tibre.

Une dernière catégorie de navigateurs fluviaux déterminés par le nom de leurs embarcations se trouve être aux bouches du Tibre celle des *lenuncularii*, parfois associés d'ailleurs aux *caudicarii*¹. L'examen des inscriptions qui les concernent montre qu'ils étaient aussi appelés d'une manière beaucoup plus simple *naugarii* ou *naugantes*, ceux qui naviguent². Mais si les *caudicarii* et les *scapharii* ne nous ont guère posé de problèmes d'identification, puisque leurs embarcations nous sont relativement bien connues, il n'en est pas de même pour les *lenuncularii*. Certes ce sont ceux qui utilisent les *lenunculi*, mais cela ne nous avance pas beaucoup étant donné qu'il nous est difficile de définir ce genre d'embarcation. Les textes qui nous en parlent nous les dépeignent comme des barques · de pêcheurs, et des barques de mer³; cependant il faut remarquer que, si l'expression *naugium piscatorium* se comprend aisément sous la plume de Nonius Marcellus qui donne une définition, elle ne se comprend plus sous celle d'Ammien Marcellin. Celui-ci, nous décrivant les actes de brigandage et de piraterie des Isauriens, lors de leur révolte de 353, nous les montre s'efforçant de franchir une rivière dans la région de Sidé les uns à bord de *lenunculi piscatorii*, les autres sur de simples radeaux⁴; le fait qu'il éprouve le besoin de nous avertir qu'il s'agissait de barques de pêche laisse donc supposer que, pour lui, il existait d'autres *lenunculi* qui n'en étaient pas. De plus l'existence dans la région du bas Tibre, à côté des bateliers du port, d'une corporation de pêcheurs, *piscatores*⁵, nous permet d'affirmer que les embarcations des *lenuncularii* tibérins n'étaient pas des barques de pêche, sinon les deux corporations n'en formeraient qu'une ou seraient tout au moins très étroitement unies.

La question se complique du fait que nos *lenuncularii* formaient à Ostie non pas un mais cinq collèges différents, très nettement distingués par les inscriptions. Deux de ces collèges, dont nous avons conservé les appellations exactes, portaient les titres de *lenuncularii tabularii auxiliares ostienses* et de *lenuncularii pleromarii auxiliares ostienses*⁶. Or ces deux collèges ne se ressemblent guère quant à leur composition. Nous avons en effet conservé leurs albums officiels et c'est ainsi que nous voyons que l'un était un très gros collège, l'autre au contraire un tout petit. C'est ainsi qu'en 152 le corpus des *tabulariorum* comportait 123 membres dont 9 patrons, 1 quinquennal perpétuel et 2 quinquennaux; en 192 ces chiffres étaient passés à 258 membres, 3 patrons sénatoriaux et 6 équestres, 5 quinquennaux perpétuels, 1 quinquennal pour la seconde fois et 2 quinquennaux : il s'agissait donc d'une puissante corporation qui s'était particulièrement développée en 40 ans. Par contre nous voyons qu'en 200 le corpus *pleromariorum* ne comportait que deux patrons, 6 quinquennaux et 16 membres : c'était donc un corps minuscule qui, pensons-nous, ne devait guère avoir d'importance.

1. CIL, XIV, 170 = VI, 1624.

2. CIL, XIV, 170, 4144.

3. César, *Guerre civile*, II, 43, qui oppose les *lenunculi* aux navires de charge, aux navires de guerre et à leurs *scaphae*; Tacite, *Annales*, XIV, 5; Nonius Marcellus, XIII, 534.

4. Ammien Marcellin, XIV, 2, 10 *nam sole orto magnitudine angusti gurgitis sed profundum a transitu arcebantur, et dum piscatorios quaerunt lenunculos, uel innare temere contextis cratibus parant ...*

5. Cf. ci-dessous, p. 200.

6. *Tabularii*: CIL, XIV, 250, 251, 341; *pleromarii*: CIL, XIV, 252.

Les autres collèges nous sont moins bien connus par suite de l'état de mutilation des inscriptions qui les concernent. Au lieu d'être qualifiés d'après les embarcations qu'ils utilisaient, c'est tout au moins ce que doivent signifier les noms des deux précédents, ils l'étaient par leur *traiectus* c'est-à-dire par la portion des quais à laquelle ils étaient affectés ¹.

Ceci posé, nous pouvons maintenant essayer de voir qu'elles étaient les fonctions exactes de ces différents corps et, partant, de quels bateaux ils se servaient. Le terme d'*auxiliares* qui qualifie deux de ces collèges a souvent conduit à une hypothèse en apparence fort solide. Comme de nombreux textes nous enseignent que, par suite du manque de fond existant à l'embouchure du Tibre, on devait alléger les gros navires d'une partie de leur cargaison pour qu'ils puissent pénétrer à l'intérieur du fleuve ², il semble normal de considérer que les *lenuncularii auxiliares* étaient ceux qui opéraient ce transbordement : à bord de leurs bateaux ils venaient s'amarrer auprès des gros navires au large du port et ils faisaient la navette entre eux et les quais ³. Mais il faut remarquer que, à l'époque où nous connaissons l'existence de nos *lenuncularii*, les inconvénients des bouches du Tibre avaient été surmontés par les constructions portuaires de Claude et de Trajan, si bien que l'allègement ne se pratiquait plus à Ostie. Dans ces conditions, à moins de ne supposer qu'ils aient conservé une appellation ancienne, nous devons rejeter cette interprétation. Le terme d'*auxiliares* signifie donc tout simplement qu'ils viennent, d'une manière ou d'une autre, à l'aide de la navigation dans la région tibérine.

Pour ce qui est des *pleromarii*, on a justement rapproché leur nom du mot grec πλήρωμα ⁴. Mais ce terme est excessivement vague en matière maritime : il veut tout aussi bien dire l'équipage du navire que le navire lui-même ou sa cargaison, voire même d'après Hésychius le navire de tragédie ⁵. Cette imprécision du mot rend impossible toute définition certaine du terme latin forgé sur lui. Il nous paraît cependant impossible d'admettre qu'il s'agissait « de véritables bateaux complètement équipés avec rames et voiles » et que ces bateaux étaient « particulièrement importants et coûteux » ⁶. Dédire cela du petit nombre des membres de leur corpus et penser que, du moment qu'ils étaient peu nombreux, ils étaient riches et que, puisqu'ils étaient riches, leurs bateaux étaient grands, ne nous semble pas le moins du monde fondé. Il faut remarquer en effet, et cela est tout à fait probant, que nous ne voyons apparaître à la tête du corpus aucun personnage important en qualité de patron ⁷, comme nous le voyons pour les *tabularii*. Il nous

1. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 224-225; c'est à tort, pensons-nous, que M. C. Bottigelli (*art. cit.*, p. 85-86) voit dans les *traiectus* les endroits où se trouvaient établis des services de franchissement du fleuve, autrement dit des embarcadères de bacs, de même R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 297.

2. Strabon, V, 232; Denys d'Halicarnasse, *Antiquités romaines*, III, 44.

3. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 74-75 (qui donne les principales interprétations proposées); J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 223; R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 298.

4. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 75, n. 4 et 5; J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 224.

5. Hésychius, ad uerbum.

6. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 224.

7. *CIL*, XIV, 252, nous fait connaître deux patrons qui sont d'origine locale (R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 316) : l'un d'eux, T. Antistius Fauror nous est connu par ailleurs (*CIL*, XIV, 294), c'est un chevalier vraisemblablement fils d'affranchi.

semble de plus assez étrange que, si telle était leur condition, nous ne les voyions apparaître nulle part ailleurs et, en particulier, qu'ils ne soient nulle part associés, en tant que corps ou en tant qu'individus, à une autre association professionnelle telle que celle des marchands de blé ou des marchands de vin, comme cela est fréquent pour les membres des corporations annonaires. On pourra objecter que c'est justement leur puissance et leur richesse qui font qu'ils n'avaient pas besoin de rechercher des patrons dans les hautes classes de la société, mais cela ne vaut pas contre notre second argument et serait de plus contraire à la tradition bien établie des collèges annonaires qui recherchent toujours le patronage des grands. Il nous faudrait considérer de plus que nos *pleromarii*, par suite de leur petit nombre (16 membres et 6 quinquennaux) n'étaient pas engagés directement dans le travail auquel ils présidaient et qu'ils n'étaient autres que de grands entrepreneurs de transbordement. Cela nous paraissant impossible, étant donné la médiocrité de leur patronat, il nous faut admettre que c'était un petit *corpus* de gens sans grande envergure.

Il nous est tout aussi difficile de déterminer quelles étaient les embarcations et les fonctions des *tabularii*. Là encore il nous faut éliminer un certain nombre de théories avancées jusqu'ici. Il ne peut être question de confondre, comme on l'a fait *tabularii* et *tabellarii*, et de voir en eux des porteurs de dépêches ¹. Cela d'autant plus que nous connaissons les *tabellariae naues*, navires rapides de haute mer, qui accompagnaient les convois de la flotte annonaire d'Alexandrie ². De même l'hypothèse de Marquardt, pour qui il s'agirait de bateliers spécialisés dans le déchargement des planches, paraît bien fantaisiste ³; nous ne connaissons pas de bateliers du blé ou du vin, alors qu'ils s'agit là des deux principales denrées importées à Ostie pour les besoins du _ravitailllement de Rome. Il serait donc étrange, dans ces conditions, qu'il existât des bateliers pour les planches dont nous ignorons l'importance dans le trafic du port. Quant à l'hypothèse de Pigeonneau, citée avec une certaine faveur par M. C. Bottigelli ⁴, selon laquelle les *tabularii* seraient des bateliers spécialisés dans le remorquage, là où l'on ne pouvait recourir au halage, des *caudicariae naues*, elle ne repose que sur une interprétation de la définition par Varron, d'après Nonius Marcellus, de ces bâtiments, « parce que les anciens appelaient *codices* plusieurs *tabulae* réunies » ⁵. On ne voit pas alors en quoi nos *lenuncularii auxiliares tabularii* se distingueraient des *scapharii* dont nous avons vu que c'était là l'office habituel. Or, si une inscription les associe, il n'en reste pas moins qu'il s'agit là de corporations bien distinctes. Faute de données plus précises, en particulier faute de représentation formelle d'un *lenunculus* sur un bas-relief ou une mosaïque, nous devons souligner en effet que la plaque funéraire de terre cuite sur laquelle on s'accorde à voir un *lenunculus* s'accompagne d'une inscription où il n'en est nullement

1. L. Preller, *Rom und der Tiber*, Berichte der sächs. Gesellschaft der Wissenschaften, Leipzig, 1849, p. 149.

2. Sénèque, *Lettres à Lucilius*, 77, 1 *subito nobis hodie Alexandrinae naues apparuerunt, quae praemitti solent et nuntiare secuturae classis aduentum: tabellarias uocant*.

3. J. Marquardt, *La vie privée des Romains*, éd. fr., Pans, 1893, t. II, p. 28, n. 10, 2.

4. H. Pigeonneau, *De conuentione* ... , p. 74-75; M. C. Bottigelli, *art. cit.*, p. 84. Ils seraient donc l'équivalent des *scapharii*.

5. Nonius Marcellus, XIII, 535 *quod antiqui pluris tabulas coniunctas codices dicebant*.

question ¹, nous sommes en définitive obligés de renoncer à donner une définition des *lenuncularii*. Nous pouvons dire seulement qu'ils sont des bateliers d'Ostie, distincts des autres catégories de bateliers que nous connaissons, qu'ils utilisent des embarcations d'un type courant pour les barques de pêche (parmi lesquelles se différenciaient les *pleromariae* et les *tabulariae*) et que certains étaient, peut-être comme passeurs, affectés à un endroit déterminé du complexe du bas Tibre.

Le passage d'Ammien Marcellin que nous avons cité permet de penser que les *lenuncularii* ne se trouvaient pas que dans la région d'Ostie et qu'il devait en exister dans d'autres ports ou plus exactement dans d'autres bouches de fleuve, mais il nous semble difficile d'admettre avec R. Meiggs leur identité avec les *σπηρετικαὶ σκάφαι* cités par Strabon ² pour deux motifs : le premier est celui que nous avons dit plus haut, les *lenunculae* ne sont pas des allèges, le second c'est que, étymologiquement, la *lenuncula* n'est pas une *σκάφη* mais un *λέμβος* ³.

Plongeurs et utriculaires

Parmi les corps de métier que nous trouvons dans les ports et que nous pouvons rapprocher dans une certaine mesure des corps de batellerie figurent les plongeurs et les utriculaires.

Les plongeurs, c'est-à-dire les *urinatores*, nous sont connus en tant que corporation sur le bas Tibre où les inscriptions nous les montrent. Associés aux simples pêcheurs parmi lesquels ils devaient se recruter, ils forment ainsi le *corpus piscatorum et urinatorum totius alvei Tiberis* situé à Rome ⁴. Ce nom semble d'ailleurs limiter leur action à Rome même et les mettre sous la dépendance des *curatores alvei Tiberis*, peut-être pour l'examen de l'état des quais et des ponts de la ville ⁵. Seuls ils forment, mais cette fois à Ostie, un corps indépendant en rapport avec les activités portuaires ⁶. Au point de vue portuaire la fonction des *urinatores* nous est bien connue par les textes : ce sont eux qui vont chercher au fond des bassins des ports, des rivières ou de la mer, dans ses régions peu profondes non loin de la côte, les marchandises qui avaient pu y tomber, soit accidentellement, soit à la suite d'un jet, soit à la suite d'un naufrage ⁷. Nous pouvons également supposer que, dans les ports, ils devaient procéder au renflouage des navires qui venaient à y couler et surveiller le bon état des œuvres vives des navires à l'ancre. De même, en cas d'avarie, devait-on utiliser leurs bons offices pour reconnaître l'étendue des dégâts. Si les inscriptions ne nous les font connaître qu'à Rome et à Ostie,

1. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 222-223, pl. XXX (Cf. ci-dessous, p. 299, n. 12).

2. R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 298, à la suite de J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 223 et de J. Marquardt, *Vie privée*, t. II, p. 28, n. 10, 1; Strabon, V, 232.

3. Ernout-Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, 4^e éd., Paris, 1960, ad uerbum.

4. *CIL*, VI, 1080, 1872, 29700, 29701.

5. Cf. les reconnaissances ordonnées par Symmaque pour vérifier les piles du pont de Théodose (Symmaque, *Rapports*, XXVI, 5-6).

6. *CIL*, XIV, 303.

7. Tite-Live, XLIV, 10, 3; *Digeste*, XIV, 2, 4, 1.

non seulement la logique, mais les textes eux-mêmes nous montrent qu'il en existait partout le long des côtes de la Méditerranée; leur petit nombre dans chaque localité devait avoir pour conséquence leur inorganisation.

Par contre les utriculaire, qui ne nous sont pas connus à Ostie, se présentent toujours organisés en collèges. Nous les trouvons sur un certain nombre de fleuves et de rivières, où ils ne nous intéressent pas directement, mais aussi dans un certain nombre de ports : Narbonne, Arles, les îles de Lérins et peut-être Pouzzoles ¹. Leur nom assez peu explicite permet plusieurs interprétations : ils sont des joueurs de cornemuse ², mais surtout ils sont en rapport avec la navigation commerciale et c'est à ce titre qu'ils nous intéressent. Pour certains ³ ils ne seraient autres que des fabricants d'outres et leur présence sur les fleuves et dans les ports s'expliquerait par la nécessité où l'on se trouvait de transvaser le vin, importé dans les amphores, dans un récipient plus souple donc plus résistant aux accidents de la route. Mais un certain nombre de faits vont contre cette hypothèse, dont le principal est l'utilisation habituelle de l'outre comme instrument auxiliaire de la navigation ⁴. Il est donc à peu près certain que ces utriculaire sont les exploitants de radeaux soutenus par des outres aptes en particulier à la navigation sur les marais, ce qui explique leur présence à Narbonne et à Arles où les étangs jouaient un très grand rôle dans l'organisation du port ⁵. Il est possible de plus que les outres aient été utilisées pour soutenir des estacades à l'intérieur des ports aussi bien que pour soutenir le plancher des ponts de bateau ⁶.

Les fonctionnaires du port

Nous terminerons cette revue des gens du port par l'étude de ceux que nous pouvons appeler les fonctionnaires du port. Nous rangerons dans cette catégorie aussi imprécise que possible des gens d'origine et de fonctions aussi différentes que les préfets de certains ports au sommet de l'échelle et les humbles *horrearii*, les gardiens des greniers, au bas de l'échelle. Ce sont là gens que l'on peut mettre en rapport avec les services de la capitainerie des ports. Malheureusement si l'existence de celle-ci découle de l'importance même du commerce maritime et donc de l'activité des ports, on doit reconnaître que son organisation nous est très mal connue et que nous allons mêler dans une même étude des gens n'ayant peut-être pas grand-chose de commun, sauf leur appartenance à l'administration du port. Là encore les renseigne-

1. Narbonne: *CIL*, XII, 283*; Arles : *CIL*, XII, 700, 729, 731, 733; Lérins : *CIL*, XII, 187; Pouzzoles : Eph. épigr., VIII, n° 355, mais douteux (nous avons oublié cette dernière inscription dans notre article sur les utriculaire, des Cahiers d'histoire, 1959).

2. Suétone, *Néron*, LIV.

3. Hypothèse actuellement reprise par R. Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France*, Paris, 1959, p. 104, n. 22.

4. A. Neher, *Der Anonymus de rebus bellicis*, Tübingen, 1911, p. 35-39, pour ses emplois militaires.

5. Cf. ci-dessus, p. 142.

6. Cf. notre article, *Utricularii*, Cahiers d'histoire, 1959, p. 285-306; une inscription palmyrénienne récemment découverte (H. Seyrig, *Les fils du roi Odaïnat*, Ann. archéol. de Syrie, t. XIII, 1963, p. 159-172) nous fait connaître des *ασκοναυτοποιοί* qui, comme leur nom l'indique, ne peuvent être que des fabricants de navires d'outres.

ments les plus nombreux et les plus précieux, sans pour cela être des plus clairs, concernent les ports du Tibre aussi bien pour la fin de la République que pour l'Empire ¹.

Les quaestores Ostienses

Les premiers renseignements que nous possédions et que nous puissions mettre en rapport avec l'administration portuaire nous font connaître à l'époque républicaine l'existence d'un questeur spécialement affecté au port d'Ostie, le *quaestor Ostiensis*, mais nous ignorons tout de l'étendue réelle de ses pouvoirs. Lors de sa création il n'est qu'un des quatre *quaestores classici* créés en 267 av. J.-C. à des fins strictement militaires et financières puisqu'il s'agissait d'armer les flottes romaines de la première guerre punique ². Il n'était donc alors nullement question d'une charge économique. Par la suite, avec le développement des importations vivrières transmarines pour le ravitaillement de Rome, il devint un véritable magistrat économique, un agent financier de l'État chargé de surveiller les arrivages annonaires et de contrôler la perception des douanes ³. A ce titre il avait des pouvoirs judiciaires et nous connaissons l'existence à Ostie d'un tribunal du questeur qui est bien celui du *quaestor Ostiensis* ⁴. Ce questeur disparut une première fois à l'époque d'Auguste, mais pour un temps assez court puisqu'il fut rétabli en 9 ap. J.-C. ⁵ avant de disparaître définitivement sous le règne de Claude, lorsque celui-ci rendit au collègue questorien l'administration du trésor du temple de Saturne ⁶.

Les procurateurs à Ostie

Lors de la disparition du questeur d'Ostie il semble que ses fonctions soient passées à des fonctionnaires impériaux, les procurateurs qui nous sont connus uniquement par des inscriptions. Ceux-ci sont au nombre de trois, le *procurator portus ostiensis*, le *procurator utriusque portus* et le *procurator annonae*. Mais s'agit-il là de fonctions différentes ou, comme le voulait Hirschfeld, d'une même fonction ayant changé de titre au cours de son histoire? ⁷

1. O. Hirschfeld, *Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diokletian*, 2^e éd., Berlin, 1905, p. 246-251.

2. Jean Lydus, *Des magistrats*, I, 27. Il est « bien surprenant d'en trouver un à Calès », c'est-à-dire au Nord de Capoue, comme écrit A. Piganiol, *Histoire de Rome*, coll. Clio, 3^e éd., Paris, 1949, p. 93.

3. La questure d'Ostie attire « moins de crédit et de gloire que de labeurs et d'ennuis » (Cicéron, *Pour Muréna*, 18, trad. A. Boulenger, coll. Budé, Paris, 1957, p. 41); Velleius Paterculus, II, 94; cf. R. Meiggs, *op. cit.*, p. 33.

4. *CIL*, XIV, 3603; R. Meiggs, *op. cit.*, p. 499. Le questeur romain d'Ostie ne doit pas être confondu avec le questeur municipal, par exemple *CIL*, XIV, 303 = 4620; 4621, inscriptions en l'honneur de P. Aufidius Fortis.

5. Dion Cassius, LV, 4, qui l'appelle questeur du rivage proche de la ville (*Greek text*).

6. Suétone, *Claude*, XXIV, 4, *collegia quaestorum pro stratura uiarum gladiatorum munus iniunxit detractaque Ostiensi et Gallica prouincia curam aerarii Saturni reddidit ...*; Dion Cassius, LX, 24.

7. O. Hirschfeld, *Die Verwaltungsbeamten*, p. 248.

Le *procurator ostiensis* apparaît sitôt après la disparition du questeur dont il dut assumer les fonctions, il se recrute parmi les affranchis impériaux ¹. Sans doute surveille-t-il le port et pouvons-nous le considérer comme une sorte de préfet de police ayant à sa disposition la XVII^e cohorte urbaine cantonnée à Ostie ² ainsi que les détachements des vigiles ³. La surveillance de la ville devait s'accompagner de celle du port, c'était même là d'après son titre sa véritable fonction. C'est ainsi que ses vigiles devaient être chargés, non seulement de la lutte contre les incendies qui se produisaient dans la ville, mais aussi des sinistres atteignant les navires ancrés dans le port. Mais il est impossible de savoir quelles étaient ses relations avec les autorités municipales de la ville et dans quelle mesure celles-ci pouvaient participer à la bonne marche des activités portuaires. D'autre part, comme il semble malgré tout être un agent d'exécution impériale, on peut se demander dans quelle mesure il assumait, directement ou par l'intermédiaire de ses services, la capitainerie, dont le rôle essentiel est la réglementation de l'accostage dans les bassins du port.

Plus tard apparaît un *procurator annonae*, ou plus exactement *ad annonam*, fonctionnaire assez humble puisqu'il se trouve au dernier échelon de la carrière équestre, il est sexagénaire ⁴. Ce procureur est évidemment placé sous l'autorité du préfet de l'annone à Rome et il est à la tête de ses services au port. C'est là ce que l'on peut conclure des inscriptions qui le concernent ⁵. De même pouvons-nous déduire de l'inscription qui nous montre un *procurator Augusti ferrariarum et annonae* ⁶, que normalement le *procurator annonae* n'est préposé qu'à la surveillance de tout ce qui a trait aux services du ravitaillement de Rome et n'a de ce fait aucune autorité générale sur le port. C'est là, à notre avis, outre le fait que certains indices permettent de penser que le procureur du port et le procureur de l'annone ont coexisté ⁷, un des principaux arguments que l'on puisse invoquer contre la thèse de Hirschfeld qui prétendait que l'un avait succédé à l'autre.

Cette disparition nous semble d'autant plus aléatoire que les inscriptions nous font connaître des procureurs du port à l'époque des Sévères. Certes leur titre n'est plus absolument le même, puisque leur autorité est étendue à l'ensemble du complexe portuaire et qu'il ne s'agit plus d'un *procurator portus ostiensis* mais d'un *procurator utriusque portus*. Comme le *procurator ostiensis*, dont il doit être le successeur, il n'est au début qu'un simple affranchi impérial que nous voyons agir concurremment avec un fonctionnaire de l'annone et un des travaux publics pour assigner un emplacement aux *frumentarii* ⁸.

1. *CIL*, XIV, 163 = XV, 7146, il s'agit d'un affranchi de Claude, sans doute le même que le préfet de la flotte de Misène (Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, IX, 62). C'est pourquoi il ne se trouve pas dans le *Corpus des procureurs équestres* de H. G. Pflaum.

2. Suétone, *Claude*, XXV, 6; Tacite, *Histoires*, I, 80.

3. Leurs *castra* ont été établis sous Hadrien, mais le problème reste entier de savoir quand ils furent installés à Ostie, s'ils y remplacèrent la cohorte urbaine ou la doublèrent; cf. R. Meiggs, *op. cit.*, p. 305-308, ainsi que le problème des rapports des vigiles d'Ostie et du Portus.

4. *CIL*, X, 7580; H. G. Pflaum, *Les procureurs équestres sous le Haut Empire*, Paris, 1950, p. 340-342; *Corpus des procureurs équestres*, Paris, 1960, t. II, p. 678-683, n° 25].

5. H. G. Pflaum, *Corpus ...*, t. III, p. 1031.

6. *CIL*, XIV, 4459 = H. G. Pflaum, *Corpus ...*, t. I, n° 212.

7. *CIL*, XIV, 160, dédicace au procureur de l'annone après 215.

8. *CIL*, VI, 1020; XIV, 125.

Puis au milieu du III^e siècle il est devenu un procureur équestre de rang élevé (ducénaire), ayant déjà accompli une longue carrière. On peut donc penser que son rôle était plus important que celui de ses prédécesseurs affranchis, mais qu'il était bien en rapport avec l'administration du port, alors même qu'il n'exercerait pas la capitainerie par lui-même. Cela d'autant plus que c'est par une dédicace des *quinque corpora nauigantium* (les *lenuncularii*) que nous le connaissons¹. Mais même alors les services de l'annone n'étaient pas tous concentrés à Ostie et au Portus. Nous savons en effet par les papyri que les transporteurs devaient aller chercher leur dimissoire, le certificat attestant la livraison du blé embarqué, auprès de l'administration centrale à Rome².

Il nous est impossible de savoir ce que devinrent les fonctionnaires des ports romains pendant la tourmente du III^e siècle. Il nous semble cependant que, pour si réduit qu'ait pu être le trafic des ports du Tibre, Ostie et le Portus conservèrent un rôle essentiel pour le ravitaillement de Rome. Si ces ports ont conservé tout ou partie de leur trafic, ils ont dû également conserver une administration en rapport avec son importance, mais nous ne savons pas laquelle, faute de documents. De toute manière nous ne nous croyons pas le droit d'affirmer avec A. Chastagnol que cette administration disparut par suite de la « ruine momentanée du commerce méditerranéen »³.

La meilleure preuve en est qu'au IV^e siècle nous voyons apparaître un certain nombre de fonctionnaires qui, sous des noms nouveaux, semblent bien être les héritiers des procureurs de l'âge impérial classique. Ainsi le code Théodosien nous montre que, si le préfet de l'annone conserve la haute main, sous la dépendance du préfet de la ville, sur les rapports avec les naviculaires chargés du transport du blé vers le port⁴, le vicaire du préfet du prétoire, et sans doute le vicaire du préfet de la ville, puisque ces deux fonctions ont alterné au début du IV^e siècle⁵, a un rôle de surveillance sur les navires entrés dans le port. C'est ainsi qu'une loi Constantinienne de 324 adressée au vicaire Helpidius nous le montre chargé de la surveillance des navires à l'intérieur du *portus urbis Romae*⁶.

Par la suite l'administration du port fut confiée à un *comes portuum* qui apparaît tout d'abord dans une inscription⁷ avant que la *Notitia* nous le montre placé *sub dispositione praefecti urbis*⁸. Il devait avoir lui-même sous ses ordres le consulaire chargé de présider aux travaux d'entretien du port et du phare, à moins que ce personnage, qui ne nous est connu de fait que par une seule inscription, n'ait été qu'un fonctionnaire épisodique⁹. La *Notitia*

1. *CIL*, XIV, 170 = VI, 1624 = H. G. Pflaum, *Corpus ...*, n° 349, en l'honneur de cet Aemilianus qui, devenu ensuite préfet d'Égypte, usurpa la pourpre en 259.

2. *BGU*, 21 = Wilcken-Mitteis, *Chrestomathie*, n° 445, qui se plaint (déjà) de la lenteur des bureaux.

3. A. Chastagnol, *Préfecture*, p. 50.

4. *C. Th.*, XIV, 15, 2.

5. A. Chastagnol, *Préfecture*, p. 26-42.

6. *C. Th.*, XIII, 5, 4, il doit veiller à ce que l'on n'impose pas de charges extraordinaires aux navires espagnols apportant des cargaisons fiscales.

7. *CIL*, X, 6441.

8. *Notitia dignitatum, pars Occidentalis*, IV, 7.

9. *CIL*, XIV, 4449; cf. A. Chastagnol, *Préfecture*, p. 50, 52 et 53, qui a tendance à en faire une fonction permanente, malheureusement nous n'en avons aucune trace, même pas dans la loi sur l'approvisionnement en chaux de Rome et du Portus (*C. Th.*, XIV, 6, 3).

nous parle par contre d'un *centenarius portus* qui doit être un véritable assistant du *comes*¹ et qu'il faut sans doute considérer comme le prédécesseur du *uicarius portus* du VI^e siècle.

C'est en effet pour l'époque de Théodoric que nous sommes le mieux renseignés sur l'administration du port grâce à l'œuvre de Cassiodore. Les deux textes essentiels sont les formules du *comes portus* et du *uicarius*, formules qui nous donnent l'impression, sinon fausse, tout au moins exagérée, d'une activité portuaire intense, digne des meilleures époques de l'histoire de Rome et de ses ports². D'après Cassiodore le comte du port préside au contrôle des navires qui viennent y apporter leurs marchandises, c'est lui qui assure le passage de ces marchandises vers Rome par l'organisation et la surveillance de la navigation fluviale. Il doit également percevoir les droits de port et les douanes et il jouit d'une certaine liberté dans l'appréciation de ces derniers. Il résulte de ces fonctions la possibilité d'abus de la part des comtes qui devaient souvent en profiter pour se faire verser de substantiels pots-de-vin par les marchands. C'est là ce qui explique les formules aussi peu claires qu'ampoulées du texte de Cassiodore : « Une main avare ferme le port », « Le calme de la mer est condamné par celui qui aggrave les flots de la cupidité » et autres du même genre³.

Quant au vicaire, placé sous l'autorité du comte, comme le prouvent son titre et ses fonctions, il veillait aux relations avec les marchands pérégrins, c'est-à-dire non italiens. Il s'occupait en particulier des conflits qui pouvaient s'élever à leur propos et sans doute de la perception des taxes qui leur étaient imposées. Dans cette charge il devait faire preuve d'une grande prudence pour apaiser ceux « qui pratiquent des mœurs très semblables aux vents »; il faut évidemment comprendre les mauvais vents, ceux qui entravent la navigation et par conséquent la bonne marche du commerce⁴.

Ces attributions du comte et de son vicaire ne faisaient que reprendre celles qu'avaient possédées autrefois les fonctionnaires du port. Malheureusement les textes de Cassiodore se laissent difficilement interpréter. Pleins d'une rhétorique pompeuse, aussi vague qu'imprécise, ils ne sont pas pour nous d'une très grande utilité et nous pouvons nous demander dans quelle mesure ils reflètent la réalité de l'époque à laquelle ils ont été composés.

Les subordonnés ostiens de la capitainerie

Dépendant de cette administration du port, que nous avons définie faute de mieux comme la capitainerie du port, nous trouvons à Ostie toute une série de fonctionnaires de rang plus ou moins élevé. Nous pouvons considérer comme

1. *Notitia dignitatum, pars occidentalis*, IV, 16.

2. Cf. notre article, *Quelques aspects*, Cahiers d'histoire, t. VI, 1961.

3. Cassiodore, *Variae*, VII, 9 *auara manus portum claudit ... nam placidum mare damnat qui undas cupiditatis exaggerat*.

4. Cassiodore, *Variae*, VII, 23 *nec enim irnumeratus iaces, si et populos peregrinos prudenter accipias, et nostrorum commercia moderata aequalitate componas. Nam licet ubique necessaria sit prudentia, in hac potius actione uidetur accomoda, quando inter duos populos nascuntur semper certamina, nisi fuerit iustitia custodita. Quapropter arte placandi sunt qui mores offerunt simillimos uentis; quorum nisi prius animi temperentur; in contemptum maximum natiaua facilitate prosiliunt*.

tels les éléments de la police de la ville qui, du fait qu'ils appartenaient au corps de la police impériale de Rome, ne devaient point dépendre de l'administration municipale. On peut aisément leur joindre les agents de liaison que représentent les *frumentarii* attachés à Ostie et, peut-être, les *tabellarii* connus les uns et les autres par les inscriptions ¹. Mais surtout ces services devaient comporter un grand nombre de petits fonctionnaires, en particulier des secrétaires qui devaient dresser la liste des cargaisons débarquées des navires, de celles que l'on entreposait dans les greniers ou que l'on réexportait vers Rome. Ces secrétaires, que nous voyons représentés dans l'exercice de leurs fonctions sur certains monuments figurés, portent le nom de *tabularii* et sont le plus souvent issus du milieu des affranchis impériaux ². Fiers de leurs fonctions paperassières, ils avaient placé le collège qui les regroupait sous le patronage de Minerve ³, ils avaient à leurs côtés des aides, des secrétaires auxiliaires, *adiutores* qui avaient de fortes chances d'être des esclaves impériaux ⁴.

Ces *tabularii*, fonctionnaires du port comme le montre leur qualité d'affranchis impériaux, ne doivent pas être confondus avec les *scribae*, connus par un certain nombre d'inscriptions ⁵, qui, groupés en décuries, étaient des fonctionnaires municipaux et n'avaient de ce fait rien à voir avec l'administration portuaire ⁶.

Un problème assez compliqué se pose du fait de l'annone à Ostie, celui de l'administration et de la surveillance des greniers. En effet, si à Rome l'organisation des *horrea* nous est relativement bien connue, en particulier grâce aux règlements administratifs qui nous ont été conservés, à Ostie par contre nous n'avons rien sauf quelques lois du IV^e siècle, dont nous avons déjà parlé, qui placent les greniers sous le contrôle des *mensores* et des *caudicares* ⁷. Mais, s'entendant trop souvent pour tromper sur la marchandise, en l'occurrence sur la qualité du blé qu'ils livraient aux boulangers de Rome, une loi de 417 les mit sous la surveillance plus ou moins clandestine de l'un des patrons, des uns ou des autres, élu par ses pairs tous les cinq ans ⁸. Il semble donc, d'après cette organisation de l'empire tardif, que les greniers ostiens n'avaient point d'administration particulière et qu'ils dépendaient complètement des corporations des *mensores* et des *caudicarii* ⁹. Cela nous semble pourtant douteux pour des raisons de simple logique. Nous voyons qu'à Rome les greniers étaient administrés par des fonctionnaires impériaux, recrutés comme les *tabularii* ostiens parmi les affranchis ¹⁰ et qui portaient les titres de *horrearii*

1. *CIL*, XIV, 125; H. Thylander, *Inscriptions du port d'Ostie*, Lund, 1952, A 256 et 279.

2. *CIL*, XIV, 200; 304; 4316; 4482; VI, 8450; cf. R. Meiggs, *op. cit.*, pl. XXVI.

3. *CIL*, III, 6077 : le fait que des *tabularii* d'Ephèse soient ainsi consacrés à Minerve, et des *tabularii* impériaux, laisse penser que la profession dans son ensemble rendait un culte à la déesse de l'intelligence, d'où notre extrapolation.

4. *CIL*, XIV, 200 : fonction qui ne se confond évidemment pas avec celle de l'*adiutor* du préfet de l'annone, fonctionnaire des bureaux romains, *CIL*, VI, 8470.

5. *CIL*, XIV, 409.

6. R. Meiggs, *op. cit.*, p. 181.

7. Cf. ci-dessus, p. 188.

8. *C. Th.*, XIV, 4, 9.

9. *C. Th.*, XIV, 23, nous parle des patrons des greniers du Portus, ce que Godefroy traduit par les « commis des greniers », mais nous ne savons rien de plus sur leur compte.

10. *CIL*, VI, 4226.

ou de *uilici horreorum* ¹, ils avaient sous leurs ordres les gardiens qui devaient être des esclaves. Il est donc possible qu'à Ostie il en ait été de même, mais que, les administrateurs étant pris parmi les membres d'autres corps employés de l'annone, ceux-ci n'aient pas éprouvé le besoin d'en faire part sur les inscriptions les concernant; quant aux gardiens proprement dits ils étaient trop petites gens pour que leur souvenir nous ait été conservé, ou bien faisaient-ils partie des corps de police installés dans la ville.

La capitainerie dans les ports autres que ceux du Tibre

Les renseignements que nous venons de voir, et dont on peut constater l'indigence, sont cependant de loin les plus nombreux et les plus explicites en ce qui concerne les fonctions dépendant de ce que nous avons appelé par simplification la capitainerie des ports. Voyons donc le peu que nous avons pu rassembler pour le reste du monde romain.

A la fin de l'époque républicaine nous savons que, de même qu'il existait un questeur à Ostie, il y en avait un à Pouzzoles et un à Ariminium. Mais quelles étaient leurs fonctions exactes? Le questeur de Pouzzoles nous est connu par un texte de Cicéron qui nous rapporte l'attitude du questeur Vatinius en charge dans cette ville. Mais ce texte est assez obscur. Tout d'abord il nous enseigne que cette questure ne dut être que temporaire, puisqu'il s'agit d'une surveillance générale des côtes italiennes. D'autre part cette magistrature est essentiellement une magistrature financière et judiciaire : le texte semble prouver que Vatinius avait été chargé d'un contrôle strict des importations et des exportations sans doute plus général que le simple contrôle des exportations d'or et d'argent dont nous parle Cicéron ². Pour le questeur d'Ariminium nos renseignements sont relativement plus fermes. Nous savons qu'il était, comme le questeur d'Ostie, l'un des questeurs de la flotte, par conséquent sa fonction était une fonction permanente ³. Chargé à l'origine du recrutement et de l'entraînement de la flotte il dut par la suite, comme le questeur d'Ostie, voir ses fonctions perdre, au moins en partie, ses attributions militaires. Mais là aussi le seul texte un peu développé que nous ayons concerne la questure qu'exerça Verrès et les renseignements que nous donne Cicéron à ce sujet sont tout à la fois trop brefs et trop allusifs pour pouvoir nous servir. Tout au plus font-ils allusion à l'administration financière de Verrès et ils ne nous parlent d'aucune activité questorienne relative au port ⁴.

Nous sommes par contre un peu mieux renseignés sur le *quaestor classicus* de Lilybée en Sicile, et toujours par Cicéron qui occupa cette charge. Ce qu'il

1. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 65-68; D. B. Kaufman, *Horrea romana*, Classical weekly, t. XXIII, 1929, p. 49-54. Sur l'organisation des greniers romains cf., par exemple, la *lex horreorum* de Nerva ou Hadrien (?), *CIL*, VI, 33747 = Dessau, *ILS*, n° 5914 = P. F. Girard, *Textes de droit romain*, 6^e éd., Paris, 1937, p. 851 = Riccobono ... Arangio Ruiz, *Fontes iuris romani antejustiniani*, t. III, Florence, 1949, n° 145 avec commentaires d'Arangio Ruiz.

2. Cicéron, *Contre Vatinius*, 12 *in eo magistratu cum tibi magno clamore aquaria prouincia sorte obtigisset, missusne sis a me consule Puteolos, ut inde aurum exportari argentumque prohibere*; ce qui permit à Vatinius de se livrer à toutes sortes de brimades vis-à-vis des commerçants, surtout des commerçants maritimes.

3. Cf. p. 202, n. 2.

4. Cicéron, *Seconde action contre Verrès*, I, *De la préture urbaine*, 36.

nous en dit nous montre que sa fonction était surtout une fonction annonaire et commerciale, et que, s'il était en rapport avec les gens du commerce maritime, il n'avait guère de rapports avec l'administration du port elle-même ¹; sans doute en était-il de même pour l'autre questeur de Sicile en résidence à Syracuse ².

Ces textes nous montrent que, si Rome a éprouvé le besoin dès la République de contrôler les ports de l'Italie et de la Sicile, les magistrats romains n'y jouaient pas à proprement parler un rôle de capitaine de port : cette administration devait relever de l'administration urbaine et Rome ne s'y immisçait que pour les questions strictement financières et annonaires.

Si nous voulons donc des renseignements sur l'administration des ports italiens, compte tenu de la suppression au début de l'Empire des *quaestores classici* ³, nous devons une fois de plus nous tourner vers la période qui suit la disparition de l'Empire d'Occident. Sous le règne de Théodoric les formules conservées par Cassiodore nous font connaître, outre celui du Portus, un certain nombre de comtes préposés à l'administration de villes portuaires. Mais pour deux d'entre eux, les comtes de Naples et de Syracuse, il n'est nullement question, dans leurs formules, d'activités en rapport avec celles du port. Tout au plus peut-on supposer que, dans le maintien de la paix qui leur incombe, se trouve comprise une certaine surveillance du port et de la navigation dans ses parages immédiats ⁴. Il n'en est pas de même du comte de Ravenne. Le texte de Cassiodore nous montre que, comme le comte du Portus, il avait parmi ses attributions celle de la surveillance du port : ainsi peut-il être dit responsable de l'abondance des navires. De plus, il assure une surveillance assez étroite sur les marchands dont il examine les litiges ⁵.

Pour le reste du bassin méditerranéen nous savons de manière sûre qu'il existait un peu partout des fonctionnaires de l'annonce romaine chargés de surveiller tout ce qui avait trait à cette administration et dont l'une des principales fonctions était le paiement des indemnités de transport aux ayants droit ⁶. Nous connaissons de plus à Alexandrie de nombreux procureurs dont certains ont, ou peuvent avoir, un rôle dans l'administration du port. Cela est sûr pour le procureur du phare, un affranchi impérial, chargé sans nul doute de présider à l'entretien de ce monument indispensable à l'activité du grand port, mais dont la fonction pouvait s'étendre jusqu'à une véritable capitainerie ⁷. Cela est moins sûr, mais non impossible, pour les procureurs équestres qui portent seulement le titre de *procurator Alexandriae*. Mais le cas le plus intéressant est celui du *procurator Alexandriae Pelusi et P...*, procureur centénaire qui devait passer ensuite à l'administration des ports tibérins. En effet, quelle que soit l'interprétation que nous devons donner du troisième

1. Cicéron, *Pour Plancius*, 23.

2. Cicéron, *Seconde action contre Verrès*, II, *La préture de Sicile*, 11; *Pour Plancius*, 23.

3. Dion Cassius, LX, 24.

4. Cassiodore, *Variae*, VI, 22 et 23.

5. Cassiodore, *Variae*, VII, 14 ... *quis enim nesciat quantam copiam nauium leuiter procures admonitus? ... Sit modus qui non potest grauari laborantes. Ut cum res querelosas sine querimoniis egris, maiora de nostro examine merearis ...*

6. *CIL*, II, 1180 à Hispalis.

7. *CIL*, VI, 8582.

terme (*phari, phyliacae, potamophyliacae, Paraetoni*), il est indiscutable qu'il s'agit là d'une fonction en rapport avec les activités portuaires ¹.

En dehors de l'Égypte, nous ne connaissons pas de fonctionnaires impériaux placés directement à la tête d'une organisation portuaire; mais nous savons, par une inscription d'Éphèse, que les gouverneurs avaient, et cela est naturel, un droit de regard sur ces administrations ². Nous pouvons penser que dans la plupart des ports la capitainerie incombait à l'administration municipale. Nous pouvons le déduire en particulier d'une très importante inscription de Caunus, port du Sud de la Carie. Il s'agit d'un décret de la cité, du I^{er} siècle de notre ère, sur les droits prélevés à l'entrée sur les marchandises venues tant par mer que par terre. Or ce texte présuppose, sans le dire expressément, l'existence d'une capitainerie dépendant de la ville et chargée du contrôle du port et de sa douane. Comment en effet comprendre sans ce contrôle la mise en application des clauses du décret en faveur des marchandises en transit et des navires. Nous y apprenons en effet qu'il n'était point perçu de droits sur les cargaisons réexportées dans les deux jours, que, pareillement, il n'y avait ni enregistrement, ni droits sur les marchandises restant au port plus de deux jours mais en transit; que les marchands étrangers ne payaient pas de droits de sortie sur les invendus qu'ils remportaient dans un certain délai. Tout cela concerne le contrôle douanier. De plus, nous apprenons que la ville percevait des taxes sur la construction et la vente des navires, et que les navires entrant au port pour réparer une avarie ne payaient aucun droit de séjour. C'est surtout cette perception de droits de séjour qui nous incite à considérer ce texte comme une preuve de l'existence d'une capitainerie au port de Caunus ³.

C'est peut-être parce que la capitainerie était plus une charge municipale qu'une fonction dépendant de l'administration impériale que nous avons si peu de renseignements sur elle, cela d'autant plus qu'elle devait mal se distinguer des services des douanes locales avec lesquels elle devait se confondre

1. H. G. Pflaum, *loc. cit.*, supra, p. 204, n. 4.

2. J. Keil, *Erläss des Prokonsuls L. Antonius Albus über die Freihaltung des Ephesischen Hafens*, Jahreshefte des Oest. Archäolog. Instituts in Wien, t. LXIV, 1959, p. 142-147; cf. J. et L. Robert, *Bull. épigr.*, Rev. des Ét. gr., t. LXXV, 1962, n° 284 et L. Robert, *Sur les lettres d'un métropolite de Phrygie au X^e siècle : Philologie et réalité*, II, Journal des Savants, 1962, p. 35. En fait le proconsul agit en tant que gouverneur de la province par suite de l'impossibilité dans laquelle s'est trouvé le secrétaire de la ville de faire respecter l'intégrité du port. Par conséquent, beaucoup plus que le proconsul, c'est le secrétaire qui est le responsable et assure donc le contrôle de la capitainerie.

L'importance de l'inscription est telle que nous en donnons une rapide analyse : considérant l'importance du port d'Éphèse, le proconsul se doit de veiller à son bon état, c'est pourquoi il interdit aux marchands de bois d'entasser leurs marchandises sur les piles du port (il faut comprendre les piles supportant le tablier des jetées) et aux marchands de pierre de scier les pierres sur les quais et d'en rejeter les poussières dans le port, ce qui contribue à le combler. Devant la désobéissance aux ordres du secrétaire Marcellus à ce sujet, le proconsul, se référant à l'inquiétude manifestée par l'Empereur, sanctionne les amendes qui seront prononcées contre les contrevenants au profit de la ville.

3. G. E. Bean, *Notes and inscriptions from Caunus*, Journal of Hell. studies, t. LXXIV, p. 85- 110, n° 38; cf. J. et L. Robert, *Bull. épigr.*, Rev. des Ét. gr., t. LXIX, 1956, n° 274 d. Le texte, qui s'adresse aux percepteurs des taxes locales, suppose malgré tout une autorité supérieure qui puisse contrôler leurs activités, d'où notre conclusion. Comme le fait remarquer G. E. Bean, le texte est une preuve de la faiblesse du trafic du port de Caunus, étant donné qu'il suffit de l'intérêt d'un capital de 6 000 deniers pour racheter la plupart des droits sur les marchandises importées.

dans la plupart des cas. Il est normal, en effet, de voir charger de percevoir les taxes d'importation et d'exportation ainsi que les droits d'accostage ceux-là mêmes qui sont chargés de régler les problèmes techniques posés par ce même accostage.

Nous rattacherons à l'étude des fonctions administratives portuaires deux fonctions assez mystérieuses connues par quelques textes : celles de liménarques et de *stationarii*. Nous y joindrons, bien qu'il s'agisse d'une fonction plus générale, celle des *custodes litorum* que nous font connaître les codes. Il nous paraît légitime de les unir étant donné que toutes trois nous semblent très proches et qu'à toutes trois incombent des fonctions policières.

Le liménarque, tel qu'il nous apparaît dans un papyrus ¹, est considéré par Preisigke comme un inspecteur des ports ². Il estime qu'il devait y en avoir un dans chaque port du Nil afin de contrôler les expéditions de blé et leur embarquement à destination des greniers de Néapolis, dans la banlieue alexandrine. Le fait qu'il n'y avait qu'un liménarque par port nous est attesté par le code Justinien ³, tout aussi bien que par une inscription assez récemment publiée ⁴; ces mentions ont de plus le mérite de nous confirmer, ce que nous savions par le *Digeste* ⁵, qu'il n'y avait pas de liménarques qu'en Égypte. Des mentions de cette fonction au *corpus iuris civilis* nous pouvons conclure ce qui suit : le liménarque n'est pas un fonctionnaire local, puisqu'il est bien distingué des *magistratus municipales* et que sa nomination dépend des hauts fonctionnaires impériaux, sans que nous puissions savoir lesquels. Le liménarque a des pouvoirs de police et, en tant que tel, possède des prisons sous son autorité, l'interprétation de Preisigke est donc trop limitative. Enfin le liménarque est très étroitement lié à la navigation des ports, puisqu'il est assimilé aux gardiens des maisons : il est le gardien des navires. Tout cela ajouté à l'étymologie même du mot, celui qui est à la tête du port, pourrait nous inciter à voir en lui ce capitaine du port que nous avons recherché ci-dessus. Cependant nous ne pensons pas pouvoir retenir cette hypothèse parce qu'il nous semble bien, d'après les textes juridiques que nous venons d'envisager, qu'il s'agit uniquement de représentants de la police d'État dans les ports et qu'ils n'interviennent pas dans les problèmes techniques de l'administration de ceux-ci, ce sont beaucoup plus des commissaires de police que des capitaines des ports.

Les *stationarii* qui leur sont associés dans le passage du *Digeste* que nous venons de citer posent un problème terminologique plus compliqué du fait des nombreux sens du mot *statio*. Portent ce nom les membres des cohortes de la ville ou des cohortes des vigiles détachés dans un poste ⁶, mais aussi

1. Pap. Giessen, 10, de 118 de notre ère.

2. F. Preisigke, *Wörterbuch*, art. Λιμηνάρχης; *Id.*, P. W., t. XIII, col. 569-570.

3. C. J., VII, 16, 38 de Dioclétien et Maximien.

4. *An. épigr.*, 1948, n° 201, inscription en l'honneur d'Aelius Alexander par les Rhodiens (antérieure à Caracalla).

5. D., XI, 4, 4 = Paul; *Sentences*, I, VI a, 3-4 *limenarchae et stationarii fugitivos deprehensos recte in custodiam retinent. Magistratus municipales ad officium praesidis provinciae uel proconsulis comprehensos fugitivos recte transmittunt*; cf. D., L, 4, 18, 10.

6. A. Chastagnol, *Préfecture*, p. 255-257; c'est pourquoi, dans les Codes, ils sont normalement associés aux *curiosi* et aux *cohortales* (C. Th., VI, 29, 1 = C. J., XII, 23, 1; C. Th., VIII, 4, 1-2; C. J., XII, 58, 1).

ceux des cohortes prétoriennes également détachés ¹, les douaniers ², les préposés à une *statio* du *cursum publicum* ³, voire même les gens attachés à une *statio* commerciale comme celle des Tyriens à Pouzzoles ⁴. Les *stationarii* d'Éphèse, membres détachés des cohortes prétoriennes dans le grand port oriental et dotés de pouvoirs de police, semblent, de tous ceux que nous venons d'énumérer, ceux qui se rapprochent le plus des fonctions des liménarques telles que nous venons de les définir; ils nous apparaissent plus comme les officiers de la police de la ville que comme de simples policiers. Cependant nous ne pensons pas que ce soit d'eux qu'il s'agisse dans le *Digeste*. Comme nous l'avons vu, la terminologie portuaire des Romains ne connaissait de fait que le portus et la *statio*, or, si le liménarque peut être considéré comme le chef de la police du port dans un vrai grand port, un λιμήν, c'est-à-dire un *portus*, les *stationarii* doivent avoir les mêmes fonctions, vu leur association par le *Digeste*, mais dans les petits ports de second plan, ceux qui en latin n'ont droit qu'à l'appellation de *statio* ⁵.

Quant aux *custodes litorum*, leur nom est évocateur de leur fonction. Ils sont les ancêtres de nos douaniers chargés de la surveillance côtière plus que des gardes maritimes; mais ils ont aussi un rôle de police que nous voyons affirmer par le Code lorsqu'il nous les montre en Italie chargés de veiller à ce que l'Orient ne fasse pas débarquer de troupes sur les côtes ⁶. En fait le terme est très général : il est assez vraisemblable que, bien que s'appliquant plus particulièrement aux troupes de surveillance des vastes ensembles côtiers, devenues d'autant plus nécessaires que par suite de la disparition des flottes de guerre cette surveillance n'incombe plus qu'à des troupes de terre ⁷, le terme peut s'appliquer aussi aux liménarques et aux *stationarii*. Telle est l'impression qui se dégage, sinon de la loi du code Théodosien qui nous parle manifestement des *custodes* ⁸, du moins de celle qui nous parle plus vaguement de la *custodia litorum* ⁹.

Bien que nous ne connaissions en fait que l'organisation policière des ports de l'Empire, nous devons rappeler qu'elle n'était pas toute l'administration et qu'aux côtés de ceux que nous apercevons au travers de nos sources se trouvaient ceux que nous sommes bien forcés d'appeler les innomés, c'est-à-dire tous les gens assurant des fonctions analogues à celles que nous avons vues à Ostie; en particulier tout un monde de secrétaires et de gardiens de greniers qui devaient dépendre suivant les cas soit des services de l'annone, soit de l'administration locale.

1. *CIL*, III, 7136; cf. V. Chapot, *La province proconsulaire d'Asie*, Paris, 1904, p. 260 et suiv.

2. *C. J.*, IV, 61, 5; cf. S.J. De Laet, *Portorium*, p. 473, n. 5.

3. *C. Th.*, VIII, 5, 1.

4. Dittenberger, *OGIS*, n° 595.

5. Cf. ci-dessus, p. 118.

6. *C. Th.*, VII, 16.

7. Les *custodes litorum* de *C. Th.* VII, 16 sont des gardes terrestres et non maritimes; de même lors des menaces vandales sur l'Italie sous Valentinien III la défense des côtes incombe aux troupes de terre (*Novelles*, 9).

8. *C. Th.*, XIII, 5, 17.

9. *C. Th.*, VII, 16.

II. - LES GENS DU NAVIRE

Gens de sac et de corde, ramassis d'individus plus ou moins louches, ivrognes, fainéants et paillards, hâbleurs et quémandeurs, les membres de l'équipage des grands navires de commerce méritent-ils cette description traditionnelle? Évidemment non. D'après son biographe, Apollonios de Tyane, voulant rétablir l'unité chez les habitants de Smyrne, incapables de s'entendre sur la manière de gouverner leur cité, se tourne du côté du port : là, il voit un bateau à trois-mâts qui quittait le port, et les marins qui accomplissaient chacun sa tâche particulière pour lui faire prendre la mer. Attirant sur ce spectacle l'attention de ses auditeurs : « Regardez, dit-il, l'équipage de ce navire, voyez comme les uns se sont embarqués sur les chaloupes de remorque pour prendre les avirons, comme les autres hissent les ancres et les fixent, les autres déploient les voiles au vent, les autres restent en observation à la poupe et à la proue? Si un seul membre de l'équipage abandonnait sa tâche particulière et unique, ou l'accomplissait contrairement à l'art nautique, tous feraient une fort mauvaise traversée et ils seraient eux-mêmes leur propre tempête. Mais s'ils rivalisent entre eux et si chacun s'efforce de ne pas passer pour moins habile qu'un autre, alors ce navire parviendra à bon port, il connaîtra partout et beau temps et heureuse navigation, et leur prudence envers eux-mêmes équivaldra pour eux à l'intervention de Poséidon dispensateur de sécurité » ¹.

Ce beau texte de Philostrate nous montre les activités des marins à bord de leur navire, mais, derrière cette description, il nous faut retrouver les noms et les fonctions exactes des membres de l'équipage, de ce peuple du navire, ο της νεώς δημος, comme il écrit.

1. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, IV, 9 (trad. P. Grimal, *Romans grecs et latins*, p. 1144) (Greek text).

Les nautae, οἱ ναῦται

C'est là le premier terme qui nous apparaît à l'esprit lorsqu'il est question d'équipage de navire, mais c'est un terme qui comporte tout à la fois un sens général, donc très imprécis, et un sens particulier beaucoup plus précis.

Au sens général, c'est celui dans lequel il est employé par Philostrate, le *nauta* est n'importe quelle personne embarquée pour le service du navire, aussi bien le moindre matelot que le capitaine; bien plus les textes juridiques l'étendent même à l'armateur dans la mesure où celui-ci se trouve exploiter directement son navire, alors même qu'il ne se trouve pas à bord ¹. Dans son imprécision, ce terme a été adopté par la langue poétique : mais celle-ci, beaucoup plus soucieuse de mètres que de précision technique, ne nous est guère d'un grand secours pour notre recherche, elle serait plutôt source de contresens, si nous voulions lui accorder une trop grande confiance. Autrement dit le mot *nauta* pris dans son sens général n'a pas d'autre sens que celui de marin en français, terme qui peut s'appliquer à n'importe qui, pourvu qu'il navigue ou qu'il ait navigué dans quelque fonction que ce soit.

C'est dans un sens général dérivé que ce mot est utilisé pour désigner les corporations de bateliers naviguant sur les lacs, les fleuves et les rivières du monde romain, corporations pour lesquelles nous possédons de très nombreux témoignages épigraphiques, en particulier pour celles qui naviguaient sur les cours d'eau gaulois et les grands lacs subalpins ². Ces nautes fluviaux, puisque le terme est passé dans notre langue, devaient être tout à la fois les propriétaires, les armateurs et, souvent même, les capitaines de leurs barques, fonctions auxquelles ils ajoutaient souvent des fonctions commerciales ³. Il est évident que dans ce sens le terme de naute correspond plutôt à celui de marinier qu'à celui de marin, à condition de prendre marinier dans son acception non maritime.

Ce sens de marin d'eau douce nous amène à passer du cas général au cas particulier : le *nauta*, dans ce dernier cas, est le propriétaire exploitant d'une petite embarcation de mer, une barque, avec laquelle il fait du transport de marchandise aussi bien que de voyageurs, mais du transport à petite échelle. Autrement dit, si nous nous reportons à ce que nous avons dit plus haut au sujet des navires, ce sont eux que nous devons retrouver à la tête des *orariae naues* de faible dimension. C'est ainsi que nous estimons qu'il faut interpréter le passage de Cicéron dans lequel il oppose les *nautae* aux naviculaires dans le port de Brindes ⁴. Les nautes seraient alors ceux qui assuraient, dans ce cas particulier, la traversée du canal d'Otrante uniquement pour les passagers ⁵. C'est vraisemblablement à eux que doivent se rapporter les rares inscriptions conservées concernant des nautes qui ne sont ni des nautes de rivière, ni des

1. D., IV, 9, 1, 2 (*Ulpianus libro 14 ad edictum*) *nautam accipere debemus eum, qui nauem exercet, quamvis nautae appellantur omnes qui nauis nauigandae causa naue sint.*

2. Pour les cours d'eau gaulois le matériel épigraphique est réuni par L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine*, Paris, 1913; pour le lac de Garde, cf. *CIL*, V, 4015-4017.

3. Cas très fréquent parmi les nautes de la Saône : Allmer et Dissard, *Musée de Lyon, inscriptions antiques*, t. II, Lyon, 1889, p. 463 et suiv.

4. Cicéron, *Lettres à Atticus*, IX, 3, 2; *Lettres à des familiers*, XVI, 9.

5. Cf. ci-dessus, p. 77.

nautes de lac; sur ces inscriptions trouvées dans des ports le mot de *nautae* n'est précisé par aucun adjectif, alors qu'en principe les nautes des eaux intérieures sont toujours désignés par un adjectif évoquant les eaux où ils naviguent, à la rigueur la ville à laquelle ils sont rattachés ¹. Ainsi connaissons-nous des nautes à Ravenne ², à Pola ³ et à Adria, ces derniers de plus nous apparaissant groupés en collège ⁴.

Mais entre le cas général et le cas particulier il y a, si nous pouvons nous exprimer ainsi, le cas habituel. C'est-à-dire que, dans la langue normale, les *nautae* ne sont autres que les matelots des grands navires de commerce par opposition à l'état-major et aux passagers. Par exemple, Suétone nous apprend que l'avènement de Galba fut facilité par un miracle, l'arrivée dans le port espagnol de Dertosa d'un navire de commerce alexandrin chargé d'armes et sans la moindre personne à bord : *sine gubernatore, sine nauta aut uectore ullo* ⁵. La tâche essentielle des *nautae* est la manœuvre de la voile et des appareils, mais il nous est pratiquement impossible de savoir quels noms particuliers portaient, à l'intérieur de la fonction de *nauta*, les diverses spécialités qui transparaissent derrière le texte de Philostrate et dont nous pouvons nous faire une idée d'après les représentations contemporaines et les usages de la marine à voile postérieure ⁶.

Comme dans toute marine, à partir du moment où l'on naviguait jour comme nuit, les *nautae* n'assuraient pas un service continu, mais prenaient le quart ⁷. D'autre part, leur tâche n'était pas toujours la même : nous savons en effet qu'il y avait en permanence un matelot de veille à l'intérieur de la *scapha* remorquée par le navire ⁸; il est évident que ce ne pouvait être toujours le même, qu'il s'agissait là d'une fonction nécessaire mais sans grande fatigue et que les matelots devaient s'y succéder à tour de rôle après des tâches plus absorbantes et plus fatigantes.

Bien que normalement affectés à des emplois strictement maritimes, les *nautae* pouvaient être incidemment chargés d'opérations d'allure commerciale. Le *Digeste* nous apprend qu'ils pouvaient être délégués exceptionnellement pour la conclusion de contrats de transport avec les passagers ou les chargeurs, et qu'ils engageaient alors la responsabilité de l'armateur même si ce n'était pas lui qui les avait préposés à cet office ⁹. De plus, c'est normalement un matelot qui est chargé d'accueillir les passagers à leur montée à bord et de percevoir le prix du passage ¹⁰.

1. A. Grenier, *Manuel d'archéologie*, II², p. 549; observation déjà formulée par A. Héron de Villefosse, *Les utriculaire de la Gaule*, Bull. archéol. du Comité, 1912, p. 103-116.

2. *CIL*, XI, 135, 138.

3. *CIL*, V, 94.

4. *CIL*, V, 2315; nous nous écartons de l'opinion formulée par J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 30, pour qui il s'agit de nautes fluviaux. Il nous semble que dans ce cas ils seraient qualifiés du nom du Pô.

5. Suétone, *Galba*, X, 5.

6. L'existence de gabiers se voit sur de nombreux monuments tels que le bas-relief Torlonia, le navire de Naevia Tychè ... (ci-dessous, pl. I).

7. Libanius, *Progymnastica, Sentences*, I, 13 et II, 8.

8. Pétrone, *Satiricon*, 102, 5.

9. *D.*, IV, 9, 1, 2.

10. Cf. ci-dessous (p. 217) à propos des ναυστολόγοι.

Parmi les matelots nous connaissons une catégorie particulière, ceux que l'on appelle les *mesonautae*¹. Mais que faut-il entendre par ce mot? Les matelots du milieu? Il est évident que nous ne devons pas les assimiler à ceux qu'Aristote appelle les *μεσόνοι* et qui sont non pas des matelots mais des rameurs, les rameurs du rang du milieu². Il nous semble, si nous interprétons correctement le texte qui nous les fait connaître, que ce sont des matelots d'un rang inférieur à celui des matelots ordinaires, puisque, à l'inverse de ceux-ci, il est strictement interdit de leur confier la moindre fonction d'allure commerciale; ils se trouvent ainsi mis sur le même plan que les simples rameurs dont nous parlerons bientôt. C'est cette assimilation qui nous paraît interdire l'explication parfois proposée d'après laquelle il s'agirait des mousses, explication qui ne repose sur aucune base³. En réalité deux explications peuvent être fournies à partir de la forme même du mot : matelots intermédiaires entre les matelots proprement dits, les *nautae*, et les rameurs, les *remiges*; matelots appelés surtout à travailler à l'intérieur du navire et non sur le pont. C'est à cette seconde explication que nous nous rallierons; elle permet d'expliquer pourquoi on ne peut leur confier de fonctions commerciales, puisque les rapports entre les clients et l'administration du navire se font sur le pont et non dans les cales, et aussi pourquoi cette interdiction les place dans une catégorie de seconde zone, c'est l'éternelle rivalité entre ceux qui travaillent sur le pont et les autres. Sans doute devaient-ils être plus spécialement affectés à la manœuvre des pompes et à la vérification constante de l'arrimage de la cargaison à l'intérieur des cales du navire?

Les rameurs, remiges, ἐρέται, κωπηλάται

Les rameurs forment sur les navires de commerce, comme d'ailleurs sur les navires de guerre, une catégorie bien à part, inférieure à celle des matelots. Dans le commerce nous les trouvons normalement à bord des navires mixtes, des *actuariæ naues*, mais il en existait aussi à bord des gros navires de commerce marchant uniquement à la voile. En effet, comme nous l'avons vu et comme nous le montre encore plus clairement le texte de Philostrate, la présence des *scaphæ* exigeait leur intervention. Il ne pouvait être question de détourner dans ces fonctions une partie des matelots, étant donné que le plus souvent c'était au moment du départ, c'est-à-dire au moment où l'on avait besoin de tout l'équipage, que l'on avait besoin des rameurs pour piloter les barques qui conduisaient le navire hors du port pour l'amener prendre le vent. En dehors de cette période d'intense activité, les rameurs devaient être utilisés, lorsque le navire venait à mouiller au large d'une côte dépourvue de port aménagé, pour assurer la liaison entre elle et le navire; mais il ne semble pas que par calme plat on ait eu recours à eux pour remorquer le navire et le faire sortir de la zone dangereuse⁴. On devait estimer que la vitesse qu'ils pouvaient imprimer au navire était trop réduite pour présenter un intérêt réel. C'étaient

1. *D.*, IV, 9, 1, 2.

2. Aristote, *Mécanique*, 4.

3. Quicherat-Chatelain, *Dictionnaire latin*, ad uerbum.

4. On ne comprendrait pas sans cela le thème dramatique du marin mort de soif sur son navire encalminé (Anthologie palatine, VII, 293).

eux également qui, si le besoin s'en faisait sentir, élogeaient l'ancre afin de déhaler le navire. Mais là où leur rôle devait devenir essentiel, c'était lorsque, par suite d'une tempête, ou par suite d'une avarie grave, le navire devait être abandonné et que passagers et équipage n'avaient d'autre refuge que les chaloupes.

Ce sont eux, pensons-nous, qu'il faut voir dans les τοίχαρχοι associés aux ναυται par les *Constitutions apostoliques* et les *Homélies pseudo-clémentines* ¹, mais associés dans un rang inférieur puisque les matelots sont comparés aux prêtres et les toicharches aux simples diacres. Ce pourrait être là le nom technique des rameurs sur les navires mixtes, car l'on comprendrait plus aisément pourquoi ils sont préposés aux flancs du bâtiment, sens technique de τοίχος. Cette interprétation nous semble d'autant plus assurée que ces passages ne sont autres que des paraphrases d'Ézéchiél ² et que Jérôme dans son commentaire de ce même texte écrit *remiges* et *nautae* ³. Le fait que la version latine de la lettre clémentine traduise par *dispensatores* ne semble pas devoir nous arrêter : il s'agit en effet d'une interprétation, non point du terme de toicharche, mais de celui de diacre ⁴.

Par contre la *lettre clémentine* nous parle d'une autre catégorie de marins assez mystérieuse, les ναυστολόγοι, qui sont assimilés aux catéchistes; comme tels ils devaient être préposés aux rapports avec les passagers qui se trouvent cités immédiatement après eux. Devons-nous les considérer comme des sortes de stewards? C'est possible étant donné que la fourniture de l'eau douce aux passagers devait poser des problèmes de distribution journalière assez compliqués, d'autant que la réserve était sans doute placée à fond de cale pour la mettre à l'abri des intempéries ⁵. Mais il s'agit là d'une simple hypothèse car le mot est trop imprécis pour que l'on puisse en tirer quelque chose; cela d'autant plus que ces fonctions sont attribuées par les *Constitutions apostoliques* aux diacres, c'est-à-dire aux toicharches, ce qui est en contradiction avec le *Digeste* si, comme nous le disons d'après les comparaisons de Jérôme, ces derniers sont les rameurs.

De toute manière, il faut bien penser que les rameurs ne restaient pas à ne rien faire à bord lorsqu'il n'était pas nécessaire de recourir à leurs services spécialisés. Ils remplissaient alors des tâches inférieures de manœuvres ne demandant pas grande compétence, ce qui explique leur situation de troisième rang après les *nautae* et les *mesonautae*, dans la mesure où ces derniers existaient, c'est-à-dire à bord des gros navires.

Une dernière catégorie de matelots doit être signalée ici, les passagers pauvres. Nous savons, en effet, que l'usage voulait que celui qui n'avait pas les ressources nécessaires pour payer son voyage y supplée en s'engageant comme matelot pour la durée de la traversée. Ce sont là ceux que le *Digeste*

1. *Constitutions apostoliques*, II, 57; *Homélies pseudo-clémentines* : *lettre de Clément à Jacques*, 14, 2 (éd. B. Rehm, *Griechische Schriftsteller*, t. XLII, 1953).

2. Ézéchiél, 27, 29.

3. Jérôme, *Commentaire sur Ézéchiél*, IX, 27, 29.

4. *Homélies pseudo-clémentines* : *lettre de Clément à Jacques*, version latine, *ibidem*.

5. *Constitutions et Homélies*, *loc. cit.* En général (P. G., t. I, p. 731; dom Leclercq, art. *nef*, *Dict. d'archéol. et de litt.*, t. XII, 1935, p. 1080), on les interprète, d'après Hésychius ad uerbum ναυσθλουν, comme les marins chargés de percevoir le naulon à l'entrée des passagers sur le navire.

appelle, pour les distinguer des simples passagers, les ναυτεπιβάται¹ et que la vulgate juridique assimile aux rameurs. Il est évident en effet qu'il n'était pas possible de leur confier les postes de confiance des matelots, c'est-à-dire la manœuvre de la voile.

Fonctions inférieures sans rapport avec la navigation

Nous étudierons ici trois fonctions qui nous sont connues par les textes, qui ne sont pas des fonctions de l'état-major du navire, mais qui n'ont pas de rapports immédiats avec la manœuvre du navire : ce sont les *custodes nauium*, traduction latine du grec ναυφύλακες, seule forme attestée², les *diaetarii* et les *naupegi*.

Le premier de ces termes nous définit très exactement les fonctions de ceux à qui il s'applique : ce sont les gardiens des navires. Mais, malgré cette facilité apparente d'interprétation, ce terme ne laisse pas de présenter un certain nombre de difficultés. Les gardiens sont-ils de simples matelots affectés à la surveillance des accès du navire lorsque celui-ci se trouve au port? Si cela était, le texte du *Digeste* qui les concerne n'aurait guère de sens puisqu'il les oppose nettement au reste de l'équipage. Cela d'autant plus que, de même que les *diaetarii*, ils ont été préposés en tant que tels par l'armateur et c'est pourquoi ils peuvent, dans une certaine mesure, contracter avec les passagers et les chargeurs, engageant par voie de conséquence la responsabilité de l'armateur. S'ils ont donc reçu une mission bien déterminée de surveillance, celle-ci ne doit pas s'étendre seulement au navire au port, mais aussi au navire pendant la traversée. Autrement dit il s'agit d'un véritable corps de police chargé de veiller au bon ordre du navire : c'est-à-dire éviter les conflits entre les membres de l'équipage, entre eux et les passagers, enfin entre les passagers eux-mêmes; surveiller la cargaison pour empêcher les vols et les détériorations criminelles³; veiller à ce qu'il ne se commette à bord aucun acte de nature préjudiciable à la bonne marche du navire, en particulier aucun acte de mauvais augure⁴.

Quant aux *diaetarii*, leur nom est à mettre en rapport avec la *diaeta*, c'est-à-dire la cabine du bord⁵, ce sont eux qui sont au service de la cabine. La première idée qui vient alors à l'esprit c'est de considérer qu'ils sont l'équivalent des stewards, de simples garçons de cabine à la disposition des passagers de marque. Cette idée se trouve renforcée du fait que le terme est également employé, en dehors de la navigation, pour désigner aux côtés des portiers, des jardiniers et des porteurs d'eau, les valets de chambre parmi les membres des « familles » urbaines⁶, fonction bien attestée d'autre part, sous la forme de *diaetarchus*, par les inscriptions⁷. Mais cette explication, pour si simple et

1. D., IV, 9, 7, 2; Maxime de Tyr, *Dissertations*, XXI, 4.

2. D., IV, 9, 1, 3 et *sunt quidam in nauibus, qui custodiae gratia nauis praeponuntur ut ναυφύλακες et diaetarii. Si quis igitur ex his receperit, puto in exercitorem dandam actionem; quia committi iis permittit ...*

3. D., XLVII, 5 *furti aduersus nautas*; Synésius, *Lettres*, 52.

4. Pétrone, *Satiricon*, 104.

5. Pétrone, *Satiricon*, 115.

6. D., XXXIII, 7, 12, 42; Paul, *Sentences*, III, VI, 58.

7. *CIL*, VI, 5187, 5196, 8643, 8644, 8666, 8818.

si logique qu'elle soit, est impossible étant donné que toutes nos sources nous montrent qu'il n'y avait pas de service de bord, à l'exclusion des distributions d'eau : chaque passager devait amener avec lui sa nourriture et s'il avait besoin de services domestiques c'était à lui qu'ils incombaient. Ainsi se faisait-il accompagner dans son voyage par les esclaves de sa famille dont il pouvait avoir besoin, quitte évidemment à payer leur passage et à pourvoir à leur entretien. A ces impossibilités majeures s'ajoute le fait qu'il n'y avait qu'une seule *diaeta* à bord et qu'elle n'était nullement à la disposition des passagers.

Le texte du *Digeste* d'ailleurs va contre cette interprétation. On ne voit pas en effet à quel titre le *diaetarius* pourrait être amené à contracter avec les passagers et les chargeurs, s'il s'agissait d'un simple domestique du bord, et surtout comment il aurait pu être préposé par l'armateur lui-même à cet humble office. C'est pourquoi nous considérons que, si le *diaetarius* est bien le préposé à la *diaeta*, celle-ci est autre chose qu'une simple cabine. La *diaeta* est le bureau commercial du navire en même temps que ses archives. Ce qui nous le prouve, c'est que c'est là que l'on trouve de quoi écrire. En effet, lorsque, dans le *Satiricon*, Eumolpe écrit son poème, il se réfugie dans la *diaeta*, parce que là il trouve tout ce qu'il lui faut pour son œuvre poétique : le silence relatif du bureau par rapport à l'agitation du pont, les tablettes et les stylets ¹. Par conséquent, le *diaetarius* est un secrétaire archiviste, un agent comptable à la disposition, non pas des passagers, mais des officiers marchands du bord.

Le *nauepegus* n'a évidemment rien à voir avec les fonctions que nous venons d'étudier, nous les en rapprochons uniquement parce que, comme pour elles, il ne s'agit pas de personnel participant directement à la navigation, mais le *nauepegus* est absolument nécessaire à bord. En étudiant les *fabri navales* nous avons remarqué qu'ils étaient parfois appelés du terme grec de *nauepegus* ²; ceux dont il s'agit ici ont d'étroits rapports avec eux puisque ce sont les charpentiers embarqués. La nécessité de leur présence à bord d'un gros navire ne pose aucun problème : il y a toujours quelque réparation à faire à bord soit au navire soit à ses mâts; mais surtout leur présence est absolument nécessaire pour les cas de tempête ou de collision afin de réparer provisoirement les avaries graves qui auraient pu se produire, en attendant que l'arrivée au port permette la réparation définitive ³. Cette présence de charpentiers à bord des navires du commerce nous est attestée par les textes ⁴; elle nous l'est également par la présence d'outils dans un certain nombre d'épaves fouillées par les plongeurs ⁵, et ce n'est pas par hasard que l'on a retrouvé les traces d'une ascia, c'est-à-dire d'une herminette de charpentier, outil par excellence

1. Pétrone, *Satiricon*, 115 *audimus murmur insolitum et sub diaeta magistri quasi cupientis exire beluae gemitum. Persecuti igitur sonum inuenimus Eumolpum sedentem membranaeque ingenti uersus ingerentem*. Sur le sens à attribuer à *magister*, qui de toute manière ne peut être le pilote (trad. Ernout), cf. ci-dessous, p. 258 et suiv.

2. Ci-dessus, p. 190.

3. Cf. inscription de Caunos, ci-dessus, p. 209.

4. Lucien, *Le Navire*, 2.

5. G. Barnier, *Découvertes d'outils antiques au fond de la mer*, Actes du II^e Congrès intern. d'archéol. sous-marine, Bordighera, 1958, p. 305-316.

du *faber naualis*, donc du *nauegus*, dans l'épave du navire échoué au Grand-Congloué ¹.

Kéleuste et proreute

Après l'équipage, il nous faut aborder maintenant le corps des officiers. Celui qui nous paraît avoir le rang le plus bas dans la hiérarchie est le kéleuste. A l'origine, sur les navires de guerre grecs, le kéleuste est le chef de la chiourme à laquelle il donne la cadence par le chant du *keleusma*, le fameux *rhypapai* des *Cavaliers* d'Aristophane ². L'existence d'un kéleuste est donc normale à bord d'un navire mixte pour donner la cadence aux rameurs, et cela d'autant plus que la forme du bateau devait gêner considérablement l'établissement d'un rythme de nage pour des rameurs séparés par toute la largeur du pont ou du navire. Aussi entendons-nous parler, même en dehors de la marine de guerre et jusqu'à la fin de l'Antiquité, du *keleusma*, le chant des matelots ³.

Mais, étant donné que les gros navires ne sont pas des navires mixtes et encore moins des navires à rame, quel peut être le rôle du kéleuste, dont l'équivalent latin est *hortator* ⁴? D'après un texte de saint Jérôme nous pouvons penser qu'il commande les chaloupes, puisqu'il nous parle du *keleusma* qui cesse lorsque le navire a gagné la haute mer, abandonné le remorquage, et déployé les voiles ⁵. D'autre part, la manœuvre de la voile demande un certain rythme, donné à coup de sifflet dans l'ancienne marine à voile moderne; nous devons donc considérer qu'il en était de même dans l'Antiquité et que c'était là l'office du kéleuste. A cet effet, il n'utilisait pas un sifflet mais un maillet de bois, le *portisculus*, dont le nom finit d'ailleurs par passer au kéleuste lui-même. Les lexicographes nous l'affirment et la mosaïque d'Althiburos nous le confirme. En effet, sur cette dernière, nous voyons à bord d'un navire mixte qualifié justement d'*actuaria*, trois personnages : l'un est occupé à serrer la voile, il s'agit donc d'un *nauta*, un autre est un rameur en plein effort, qui à lui seul symbolise toute la chiourme du navire, de même que le matelot représente tous les matelots, le troisième personnage est qualifié nommément de *portisculus*. Ce dernier tient dans sa main droite un petit maillet qu'il s'apprête à faire retomber sur une caisse de résonance placée devant lui afin de donner la cadence aux rameurs, ce qui nous prouve bien que le marin unique et le rameur unique ne sont là que pour représenter la totalité de l'équipage ⁶. Il résulte de tout cela que le kéleuste, *hortator*, *portisculus*, ou encore *pausarius* ⁷ n'est pas à proprement parler un officier mais un sous-officier, il correspond au bosco de la marine moderne, c'est-à-dire au maître de manœuvre.

1. F. Benoit, *Jas d'ancres et pièces d'outillage des épaves de Provence*, Rev. des Ét. ligures, 1955, p. 128; *Épave du Grand-Congloué*, op. cit., p. 195-196.

2. Aristophane, *Cavaliers*, 602; *Guêpes*, 909; *Grenouilles*, 1073.

3. Martial, III, 67, 4; Paulin de Nole, *Poèmes*, XVII, 109; Rutilius Namatianus, *Sur son retour*, I, 370.

4. Ennius, *Annales*, 480; Plaute, *Le Marchand*, 696; Ovide, *Métamorphoses*, III, 619; Nonius Marcellus, II, 151, ad uerbum : *portisculus*.

5. Jérôme, *Lettres*, 14, 10.

6. Festus, ad uerbum; Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 2, 13; P.-M. Duval, *Forme des navires*, art. cit., n° 13 (ci-dessous, pl. VI b).

7. Sénèque, *Lettres*, 56, 5; F. Miltner, art. *pausarius*, P. W., t. XVIII², Stuttgart, 1943, col. 2417.

Le proreute, comme son nom l'indique, est à l'origine l'homme de proue qui sur les petites embarcations devait sonder à la perche les fonds et, comme nous le disent de nombreux textes, surveiller les astres pour indiquer la route à suivre la nuit; de plus, jour comme nuit, il observe la direction des vents et dans la mesure du possible étudie les contours de la côte qui se dessine au loin et en repère les amers ¹. C'est donc un officier de navigation dont le rôle est essentiellement un rôle d'observation plus que de commandement, tout au moins au début. Mais par suite de l'augmentation de la taille des navires le proreute est devenu celui qui commande à l'avant ². Cette définition nous montre bien la fantaisie de certains traducteurs qui, lorsqu'ils trouvent ce mot dans un texte, le traduisent par timonier ³; elle laisse supposer une distinction très nette entre l'avant et l'arrière du navire, distinction qui peut s'expliquer du fait que lorsque la grand' voile est établie, surtout par allure grand largue, ces deux parties du navire se trouvent avoir une certaine autonomie l'une par rapport à l'autre. La voile s'abaissant presque jusqu'au pont empêche le pilote et le capitaine du navire, qui se trouvent sur la plate-forme surélevée de l'arrière, de voir ce qui se passe à la proue. Ils ne sont en relation avec elle que par le proreute qui signale à la voix ce qui se passe à l'avant et donne ainsi les indications nécessaires à la conduite de la route. Mais dans la hiérarchie navale le proreute est toujours un subordonné, un intermédiaire entre l'équipage et le *gubernator* ⁴. Ses fonctions sont donc avant tout des fonctions navigantes, mais par suite de sa place dans la hiérarchie du bord, il est le second, il fait partie de ces *nautae*, au sens juridique du terme, qui peuvent être appelés à contracter avec les passagers et les chargeurs. On peut même se demander si, comme les modernes seconds, ce n'était pas lui qui présidait aux opérations de déchargement et de chargement des navires ⁵. Aucun texte ne nous permet de l'affirmer, cependant il y a de fortes présomptions pour la réalité de cette fonction puisque, comme nous l'avons vu, c'est par l'avant que s'effectuent ces opérations, c'est à l'avant que se trouve, lorsqu'il y en a un, le mât de charge ⁶, donc dans la zone du navire placée sous l'autorité permanente du proreute.

Y a-t-il entre le proreute et le *gubernator* un officier particulier? Un texte de saint Jérôme pourrait nous le faire croire. Parlant de l'organisation des communautés hérétiques, comparées suivant l'usage traditionnel pour les églises, à l'équipage d'un navire, il cite entre les évêques, *gubernatores*, et les archidiacres, proreutes, les prêtres, *consiliatores* ⁷. Dans la langue des

1. Aristophane, *Cavaliers*, 543; cf. F. Miltner, art. *proreta*, P. W., t. XXIII¹, Stuttgart, 1957, col. 838-839.

2. Xénophon, *Anabase*, V, 8, 20; Philostrate, *Vie d'Apollonios*, III, 35.

3. Aristophane, *Cavaliers*, 543, trad. H. Van Daele, coll. Budé, t. I, Paris, 1923; Aristote, *Politique*, 1, 4, 2, trad. J. Auhonnet, coll. Budé, t. I, Paris, 1960, qui surenchérit sur son contresens dans la note de la page 113.

4. Aristophane, *Cavaliers*, 541-544; Plutarque, *Agis et Cléomène*, 1; Pollux, *Onomasticon*, I, 95; VII, 139 et 190; Jérôme, *Commentaire sur Ézéchiël*, IX, 27, 29.

5. J. Merrien, *Dictionnaire de la mer*, p. 552.

6. Ci-dessus, p. 163-164.

7. Jérôme, *Commentaire sur Ézéchiël*, IX, 27, 29; *Quidam ridicule (sed tamen quod legimus est dicendum) gubernatores episcopos haereticorum, consiliatores presbyteros, proretos archidiaconos, remiges atque nautas diaconos interpretantur ...*

traductions de l'hébreu, ce terme est employé pour désigner l'équivalent du grec σύμβουλοι¹, il est donc employé dans son sens normal de conseillers. La question qui se pose est donc celle de savoir s'il existait à bord des navires de commerce d'époque romaine un officier dont le rôle aurait consisté essentiellement à conseiller le capitaine dans les cas graves. L'existence d'un conseil de bord, dont la réunion est obligatoire dans certains cas déterminés à certaines époques de l'histoire, est indiscutable. Nous le trouvons à l'époque de l'élaboration du *corpus* démosthénien des plaidoyers civils², aussi bien que lors de la rédaction de la loi Rhodienne à l'époque byzantine³; mais il n'apparaît pas à l'époque romaine⁴. Et même alors ce conseil n'est pas formé de conseillers spéciaux, distincts des officiers du bord : il comprend le capitaine, son second, le naoclère, s'il y en a un, et quelques passagers en qui l'on peut avoir confiance par suite de leur habitude de la navigation, c'est le cas par exemple du conseil de bord du navire de saint Paul⁵. Par conséquent, il n'y a pas de *consiliator* à bord des navires. Le passage de saint Jérôme doit être interprété, non pas comme un exemple emprunté à la vie maritime de son temps, mais tout simplement comme une traduction plus ou moins textuelle du passage biblique auquel il se réfère⁶; commentant la Bible à ses lecteurs, il n'a pas cru nécessaire de le faire en conformité avec la réalité journalière de son temps.

Gubernatores et gubernator

Au-dessus du reste de l'équipage se trouve le *gubernator*; ce terme d'apparence simple pose des problèmes d'interprétation excessivement délicats sur lesquels s'affrontent historiens et juristes. Que faut-il entendre en effet par *gubernator*? Le timonier, l'homme de barre ou le capitaine? A bord des gros navires y a-t-il un *gubernator*, ou plusieurs *gubernatores*?

Ce qui complique considérablement la tâche de l'historien lorsqu'il cherche une solution à ces problèmes, c'est que, contrairement à ce que nous venons de voir pour le reste de l'équipage, les textes concernant le *gubernator* sont très nombreux et même contradictoires, au moins en apparence. Ces contradictions proviennent, à notre avis, de ce que nous ne possédons aucun témoignage vraiment technique les concernant, mais uniquement des témoignages d'ordre littéraire d'autant plus imprécis qu'ils se rapportent à une tradition ancienne plus qu'à la réalité contemporaine, ou des témoignages d'ordre juridique qui ne sont nullement explicites en ce qui concerne les pratiques de la navigation, pratiques techniques cela va sans dire.

Par définition, le *gubernator* est celui qui « assis à la poupe du navire tient en mains les barres des rames gouvernail »⁷; il est donc, comme le disent cer-

1. *Th. I. I.*, ad uerbum.

2. Démosthène, *Contre Lacrite*, II.

3. Loi rhodienne (éd. Ashburner), I, 9.

4. Cf. ci-dessous, p. 399-401.

5. *Actes des apôtres*, 27, 9.

6. *Ézéchiël*, 27, 29.

7. Ambroise, *Lettres*, 2 *suscepistis munus sacerdotii, et in puppe Ecclesiae sedens, nauim aduersus fluctus gubemas. Tene clauum fidei, ut te graues huius saeculi turbare non possint procellae.*

tains textes, le *rector navis* ¹, celui qui conduit le navire de même qu'un aurige conduit son char ou un cavalier son cheval ². Mais il est aussi, comme le *proreute*, celui qui observe les astres, les amers et les vents pour établir sa route ³, ou encore celui qui déploie ou replie la voile et l'oriente en fonction des vents et de la route à suivre ⁴. Toutes ces fonctions réunies dans la personne du seul *gubernator* ne peuvent absolument s'entendre que pour une barque ou une petite embarcation; c'est pourquoi nous ne reconnaissons semblables descriptions pour valables que dans des cas assez rares où l'on nous parle d'une navigation côtière, faite à bord d'une petite barque : par exemple, celle de Sénèque dans le golfe de Naples ⁵; mais nous hésitons déjà à l'appliquer à la tentative de traversée de l'Adriatique par César ⁶ aussi bien qu'à la navigation de Libanius de Constantinople à Athènes ⁷ ou à celle de Rutilius Namatianus ⁸.

Sur un gros navire, il va sans dire que toutes ces fonctions ne peuvent être réunies dans les mêmes mains : nous ne pensons pas qu'il ait jamais pu venir à l'esprit de quiconque de concevoir que, sur un gros transport de blé de la flotte alexandrine par exemple, le même homme ait été tout à la fois homme de barre, gabier de grand mât, voire même gabier du mât de proue. Toutes ces fonctions sont donc dissociées et nous avons vu que ces dernières sont celles des matelots. Pour ce qui est de la première, elle est le fait du *gubernator*. Donc sur un gros navire, suivant la conception traditionnelle contre laquelle on ne peut rien objecter, le *gubernator* est le timonier, l'homme de barre ⁹.

Mais, sur un gros transport qui navigue nuit et jour en pleine mer, il ne peut être question que le même homme tienne la barre pendant toute la durée du voyage, il faut donc qu'il y ait à bord plusieurs hommes capables non seulement d'assurer le service du gouvernail, mais encore de tenir le cap par l'observation des astres la nuit et l'appréciation de la marche du navire le jour. Cette multiplicité des *gubernatores*, que réclame le simple bon sens, nous est assurée par quelques rares textes, d'autant plus précieux pour cela. Il est évident que nous devons écarter le fameux texte d'Élien qui nous dit que sur les navires carthaginois il y avait deux *gubernatores* ¹⁰. En effet, son affirmation est sujette à caution puisque pour lui il s'agit d'un *gubernator* pour chacune des rames gouvernail, d'autre part, il s'agit sans doute de navires de guerre et non de navires de commerce. Cependant nous ne pouvons pas éliminer totalement son témoignage car il est fort possible que seul son commentaire soit fantaisiste et qu'il nous rapporte un fait exact qu'il n'avait pas compris, et cela en dépit

1. Sénèque, *Consolation à Marcia*, VI, 3.

2. Philon d'Alexandrie, *De l'agriculture*, 69; Jean Chrysostome, *Homélie XIV sur l'épître aux Romains*, P. G., t. LX, col. 525.

3. Homère, *Odyssée*, V, 270-275; Virgile, *Énéide*, III, 513-520; Macrobie, *Saturnales*, V, 11, 10-13; Jean Chrysostome, *Homélie VII contre les Anoméens*, P. G., t. 48, col. 757.

4. Clément d'Alexandrie, *Stromates*, I, 17, 82, 1; Macrobie, *Saturnales*, VII, 5, 30.

5. Sénèque, *Lettres*, 53, 1-5; de même Cicéron, *Académiques*, 1, 2, 31.

6. Plutarque, *César*, 38.

7. Libanius, *Sur sa vie*, 15.

8. Rutilius Namatianus, *Sur son retour*, I, 225, qui emploie le terme poétique et imprécis de *navita*.

9. Jérôme, *Lettres*, 100, 14.

10. Élien, *Histoires variées*, IX, 40.

des interprétations qui en ont été proposées de nos jours ¹. Beaucoup plus important par contre est un texte de Philostrate sur les navires assurant le service des mers de l'Inde, car il nous affirme la présence sur ces navires de plusieurs *gubernatores* sous le commandement de l'un d'entre eux, le plus âgé et le plus habile ². Ce que Philostrate nous présente comme une caractéristique des navires des mers orientales ne l'était pas en réalité puisqu'un autre texte, celui-ci de saint Jean Chrysostome, nous parle de la présence à bord des navires de commerce de plusieurs *gubernatores* ³. Ce sont ces deux textes isolés, mais conformes à la logique, qui nous amènent à affirmer, comme nous l'avons fait, que les descriptions du pilote, comme on traduit d'ordinaire, se réfèrent à un schéma traditionnel. Comment l'expliquer? L'auteur qui décrit un navire en marche, qu'il se réfère à l'expérience d'autrui ou à sa propre expérience de passager, ne voit jamais, et pour cause, qu'un seul timonier aux barres du gouvernail. Décrivant l'activité de celui-ci, il ne lui vient point à l'idée d'expliquer qu'il n'est que l'un des timoniers du navire, c'est le timonier.

Mais le texte de Philostrate nous montre tout de suite l'ambivalence du terme; en effet ce *gubernator*, vieux et habile, qui a autorité sur les autres, est-il un chef timonier ou le capitaine du navire? Le contexte ne laisse aucun doute, il s'agit du capitaine, c'est-à-dire du commandant du navire, un commandant qui, en principe, ne possède que des responsabilités techniques, laissant, comme nous le verrons, les responsabilités commerciales à d'autres. Philostrate en effet nous décrit ce navire et son équipage (l'on rencontre ainsi dans son œuvre le même thème que dans les *Constitutions apostoliques*) pour faire comprendre à ses lecteurs le gouvernement de l'Univers, dans lequel « la place principale et suprême doit être donnée au dieu qui a engendré cet être, celle qui vient après, aux dieux qui en gouvernent les parties ». Or le dieu qui a la place suprême c'est le *gubernator*, vieux et âgé, les autres dieux qui en gouvernent les parties sont les *gubernatores* et le proreute.

Ce faisant Philostrate se retrouve avec philosophes et rhéteurs dont les comparaisons, issues de l'art du *gubernator*, ne se comprendraient pas s'il s'agissait d'un simple timonier et non du commandant du navire. Comment envisager en effet que les philosophes déclarent que le dieu qui régit le monde est comme le *gubernator* qui dirige le navire ⁴ s'il y a encore quelqu'un au-dessus de lui à bord du navire; comment comprendre également, dans ce cas, les comparaisons classiques des rhéteurs affirmant qu'il y a similitude entre le bon gouvernement d'un État et celui du navire ⁵. Qui peut-il y avoir au-dessus du chef de l'État? De même nous est-il impossible de comprendre la tout aussi classique comparaison de l'âme qui doit diriger le corps de même que le *gubernator* dirige le navire ⁶, si celui-ci n'était qu'un simple homme de barre.

Mais la littérature chrétienne, ou para-chrétienne, nous apporte elle aussi

1. Commandant Carlini, *Le gouvernail dans l'Antiquité*, art. cit.; G. et C. Picard, *La vie quotidienne à Carthage au temps d'Hannibal*, Paris, 1958, p. 193 : un *gubernator* par rame gouvernail.

2. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, III, 35.

3. Jean Chrysostome, *Sur la Genèse*, VIII, P. G., t. LIII, col. 616.

4. Tertullien, *Apologétique*, 47, 7; Salvien, *Du gouvernement de Dieu*, I, 3.

5. Dion Chrysostome, *Discours sur la royauté*, cf. p. 21, n. 6

6. Maxime de Tyr, *Dissertations*, XL, 5; Plotin, *Énéades*, IV, 3, 21.

confirmation de ce que nous venons de dire. Si nous prenons à nouveau le texte des *Constitutions apostoliques* et son parallèle de la lettre de Clément de Rome dans les pseudo-clémentines, nous voyons que la hiérarchie de l'Église correspond à celle du navire. Or, dans la lettre de Clément, au sommet de cette hiérarchie se trouve le Christ pour l'Eglise, le *gubernator* pour le navire, puis viennent d'un côté le proreute, de l'autre l'évêque; dans les *Constitutions*, c'est l'évêque qui est le *gubernator*, il joue dans son église, le même rôle que le Christ dans l'Église universelle. Ces deux textes ne sont d'ailleurs pas les seuls. Le plus explicite est une fois de plus celui de saint Jérôme comparant les églises hérétiques à des navires dont les évêques sont les *gubernatores* ¹.

Ce qui explique cette ambivalence du terme, c'est que le *gubernator*-capitaine doit être capable dans les cas graves de prendre lui-même la barre et que, avant de recevoir le commandement d'un navire, il a dû faire un apprentissage complet au cours duquel il est passé par les fonctions de timonier. C'est là ce que nous dit explicitement Philostrate dans le texte que nous venons de citer, c'est déjà ce que nous enseigne Aristophane lorsqu'il affirme dans *Les Cavaliers* qu'il faut avoir été rameur avant de devenir homme de barre et que ce n'est qu'après que l'on peut accéder aux fonctions de proreute et observer les vents, puis devenir commandant ². Autrement dit il n'y avait pas d'enseignement théorique de l'art de commander un navire, mais seulement un long apprentissage d'où émergeaient les meilleurs.

Dans la tradition, la confusion entre les deux fonctions homonymes était d'autant plus tentante que le commandant, comme l'homme de barre, se tenait à la poupe du navire, où il disposait d'une dunette surélevée par rapport à l'ensemble du pont, formée sans doute par le toit de la *diaeta*. C'était de cette position dominante que le commandant observait les astres et les vents, donnait ses ordres à l'équipage ³ et fixait la route à suivre à l'homme de barre. Déjà le commandant mérite l'expression consacrée de « seul maître à bord après Dieu ». Deux faits vont nous montrer la réalité de ce pouvoir. Lorsque la tempête fait rage et que le navire risque de sombrer, c'est lui et lui seul, même s'il a pris par mesure de prudence conseil de ses officiers ou de passagers expérimentés, qui prend la décision de faire procéder au jet de la cargaison ⁴. Lorsqu'un conflit vient à s'élever à bord, c'est lui qui est le seul juge. Certes lorsque Athénée nous décrit le fameux géant des mers de Hiéron de Syracuse ⁵, il nous parle d'un tribunal du bord dont le *gubernator* est membre, mais il ne nous dit pas qui en est le président, d'autre part il s'agit d'un cas exceptionnel qui ne peut aller contre la règle générale qui nous est affirmée aussi bien par saint Jean Chrysostome, lorsqu'il nous dit que dans le navire c'est le *gubernator* qui juge ⁶, que par Epictète enseignant : « Qui

1. Jérôme, *Commentaire sur Ézéchiël*, IX, 27, 29.

2. Aristophane, *Cavaliers*, 541-544.

3. Achille Tatius, *Leucippé et Clitophon*, III, 1.

4. Achille Tatius, *Leucippé et Clitophon*, III, 2 ([Greek text](#)).

5. Athénée, *Deipnosophistes*, V, 209 c.

6. Jean Chrysostome, *Homélie III sur la deuxième épître à Timothée*, P. G., t. LXII, col. 616 ([Greek text](#)).

est le maître sur un navire? le commandant. Pourquoi? parce qu'il punit celui qui ne lui obéit pas » ¹, or ce commandant est le *gubernator*.

Nous devons néanmoins reconnaître qu'un certain nombre d'objections peuvent se présenter contre notre interprétation de la fonction du *gubernator*-capitaine. Et tout d'abord celle que nous avons déjà rencontrée et écartée provisoirement qui résulte de l'obligation dans laquelle le *gubernator* se serait trouvé de prendre conseil dans les cas graves.

A l'époque de Démosthène, époque de navigation commerciale intense, mais non de grande navigation (les navires n'ont pas un tonnage considérable, les routes sont pour la plupart des routes côtières), l'état-major du navire ne pouvait procéder au jet sans en avoir référé aux passagers et tenu avec eux un véritable conseil ². Cette pratique que l'on retrouve à l'époque byzantine, puisque la loi Rhodienne en fait également une obligation, existait-elle à l'époque impériale classique, et même sous la République? Deux textes célèbres semblent nous l'affirmer. Cicéron s'adressant au consul Pansa déclare à la fin de la septième Philippique : « Toi-même, Pansa, voici ce que je te recommande (bien que tu n'aies pas besoin de conseil, étant plein de sagesse, cependant même les plus grands pilotes dans les fortes tempêtes reçoivent des recommandations de leurs passagers) ... » ³. Les *Actes des apôtres* nous présentent d'autre part une véritable discussion entre Paul, le centurion son gardien, le *gubernator* et le naoclère du navire sur l'opportunité de poursuivre la route ou d'hiverner aux Bons Ports ⁴. Mais nous devons remarquer que, dans l'un comme dans l'autre cas, il ne nous est point parlé d'une obligation légale, pas même d'une obligation morale; tout au plus Cicéron parle-t-il d'une coutume, coutume que nous retrouvons d'ailleurs encore au début du XIX^e siècle dans la Méditerranée orientale, s'il faut en croire M. de Chateaubriand ⁵. Mais cette coutume n'a aucune valeur juridique : le capitaine peut fort bien se passer de demander l'avis des passagers et même de ses officiers. Ce qui nous le prouve c'est que dans de nombreux autres récits de tempête nous ne voyons pas le capitaine demander l'avis de ses passagers. Par exemple lorsque Aelius Aristide est pris par la tempête, lors de son voyage de retour de Rome en Asie, il nous montre l'équipage luttant contre les flots puis s'abandonnant au désespoir, mais il ne nous montre nulle part le *gubernator* réunissant un conseil sur les décisions à prendre ⁶. De même dans les romans, et Dieu sait si une délibération aurait bien fait dans le tableau, nous ne trouvons jamais semblable pratique; bien plus, comme nous l'avons dit, chez Achille Tatius on voit le *gubernator* ordonner le jet sans en référer à qui que ce soit ⁷. Nous constatons enfin

1. Épictète, *Entretiens*, IV, 1, 118 (*Greek text*).

2. Démosthène, *Contre Lacrite*, 11; cf. U. E. Paoli, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, Studi di diritto attico, I. Publications de l'univ. de Florence, Faculté des lettres et de philosophie, nouv. série, t. IX, 1930, p. 83-84.

3. Cicéron, *Philippiques*, VII, 27 *Te ipsum, Pansa moneo - quamquam non eges consilio, quo uales plurimum, tamen etiam summi gubernatores in magnis tempestatibus a uectoribus admoneri solent ...* (trad. P. Wuilleumier, coll. Budé, *Discours*, t. XX, Paris, 1960).

4. *Actes des apôtres*, 27, 9.

5. Chateaubriand, *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, 3^e partie.

6. Aelius Aristide, *Discours*, XLVIII, 65-69; L, 32 et suiv.

7. Cf. *supra*, p. 225, n. 4.

que les recueils juridiques vont absolument contre une pareille coutume, puisqu'ils nous affirment que si les passagers, passant outre aux décisions du *gubernator*, lui imposent par un véritable acte de mutinerie une solution contraire, ils le font à leurs risques et périls ¹. C'est donc bien du capitaine, seul maître à bord, que dépend la décision finale, alors même qu'il a pris conseil, et l'aventure de Paul nous en est la preuve manifeste ².

Mais l'objection la plus grave que l'on puisse élever contre notre thèse est celle souvent formulée par les juristes; objection qui trouve son fondement d'une part dans le fait que le terme de *gubernator* est très rare dans nos sources juridiques (il n'est utilisé que trois fois par le *Digeste*, dont une dans un cas tout à fait aberrant ³) et d'autre part dans les coutumes de la navigation à voile de l'époque moderne jusqu'aux temps de Louis XIV. A cette époque le capitaine du navire n'a pas « la direction technique de la navigation » et « l'ordonnance de la marine de Louis XIV fait encore une obligation au capitaine d'engager un pilote hauturier » ⁴. Autrement dit le *gubernator* serait bien vraiment le pilote et non pas le capitaine.

Il y a dans cette affirmation une partie de vérité en ce sens qu'en principe le *gubernator* ne s'occupe pas de questions commerciales, sauf le cas possible où il a été préposé à cet office. On voit mal en effet comment un simple matelot pourrait être préposé à des fonctions commerciales et non le capitaine. Cependant, et c'est en cela que nous nous séparons des juristes, il est plus que le pilote hauturier de l'ancienne marine puisqu'il a une autorité absolue à bord, sans avoir besoin de passer par l'intermédiaire de celui qui, dans l'opinion courante des juristes, serait le véritable capitaine, à savoir le nauchère. Il s'agit donc là d'un problème assez complexe que nous ne pourrions trancher définitivement qu'après avoir étudié la responsabilité économique-juridique du navire.

1. *D.*, XIV, 2, 2, 1.

2. Cf. notre article, *Actes 27, 1, Vigiliae Christianae*, t. XIV, 1960, p. 193-203.

3. *D.*, IX, 2, 29, 4; XIX, 2, 13, 2; XXXIX, 4, 11, 2, auxquels il faut joindre une mention unique au *Code Théodosien*, X, 19, 6.

4. J. Dauvillier, *A propos de la venue de saint Paul à Rome*, Bull. de Litt. eccl., 1960, p. 15; même position chez F. Ghionda, *Sul magister nauis*, Riv. del dir. della navigazione, t. I^a, 1935, p. 334 et suiv.

III. - LES EXPLOITANTS DU NAVIRE

Si, à part les rares exceptions d'une préposition déterminée, l'équipage et l'état-major du navire se trouvent strictement cantonnés aux opérations techniques de la navigation, nous devons nous demander qui a la responsabilité des opérations commerciales, tant à bord qu'à terre. Si ces responsables sont multiples, nous devons également rechercher quels sont les rapports qui les unissent entre eux, et, de toute manière, nous devons déterminer les rapports qui existent nécessairement entre responsables commerciaux et responsables de la navigation. Là encore le problème est essentiellement un problème de terminologie : il s'agit pour nous de définir, dans la mesure du possible, les fonctions exactes que recouvrent les termes souvent ambigus de *nauclerus*, *magister navis*, *naicularius*, voire même de *nauchus* et de les confronter à ceux beaucoup plus explicites de *dominus navis* et d'*exercitor*. Le problème est d'autant plus complexe que, si certains de ces termes ne semblent pas avoir évolués au cours de leur histoire, d'autres par contre ont connu une évolution sémantique très nette.

Le sens primitif de nauclerus, ναύκληρος

Nous allons tout d'abord essayer de déterminer le plus exactement possible le sens du mot grec ναύκληρος et de sa simple transcription latine *nauclerus*. Si nous en croyons les lexicographes tardifs, le naulère est le « maître du navire »¹; ce serait là son sens ordinaire² parce que « le navire fait partie de son capital et que capital se dit en grec κληρος »³. Leur position s'appuie entre autres sur le fait que le terme de naulère est également employé pour désigner le propriétaire d'un immeuble à loyers multiples qui tire ses ressources de

1. Hésychius, ad uerbum, ([Greek text](#)).

2. Suidas, ad uerbum.

3. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1, 3 *nauclerus*, *dominus navis est appellatus ita quod navis in sorte eius sit, κληρος enim graece sors dicitur*.

l'exploitation de ses appartements ¹; si l'on en croit même le libellé de la notice d'Hésychius ce serait là son sens principal. Dans ces conditions le naoclère ne serait autre que le propriétaire du navire, à la rigueur son armateur, c'est-à-dire celui qui l'exploite sans en être le propriétaire; c'est ce dernier sens qui est le plus souvent retenu par les traducteurs ². A cela s'oppose cependant un certain nombre de faits qui doivent nous amener à rejeter cette interprétation.

Une seconde interprétation tout aussi traditionnelle est celle qui voit dans le naoclère le capitaine du navire. Mais, étant donné que nous considérons que le véritable capitaine, au sens de responsable de la navigation, est le *gubernator κυβερνήτης*, il va sans dire que nous ne pouvons pas plus l'accepter ³. Il nous faut donc là aussi recourir à l'examen des textes, en n'hésitant pas, par suite de l'importance des naoclères dans le grand commerce maritime de cette époque, à remonter jusqu'aux sources classiques grecques, en particulier aux plaidoyers civils du corpus démosthénien ⁴.

La terminologie du commerce maritime grec a donné lieu à quelques études de grande valeur ⁵, mais qui pèchent toutes, comme l'a remarqué M. I. Finkelstein, par le désir de faire entrer cette terminologie dans le cadre de la terminologie moderne, comme si les Anciens s'étaient par avance conformés à cette dernière ⁶, M. I. Finkelstein lui-même, malgré ces prémisses, n'est pas arrivé à des solutions parfaitement claires et emportant la décision. Il nous faut donc voir quelles sont les fonctions particulières des naoclères à l'âge classique.

Si nous considérons les textes, nous voyons apparaître tout d'abord l'association fréquente des naoclères et des έμποροι. Ces derniers étant engagés, comme nous le verrons ⁷, dans des opérations strictement commerciales, il y a lieu de penser que les naoclères eux aussi s'occupent directement de commerce. C'est en s'appuyant sur cette association que U. E. Paoli a pu écrire que, dans un sens large, ils étaient identiques ⁸. Le second caractère qui ressort de nos textes, ainsi que de cette association, c'est que le naoclère est toujours un navigant et cela quelle que soit sa condition sociale. En effet le naoclère peut être aussi bien un homme libre qu'un esclave ⁹. C'est cette possible qualité du naoclère qui nous interdit de voir en lui le propriétaire

1. Athénée, *Deipnosophistes*, V, 558 c; Hésychius, ad uerbum; Libanios, *Déclamations*, XXXII, 48; Suidas, ad uerbum (texte d'Hypéride).

2. Traduction traditionnelle du ναύκληρος des *Actes des apôtres*, 21, 11; cf. J. Dauvillier, *art. cit.*, p. 14.

3. Par exemple Ashburner, *op. cit.*, p. cxxxii.

4. Nous les citerons d'après l'édition qu'en a donné L. Gernet, *Plaidoyers civils*, coll. Budé, 4 vol., Paris, 1954-1960, de préférence à l'ancienne traduction de R. Dareste, *Les plaidoyers civils de Démosthène traduits en français, avec arguments et notes*, 2 vol., Paris, 1875.

5 J. Hasebroek, *Die Betriebsformen des griechischen Handels im IV. Jahrhundert*, *Hermes*, t. LVIII, 1923, p. 393-425; E. Ziebarth, *Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels in alten Griechenland*, Hambourg, 1929, en particulier p. 45 et suiv.; H. Knorringa, *Emporos. Data on trade and traders in greek literature from Homer to Aristotle*, Amsterdam, 1936.

6. M. I. Finkelstein, Εμπορος, ναύκληρος and κάπηλος : *a prolegomena to the study of athenian trade*, *Classical philology*, t. XXX, p. 320-336.

7. Cf. ci-dessous, chap. IV.

8. U. E. Paoli, *Grossi e piccoli commercianti nelle liriche di Orazio*, *Riv. di filolog.*, t. LII, 1924, p. 45 et suiv.

9. *Contre Phormion*, 5.

d'un navire. Si, en vertu des conventions maritimes commerciales du monde grec, les des εμπορικαὶ δίκαι, l'esclave peut témoigner en justice sans que le tribunal doive recourir, comme pour les causes non commerciales, à la torture ¹, sa condition lui interdit de posséder; les textes nous montrent bien d'ailleurs que, lorsque nous nous trouvons en présence d'un naoclère esclave, il est toujours le représentant de son maître, pour le compte de qui il opère, même si de ce fait il a, comme le Lampis du *Contre Phormion* ², une très grande liberté de manœuvre, liberté rendue nécessaire par les conditions particulières du commerce maritime du temps. Cette qualité de dépendants de certains naoclères interdit pour les mêmes raisons de considérer qu'il puisse être un armateur, c'est-à-dire qu'il bénéficie personnellement de l'exploitation commerciale du navire.

Le naoclère est-il alors le capitaine du navire? Un seul texte du corpus démosthénien pourrait nous amener à cette solution. Nous voyons en effet apparaître dans le *Contre Zénothémis* deux groupes de personnes à bord du navire : d'une part Hégéstratos, le naoclère frauduleux victime de sa tentative de baraterie, et Zénothémis, son associé et son complice, qui n'est en fait qu'un simple passager; d'autre part le proreute et les matelots, ainsi que Protos le commerçant au nom de qui le plaidoyer est prononcé. Ainsi, à l'inverse des autres plaidoyers d'affaires maritimes commerciales, nous ne voyons pas de κυβερνήτης parmi les membres de l'équipage; en particulier il n'est pas fait appel à son témoignage, qui serait pourtant très important en la matière. Il faut donc bien considérer que Zénothémis était le capitaine, puisqu'il n'y en a pas d'autre. Sans doute s'agit-il là d'un cas particulier que l'examen de la documentation papyrologique va nous permettre d'interpréter.

De toute manière nous pouvons retenir du corpus démosthénien que le naoclère est un représentant du propriétaire ou de l'armateur du navire et qu'il est essentiellement chargé des rapports commerciaux avec les marchands qui ont chargé leurs marchandises à bord ³. Nous le voyons de plus opérer directement dans les affaires commerciales, soit pour son compte personnel, soit pour celui de l'homme qu'il représente ⁴. Maître des opérations de commerce il est amené, non pas à indiquer sa route au capitaine, mais à lui fixer les ports auxquels il devra conduire le navire, le laissant totalement maître à bord ⁵.

Les naoclères égyptiens

La documentation papyrologique nous apporte peu de renseignements au sujet de la navigation maritime, même commerciale ⁶, par contre elle est excessivement riche pour tout ce qui concerne la navigation nilotique, tant

1. U. E. Paoli, *Studi di diritto attico, il prestito marittimo nel diritto attico*, Pubblicazioni d. R. Università ... di Firenze, Facoltà di Let. e di Filos., N. S., t. IX, 1930, p. 106-109.

2. *Contre Phormion*, 36.

3. *Contre Phormion*, 8, 9 et 11; *Contre Timothée*, 40; *Contre Dionysodoros*, 49.

4. *Contre Lacrite*, 33; *Contre Phormion*, 36.

5. *Contre Dionysodoros*, passim.

6. Un papyrus tardif (P. Oxyrinchos, 87) nous parle d'un ναύκληρος θαλάσσιος en 342; mais le papyrus le plus important est le contrat de prêt maritime conclu entre des συνναύκληροι et deux prêteurs par l'intermédiaire d'une banque égyptienne (P. Vindobonensis, 19.792), cf. ci-dessous, p. 348, n. 4.

à la période ptolémaïque qu'à la période romaine. Il est donc intéressant de voir, à titre de comparaison, quel sens les papyrus permettent d'attribuer au terme de naoclère que l'on y rencontre d'une manière très fréquente ¹.

Le naoclère est celui qui, à bord des navires nilotiques affectés au transport du blé vers les greniers officiels, en particulier vers ceux du quartier de Néapolis à Alexandrie, signe les contrats de transport et les reçus de cargaison avec les autorités locales. C'est lui qui prend entre autres le fameux engagement de transporter la cargaison à son lieu de destination sans qu'elle ait à souffrir du voyage ². En général ce naoclère n'apparaît pas comme étant le propriétaire de son bâtiment, mais il est qualifié de naoclère d'un tel, voire de naoclère de telle administration ou de telle collectivité ³. Lorsqu'il est propriétaire de son navire, car cela arrive, c'est bien spécifié sur le document par la mention : un tel naoclère ιδίου πλοίου ⁴. Il ne semble pas, du fait que les naoclères paraissent bien accompagner les cargaisons qu'ils ont reçues en dépôt, qu'on puisse les qualifier de gros entrepreneurs de transport ⁵; d'ailleurs il nous paraît difficile d'admettre que des entrepreneurs ne soient pas en même temps propriétaires des navires qu'ils exploitent ⁶.

A côté des naoclères, les papyrus nous montrent aussi la présence de κυβερνήται, qui, comme pour les navires de mer, doivent être les capitaines au sens technique du terme. Nous les voyons pourtant se substituer assez souvent aux naoclères pour la signature des actes; comme eux ils ne sont pas propriétaires des navires, mais dépendent de particuliers ou d'administrations ⁷. D'après quelques textes il nous semble évident que, lorsque le capitaine navigant exerce en plus de ses fonctions propres des fonctions commerciales, il n'est plus un naoclère ni un capitaine, mais plus précisément un ναυκληροκυβερνήτης ⁸. Par conséquent ce cumul ne va pas contre les distinctions que nous avons établies et nous pensons que c'est ce terme qui devrait également être appliqué à ceux qui, comme Hégestros, assurent sur un navire de mer la double fonction.

Bien que nous ayons emprunté la plupart de nos exemples à l'Égypte romaine, nous ne pensons pas, par suite de la fixité relative des institutions économiques dans cette région qui a vécu à part dans le monde romain, que l'on puisse considérer qu'il y ait eu là une évolution notable de la fonction de naoclère et qu'en conséquence notre comparaison entre le naoclère marin

1. Fr. Preisigke, *Wörterbuch der griechischen Papyrusurkunden*, t. II, p. 124.

2. C'est la clause fameuse du *receptum* que nous étudierons plus loin.

3. *P. Ox.*, 1229, 1259, 1260, 2125; *P. Lond.*, 256a, 948; *B.G.U.*, 8; Wilcken-Mitteis, *Chrestomatie*, n° 434.

4. *P. Lond.*, 948 = Wilcken-Mitteis, *Chrestomatie*, n° 341 = P. M. Meyer, *Juristische Papyri, Erklärung von Urkunden zur Einführung in die juristische Papyruskunde*, Berlin, 1920, n° 43 (il est vrai pour un κυβερνήτης, mais cela ne fait pas de différence pour ce point particulier).

5. Ainsi F. Oertel, *Die Liturgie : Studien zur ptolemaischen und kaiserlichen Verwaltung Ägyptens*, Leipzig, 1917, p. 121.

6. Le fameux contrat de location-vente d'un navire (*P. Lond.*, 1164) ne parle pas de naoclère (cf. R. de Ruggiero, *Locazione fittizia di una nave in un papiro greco egizio dell'anno 212*, Bull. dell'Istituto de dir. romano, t. XX, 1908, p. 48 et suiv.).

7. *P. Ox.*, 1260.

8. *P. Goodspeed*, 14; *P. Florentinus*, 75; Wilcken-Mitteis, *Chrestomatie*, n° 434.

grec de l'époque démosthénienne et le naclère nilotique égyptien puisse être considérée comme non valable.

Il nous semble donc qu'à l'époque grecque le terme de naclère a bien un sens précis et qu'il n'a pas fallu attendre les juristes romains pour voir distinguer « avec précision le propriétaire du navire, l'armateur, celui qui exploite le navire, et le capitaine préposé de l'armateur à la direction de l'expédition maritime »¹, quand bien même le terme de naclère dans les *Actes des apôtres* ait été diversement traduit dans les versions orientales du Nouveau Testament².

Le nauclerus-naucularius dans le monde romain de la haute époque

Le terme de *nauclerus*, tel qu'il apparaît dans la langue latine à l'époque républicaine, est bel et bien, suivant l'expression de O. Schrader, le vêtement latin de l'institution grecque du ναύκληρος. C'est ainsi que dans l'œuvre de Plaute l'association *nauclerus mercator* ne se distingue pas de l'association grecque ναύκληρος έμπορος³. Cette identité nous pose le problème de l'originalité de Plaute et de la réalité des activités économiques romaines à son époque. Les pièces de Plaute étant très étroitement calquées sur leurs modèles de la comédie grecque, certains auteurs ont été amenés à penser que, les termes qu'il emploie se rapportant à des considérations d'ordre juridico-économique grecques, elles n'avaient aucune réalité pour les Romains, que Plaute faisait défiler sur son théâtre des personnages grecs et rien que grecs⁴. Cela nous semble, malgré l'autorité d'U. E. Paoli, absolument impensable. Même si les termes sont grecs, et cela est indiscutable, ces termes étaient connus de la part des spectateurs romains, sinon on ne comprendrait plus que les pièces aient pu être jouées et avoir du succès. Comme ces spectacles ne s'adressaient pas à une élite intellectuelle hellénisée, nous sommes en droit de considérer que le mot et la fonction de naclère étaient à l'époque de Plaute suffisamment connus et compris à Rome, que l'institution grecque y était déjà naturalisée par suite des rapports économiques du monde romain et du monde grec.

Très vite cependant, à côté de la forme calquée sur le grec, paraît un nouveau mot, d'allure nettement plus romaine, celui de *naucularius* que l'on rencontre également écrit sur des inscriptions sous la forme de *naucularius*⁵ ou de *naularius*⁶ qui ne semblent pas être des erreurs de lapicides. Comme les naclères grecs ces naviculaires romains se trouvent eux aussi associés aux *mercatores*. C'est le mot de naviculaire que nous rencontrons le plus souvent chez Cicéron, mais la fonction qu'il recouvre est très exactement celle du naclère grec, c'est avec lui que les passagers traitent de leur passage⁷ et,

1. J. Dauvillier, *art. cit.*, p. 17.

2. J. Dauvillier, *art. cit.*, p. 17.

3. Plaute, *Le soldat fanfaron*, 1109-1110 et 1175-1182.

4. U. E. Paoli, communication à la Société d'Études latines, *Rev. des Ét. lat.*, t. XXXIV, 1956, p. 46.

5. *CIL*, XII, 4493.

6. *CIL*, XII, 5972.

7. Cicéron, *Lettres à Atticus*, IX, 3; *Lettres aux familiers*, XVI, 9.

le naviculaire ayant des fonctions commerciales, c'est à juste titre que Verrès est accusé de vouloir se livrer à des activités de naviculaire, puisqu'il n'a pas en théorie le droit de posséder de navire de commerce et de l'exploiter pour lui-même ¹. C'est encore dans ce sens que Tacite l'emploie associé à marchand lorsqu'il nous parle des pirateries des montagnards de Cilicie qui dévalent de leurs repaires pour venir attaquer dans l'aulon de Chypre les *mercatores* et *naicularii*, c'est-à-dire les ἐμποροὶ καὶ ναύκληροί ². Nous possédons d'ailleurs un témoignage juridique de cette identité des deux termes : un texte du Digeste, rapporté à Labeo, donc à la période républicaine, par l'intermédiaire d'Ulpian, parle d'un naviculaire transportant une cargaison vers Minturnes et prenant la décision à l'entrée du fleuve qui conduit vers la ville de faire transborder les marchandises ³. Ce passage est une exception au Digeste où, comme nous le verrons, le terme de naviculaire recouvre une fonction qui n'a rien à voir avec celle du naulère à la grecque.

Cette identité première des deux termes justifie les déclarations traditionnelles de synonymie, mais à condition de ne considérer que l'époque républicaine et le début de l'époque impériale ⁴.

Le magister nauis

Avant d'examiner l'évolution sémantique de *naulerus* et de *naicularius*, nous devons essayer de déterminer le sens exact de l'expression *magister nauis*, expression employée en général dans deux sortes d'ouvrages, sans grands rapports entre eux, les ouvrages poétiques et les ouvrages juridiques ⁵. Chez les poètes, sauf peut-être chez Horace et chez Martial ⁶, le terme de *magister nauis* est utilisé sans signification technique précise, ou plus exactement le maître du navire est confondu avec le pilote, l'homme de barre. Cette confusion est très nette par exemple chez Virgile lorsqu'il décrit Oronte arraché à son gouvernail par la tempête ⁷, Gyas s'emparant du gouvernail au cours des régates organisées par Énée en l'honneur d'Aceste ⁸, la mort de Palinure ⁹ ou son évocation du séjour des morts ¹⁰. C'est encore dans ce même sens que nous le retrouvons utilisé à la fin de l'Empire soit chez Ausone nous décrivant le *magister* de la barque de la Moselle ¹¹, soit chez Claudien lorsqu'il compare Eutrope au *magister* tenant le gouvernail à la poupe du navire ¹². C'est en

1. Cicéron, *Seconde action contre Verrès*, V, 45.

2. Tacite, *Annales*, XII, 55 *mercatores* et *naicularii* traduits par E. Burnouf, *Œuvres de Tacite*, Paris, 1863, p. 262 : « les marchands et les maîtres des navires » et par H. Goelzer, *Annales de Tacite*, coll. Budé, t. II, Paris, 1953, « les négociants et les bateliers » (?).

3. *D.*, XIX, 2, 13, 2.

4. M. Besnier, art. *naicularius*, *Dict. des Antiq.*; A. Stöckle, art. *naicularius*, *P. W.*, XVI, 2, 1935, col. 1899 et suiv.

5. Cette opposition ressort bien des textes rassemblés par le *Thesaurus linguae latinae*, ad uerbum.

6. Horace, *Odes*, III, 6, 30; Martial, X, 104, 16.

7. Virgile, *Énéide*, I, 115.

8. *Ibid.*, V, 175 et 224.

9. *Ibid.*, V, 867.

10. *Ibid.*, VI, 353.

11. Ausone, *La Moselle*, 204.

12. Claudien, *Contre Eutrope*, 1, 425.

fonction des poètes que les Glossaires tardifs procèdent à l'assimilation du *magister nauis* et du κυβερνήτης¹. Mais cette assimilation n'a aucun caractère technique².

Ce que nous appelons sens juridique, parce que les principaux témoins en sont le *Digeste* et les Codes, est le sens technique, sens ancien puisque nous le trouvons utilisé par Tite-Live à propos des guerres puniques; aussi est-ce à partir de cet auteur que nous allons essayer de définir le sens de *magister nauis*.

Lors de ses préparatifs de débarquement en Afrique, Scipion, le premier Africain, rassembla une flotte comportant 400 navires ronds, navires de commerce réquisitionnés évidemment, encadrés par une escorte de 40 navires de guerre, navires longs. Les premiers comportaient leurs équipages habituels, les seconds étaient équipés par les levées militaires. Quand tout fut prêt, peu avant de mettre à la voile, le chef de l'expédition convoqua, pour leur transmettre ses ordres, des représentants de chaque navire. Il réunit ainsi les *magistri*, les *gubernatores* et deux soldats par navire de transport. Les ordres qui furent donnés au cours de ce conseil furent de trois sortes : aux soldats se taire et aider, si cela était nécessaire, les marins à la manœuvre; aux *gubernatores*, les ordres techniques sur la disposition du convoi et la route à suivre (ce qui confirme bien ce que nous avons dit sur le rôle de ceux-ci); enfin aux *magistri* il ne donna pas d'ordre particulier, mais il se contenta de leur demander si les approvisionnements étaient au complet³. La fonction du *magister nauis* dans le convoi est donc ainsi nettement définie : il ne s'occupe pas des choses de la navigation, celles-ci incombent au seul *gubernator*, il s'occupe uniquement de la cargaison, en l'occurrence du ravitaillement. Si nous passons de ce cas particulier au cas général du navire de commerce, travaillant pour le commerce, nous devons pouvoir dire que le *magister nauis* est normalement celui qui s'occupe des questions commerciales. Notre affirmation ne va pas contre les données du *Digeste* qui définit le *magister* comme « celui à qui est confié le souci de tout le navire » car le souci du navire ce n'est pas le souci de la navigation⁴. Cela ne l'empêche pas bien sûr de s'inquiéter lorsque vient la tempête, parce qu'elle risque d'amener la perte et de la cargaison et du navire dont il a la responsabilité économique⁵. Tout cela ressort des textes juridiques.

1. Glossaire de Philoxène (G. Götz, *Corpus Glossariorum latinorum*, t. II, Leipzig, 1888, p. 126).

2. L'emploi du mot par Ammien Marcellin (XXV, 5, 7) est aberrant, celui par Végèce (*De l'art militaire*, IV, 43) se rapporte à la marine de guerre, quant à C. Th., XIII, 9, 3, donné par le Th.l. I. comme exemple du sens de pilote, il se rapporte manifestement au sens juridique que nous cherchons à définir.

3. Tite-Live, XXIX, 25, 7-12 *Ut omnes iam nauibus erant, scaphas circummisit, ut ex omnibus nauibus gubernatoresque et magistri nauium et bini milites in forum conuenirent ad imperia accipienda. Postquam conuenerunt, primum ab iis quaesiuit si aquam hominibus iumentisque in totidem dies quot frumentum imposuissent ... edixit militibus ut silentium quieti, nautis sine certamine ad ministeria exsequenda bene oboedientes, praestarent ... Emporia ut peterent gubernatoribus edixit ...*

4. D., XIV, 1, 1, 1 *magistrum nauis accipere debemus cui totius cura mandata est*.

5. Jérôme, *Lettres*, 95, 1. Il ne s'agit nullement comme traduit le chanoine J. Labourt (coll. Budé, t. IV, Paris, 1954, p. 160) du commandant car le *magister* se contente de manifester son anxiété, sans prendre la moindre initiative maritime.

Pour le Digeste le maître du navire est tout d'abord dans la dépendance de l'armateur du navire qui l'a préposé à la direction de l'exploitation du navire ¹. Il n'a pas le droit d'aller contre cette préposition : c'est-à-dire que si, par exemple, le préposant a décidé que le navire s'occuperait seulement du transport des voyageurs, le préposé ne peut, sans faute grave de sa part, accepter une cargaison ². Le maître du navire est l'intermédiaire normal entre le navire et ceux qui utilisent ses services : passagers et chargeurs. A ce titre il est juridiquement responsable des avaries dues aux conditions maritimes du voyage, aussi bien que des vols ou des dégradations commis à bord par un membre de l'équipage comme par un passager ³, sans pour autant se substituer au droit de justice du *gubernator*. Sa responsabilité en effet est une responsabilité légale devant les tribunaux à terre et non pas en mer. C'est à ce titre également qu'il est habilité à passer les contrats de prêt maritime rendus nécessaires par les besoins de l'exploitation commerciale du navire ⁴.

Cette fonction purement économique du *magister nauis* nous est confirmée par les textes du code Théodosien qui le concernent. En 369, les Empereurs menacent d'une lourde amende le *gubernator* ou le *magister nauis* qui aurait transporté à bord de son navire des *metallarii* en Sardaigne. Ce texte ne partage pas les responsabilités, ce qui nous montre que sur la courte distance qui séparait Rome de la Sardaigne naviguaient de petits navires, voire même de simples barques, dont tout l'état-major se composait d'un *gubernator* patron, mais aussi des navires de transport sur lesquels les *magistri* étaient responsables de l'embarquement des passagers ⁵. Plus caractéristiques encore sont les lois de 380 sur les naufrages et de 412 sur les fraudes concernant la livraison du blé annonaire. Dans la première nous voyons que dans les cas où le naufrage, ou tout au moins la perte de la cargaison annonaire du fait de fortune de mer, ne serait pas absolument évident, les autorités chargées de l'enquête devront procéder à l'interrogatoire, sous la contrainte de la torture, du *magister nauis* « parce qu'il a une connaissance plus pleine ». Cette connaissance ce n'est pas celle des conditions de la navigation, car le *gubernator* devrait être alors soumis lui aussi à la torture, mais une connaissance du sort de la cargaison. En sa qualité de responsable de celle-ci il est le plus à même de révéler si elle n'a pas été débarquée frauduleusement dans un port autre que celui auquel elle était destinée et si elle n'y a pas été vendue avec de gros bénéfices ⁶. Ainsi le *magister*, représentant de l'armateur, serait complice du double délit qui viendrait enrichir son patron tout à la fois du prix de vente touché et des indemnités de perte. La seconde de ces lois condamne les fonctionnaires de l'annone qui auraient reçu des pots-de-vin d'un naviculaire ou d'un *magister nauis*, sans doute, bien que cela ne soit pas dit explicitement, pour faire exempter leur navire du transport annonaire. Là encore le rapport exclusif existant entre le maître du navire et la cargaison nous est affirmé d'une manière explicite ⁷.

1. D., XIV, 1, 1, pr.

2. D., XIV, 1, 1, 12.

3. D., XIV, 2 de *lege Rhodia de iactu*.

4. D., XIV, 1, 7.

5. C. Th., X, 9, 6.

6. C. Th., XIII, 9, 3 pr. *circa magistros nauium, quibus est scientia plenior, immoretur*.

7. C. Th., XIII, 6, 37.

C'est à cette même fonction que se réfère Ammien Marcellin lorsqu'il rapporte la décision de Julien à son arrivée à Constantinople de faire embarquer pour Chalcédoine, avec interdiction aux maîtres des navires de les ramener, la nuée de plaideurs égyptiens qui assaillaient sans cesse son tribunal et ceux des préfets du prétoire ¹. Là encore nous voyons le rapport étroit qui existe entre les fonctions du maître du navire et l'utilisation économique de celui-ci.

Nous pensons que ces textes nous montrent que le *magister navis* est un agent commercial du propriétaire ou de l'armateur du navire et que l'on ne peut absolument pas accepter la thèse qui prédomine à l'heure actuelle chez les historiens du droit romain et qui veut que le magister soit le capitaine du navire ². Il nous paraît d'ailleurs qu'un texte du *Digeste* aurait dû amener à écarter cette interprétation. Le commandement d'un navire demande à n'être exercé que par un seul homme, il ne peut être question en matière de navigation de partager les responsabilités sous peine de les voir disparaître. Si donc le *magister* est le capitaine du navire, il ne peut y avoir qu'un seul *magister* à bord. Or tel n'est pas le cas puisque le *Digeste* nous dit : « S'il y a à bord plusieurs *magistri*, dont les offices n'ont pas été séparés, ce qui aura été conclu avec l'un d'entre eux engagera l'armateur; si les offices ont été partagés de telle sorte que l'un est préposé aux locations et l'autre aux perceptions, l'armateur ne sera obligé que pour ce qui concerne l'office de chacun » ³; c'est-à-dire que si l'un des *magistri* a empiété sur les fonctions de l'autre, l'armateur n'est pas obligé par son action.

Certes un bon nombre de textes semblent aller contre notre affirmation et nous ne pouvons les laisser de côté. Dans la *Guerre civile*, César nous montre, après le désastre de Curion en Afrique, le restant de l'armée césarienne et la flotte pris de panique et s'enfuyant. Dans ce récit il emploie par deux fois le terme de *magistri*. Tout d'abord, pour préparer un départ ordonné, le questeur Marcus Rufus avise les *magistri* « d'avoir tous leurs canots à terre dès la tombée de la nuit » ⁴; puis, la panique s'étant développée, tout espoir de départ ordonné s'étant enfui, les navires de guerre prennent la mer en toute hâte et « leur fuite poussait les *magistri* des navires de transport à les imiter » ⁵. Pour nous, modernes, il semble normal de considérer qu'il s'agit là des commandants des navires et c'est bien ainsi que l'on traduit d'ordinaire le mot dans ces passages ⁶. Cependant, si l'on examine ces textes à la lumière de ce que nous venons de dire, on s'aperçoit qu'il n'y a pas contradiction : les troupes d'embarquement sont par rapport aux transports dans la situation de passagers,

1. Ammien Marcellin, XXII, 6.

2. F. Ghionda, *art. cit.*, Riv. del. dir. d. navig., 1935¹; notre position a déjà été soutenue par quelques juristes, en particulier par A. Rocco, *La responsabilità degli armatori nell' diritto romano*, Giurisprudenza italiana, t. I, 1898, p. 305 et suiv., et S. Perozzi, *Istituzioni di diritto romano*, t. II, Rome, 1928, p. 221.

3. D., XIV, 1, 1, 13 *si plures sint magistri non diuisis officiis, quodcumque cum uno gestum erit, obligabit exercitorem; si diuisis, ut alter locando, alter exigendo, pro cuiusque officio obligabitur exercitor.*

4. César, *Guerre civile*, II, 43, 1 *magistrisque imperat nauium ut primo uespere omnes scaphas ad litus adpulsas habeant.*

5. *Ibid.*, II, 43, 3 *horum fuga nauium onerariarum magistros incitabat.*

6. Trad. P. Fabre, coll. Budé, t. I, Paris, 1936.

à ce titre elles dépendent des *magistri* et non pas des *gubernatores*. C'est aux *magistri* qu'il appartient normalement de faire procéder à leur embarquement et par suite de veiller à ce que les chaloupes soient bien envoyées; c'est à lui également qu'il incombe d'avertir le capitaine qu'il peut prendre la mer lorsqu'il estime que l'embarquement des troupes est terminé.

Plus difficile par contre est un texte du *Digeste* qui semble bien donner au *magister nauis* une fonction de navigation : « Si un *magister nauis* s'était engagé sans *gubernator* dans un fleuve et que, la tempête s'étant levée, il n'avait pu diriger son navire et que celui-ci s'était perdu, les passagers auront contre lui l'action *ex locato* »¹. Ce texte qui vient immédiatement après celui déjà cité sur le transfert de la cargaison à destination de Minturnes² ne peut vouloir dire que deux choses : tout d'abord le *magister* en tant que responsable financier du navire, et en tant que payeur de l'équipage, comme nous le verrons, est celui qui, dans certains endroits de navigation délicate, procède à l'embauche d'un pilote local spécialisé qui porte, nouvelle ambiguïté du terme, le nom de *gubernator*. Cette explication se heurte cependant au fait qu'il est dit dans le texte que le *magister* n'a pu conduire son navire, ce qui ne peut s'entendre que s'il est lui-même le *gubernator* normal de son bâtiment. On peut penser alors que nous avons affaire à une petite embarcation, puisqu'il s'agit de remonter un fleuve avec un navire de mer, et que le *magister* cumule ses fonctions propres et celles de *gubernator* de même que le ναυκληροκυβερνήτης. Mais ce qui nous paraît le plus vraisemblable c'est que le juriste en présence de la multiplicité des *gubernatores*, pour éviter toute confusion de la part de ses lecteurs, a systématiquement simplifié pour ne plus garder que d'une part le responsable juridique du navire, d'autre part le pilote fluvial. Dans ces conditions le texte, non seulement ne va pas contre nos affirmations, mais aurait plutôt tendance à les appuyer.

De toute manière les données des sources tant littéraires que juridiques que nous venons d'étudier se trouvent confirmées par le seul document valable que l'épigraphie nous fournit concernant les *magistri nauium*. Il s'agit d'une inscription portée sur la panse d'une petite amphore récemment retrouvée à Pompéi et qui contenait vraisemblablement un échantillon expédié par un propriétaire africain à l'un de ses correspondants campaniens. L'inscription nous apprend que l'amphore avait été envoyée sur le navire appartenant à un nommé C. Umbricius Ampiocus dont le *magister* était P. Pompilius Satorus. Cette mention du *magister* montre bien que c'était de lui que dépendait la cargaison et cela même si l'on admet, avec M. Della Corte qui a publié le texte, que le troisième nom qui apparaît dans l'inscription, celui de M. Lartidius Vitalis de Clupea, ait été personnellement chargé de la commission. Certes, par suite de ses abréviations et de son mauvais état de conservation, cette inscription est difficilement interprétable dans son entier, mais non en ce qui concerne le *magister nauis*³.

1. D., XIX, 2, 13, 2 si *magister nauis sine gubernatore influmen nauem immiserit, et tempestate orta temperare non potuerit, et nauem perdiderit, uectores habebunt aduersus eum ex locato actionem*.

2. D., XIX, 2, 13, 1.

3. M. Della Corte, *Notizie degli scavi*, 1946, p. 110-111 = *Année épigraphique*, 1951, n° 165b, 3-5 in *n(aue) C(ai) Umbr(ici) Ampioc(i) uecta louis et luno(nis) parasemi Victoria P(ublii) Pompili Satori mag(istri) M(arcus) Lartidius Vitalis domo Clupeas*.

Naclerus et naucularius

Ces deux termes, qui se confondent jusqu'au premier siècle de notre ère, se distinguent l'un de l'autre à partir de l'époque antonine. De cette distinction, et de l'existence d'une certaine hiérarchie sociale entre les deux, nous trouvons l'un des premiers témoignages dans une apostrophe de Tertullien à l'adresse du fameux hérésiarque Marcion. Celui-ci, fils d'un évêque pontique, était naclère de son état, or Tertullien déclare qu'il lui aurait été aussi difficile de se faire passer pour un apôtre que de se faire passer pour un naviculaire, lui naclère pontique¹. Mais quelle est cette distinction? Le problème est d'autant plus important que deux hypothèses ont été formulées assez récemment à leur sujet : l'une, œuvre de F. M. De Robertis, a trait aux rapports entre naclères et naviculaires²; l'autre, de Ch. Saumagne, concerne la *functio naucularia* au IV^e siècle³. Il nous faut donc tout d'abord présenter rapidement ces théories.

Pour F. M. De Robertis la distinction entre naclères et naviculaires est uniquement une distinction d'ordre juridique : le naviculaire est un entrepreneur de transports maritimes au service à peu près exclusif de l'annone, et, comme tel, membre au IV^e siècle d'une corporation obligatoire et héréditaire. Le naclère au contraire serait un entrepreneur de transports maritimes resté indépendant du service annonaire, donc un entrepreneur non assujéti au système corporatif. Mais cette liberté ne serait pas absolue, le naclère pourrait être réquisitionné à l'occasion par les services de l'État, si le besoin s'en faisait sentir. Ce parallélisme aurait duré aussi longtemps que les entreprises de transport auraient connu une certaine liberté, c'est-à-dire jusqu'au VI^e siècle. La disparition de cette liberté se marquerait du fait que le code Justinien a systématiquement transformé les textes du code Théodosien concernant la profession de naviculaire et y a partout remplacé le mot par celui de naclère.

Si cette théorie est une théorie juridique, fondée exclusivement sur la considération des textes des codes et du *Digeste*, celle de Ch. Saumagne peut être qualifiée de théorie épigraphique puisqu'elle repose essentiellement sur l'interprétation des fragments d'un tarif fiscal retrouvés en Afrique. Il s'agit en l'occurrence d'une énorme inscription dont des débris, parfois infimes, ont été dégagés aussi bien à Carthage qu'à Tunis et à Kairouan. Mais ces débris sont interprétés par leur commentateur à l'aide de ses incomparables connaissances africaines et juridiques. Pour lui les naviculaires ne seraient pas, comme on l'enseigne à peu près unanimement à la suite entre autres de J. Godefroy⁴, de E. Gebhardt⁵, de H. Pigeonneau⁶ et de J. P. Waltzing⁷, des personnes engagées directement dans les entreprises de transport annonaire,

1. Tertullien, *Contre Marcion*, IV, 9 *aliud est, si affectauit de nauculariorum collegia allegere, habiturus apostolum quandoque naclerum Marcionem*.

2. F. M. De Robertis, *Il corpus nauculariorum nella stratificazione sociale del Basso Impero*, Riv. del dir. dell. navigaz., t. III¹, 1937, p. 189-215.

3. Ch. Saumagne, *Un tarif fiscal au IV^e siècle*, Karthago, t. I, 1950, p. 105 et suiv.

4. J. Godefroy, « Commentaire du titre de *nauculariis* », *C. Th.*, XIII, 5.

5. E. Gebhardt, *Studien über das Verpflegungswesen von Rom und Constantinopel in der späteren Kaiserzeit*, Dorpat, 1881.

6. H. Pigeonneau, *De conuentione*, op. cit.

7. J.-P. Waltzing, op. cit.

mais des *possessores*, c'est-à-dire de grands propriétaires terriens producteurs de blé, affectés à la fourniture de l'annone : la *functio nauicularia* ne serait qu'une modalité, plus spécialisée, de la *functio* générale dite *annonaria*. L'exercice de cette fonction par une catégorie déterminée de grands propriétaires contribuables aurait eu pour but essentiel d'assurer le canon frumentaire des villes sacrées, Rome et Constantinople, dont le ravitaillement ne pouvait être, pour l'essentiel, que d'origine transmarine. Comme les personnes assujetties aux prestations de ce genre devaient également en assurer le transport, ceux qui se trouvaient astreints à la *functio nauicularia* devaient assurer le transport par mer de leurs récoltes vers Rome en l'occurrence, puisque l'inscription se rapporte à l'Afrique dont les blés, depuis la création de Constantinople, pourvoient pour la presque totalité au ravitaillement de la vieille capitale de l'Empire. La fonction de naviculaire, le terme étant entendu dans son sens maritime, ne serait donc qu'une fonction secondaire, et l'on pourrait à la rigueur trouver des naviculaires sans fonction maritime, par exemple dans des provinces continentales astreintes aux fournitures annonaire.

De prime abord il faut remarquer à l'encontre de ces deux hypothèses qu'elles ne considèrent, l'une et l'autre, qu'une minime partie des sources à notre disposition concernant les naviculaires. La première parce qu'elle ne considère strictement que des textes juridiques, alors que le mot de naulère, aussi bien que celui de naviculaire, se rencontre en dehors des ouvrages de droit; la seconde parce qu'elle se place à une époque précise, la fin du IV^e siècle, et en un lieu déterminé, l'Afrique, oubliant que le mot de naviculaire se trouve aussi bien avant qu'après le IV^e siècle et que la fonction n'est pas exclusivement une fonction africaine.

Considérons maintenant le *naulerus* ναύκληρος tel que nous le font connaître les textes. Le naulère est toujours un personnage embarqué ¹ et en principe un personnage dépendant ²; c'est lui qui est en rapport avec les passagers ³ et qui perçoit le prix du passage, le *naulum* ναυλον ⁴. Il se charge du transport des colis et des lettres ⁵, paie les membres de l'équipage ⁶ et fixe les étapes ⁷. Autrement dit le naulère des textes ne se distingue en rien du naulère de la période précédente et par ses fonctions se confond avec le *magister nauis*; l'identité entre les deux est donc totale. Cette identité nous est de plus confirmée par le seul texte papyrologique d'époque romaine concernant des naulères maritimes de la Méditerranée. Ce texte sur lequel nous reviendrons plus longuement par ailleurs ⁸ nous fait connaître à bord d'un navire de commerce des συναύκληροι engagés dans une opération de prêt maritime, opération normale pour des responsables économique-financiers du navire. Elle nous l'est enfin par une inscription funéraire assez originale qui n'a guère été étudiée jusqu'ici que du fait de la mention à sa fin de la célèbre

1. Aelius Aristide, *Discours*, XLVIII, 65; Lucien, *Le navire*, 9; Thémistius, *Discours*, I, 6D.

2. Eunape, *Vie de Prohaerésius*.

3. Lucien, *Toxaris*, 19.

4. Clément d'Alexandrie, *Stromates*, I, 18, 98, 1; Jérôme, *Vie d'Hilarion*, 35.

5. Jérôme, *Lettres*, 72, 1.

6. Libanius, *Discours*, LXIII, 10 : l'une des très rares fois où Libanius emploie ce terme.

7. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre*, 55.

8. P. Vindobonensis, 19792, cf. ci-dessous, p. 348, n. 4.

formule κτω χρω¹. Cette inscription accompagne un bas-relief qui représente un navire aux voiles déployées symbolisant tout à la fois la profession du défunt et la navigation vers l'autre monde. Elle commémore la mémoire d'un naulère de Nicomédie du nom de Diogenianos qui, après avoir beaucoup navigué en cette qualité, navigue maintenant qu'il est mort en qualité de κυβερνήτης². S'il est, une fois mort, le capitaine de son navire, c'est donc bien que sa qualité de naulère ne lui donnait auparavant aucune responsabilité en matière de navigation.

Dans la période que nous envisageons il y a donc bien conformité entre l'expression du Digeste: « Le maître du navire est celui qui a le souci de tout le navire »³ et celle de Philon d'Alexandrie qui écrit : « Le roi commande à la cité ... de même que le naulère au navire et le capitaine à l'équipage »⁴.

L'examen de ces textes extra-juridiques nous montre que nous ne pouvons accepter telle quelle l'hypothèse de F. M. De Robertis, mais nous devons cependant considérer si les quelques textes juridiques qui, en dehors du code Justinien, emploient ce mot, l'utilisent dans un sens autre que celui que nous venons de définir.

Le fait que le *Digeste* ignore le terme de *naulerus* n'est nullement extraordinaire si, comme nous venons de le dire, il y a identité entre le naulère et le maître du navire, ce dernier étant normalement cité dans le recueil. *Naulerus* ne se rencontre donc que dans le code Théodosien, et il ne s'y rencontre que trois fois. De ces trois citations l'une doit être éliminée pour notre propos puisqu'il s'agit du cas particulier des naulères nilotiques⁵ et une autre ne pose guère de problèmes puisqu'elle concerne le contrôle des marchandises interdites. Elle se réfère à l'association classique *mercator nauclerus*, ne présente donc pas de difficulté et s'intègre très normalement dans notre raisonnement. On peut penser en effet que, dans le cas de l'hypothèse de F. M. De Robertis, la loi aurait dû citer aussi les naviculaires. On ne voit pas pourquoi les naulères seuls auraient été tentés d'introduire dans l'Empire ou d'en exporter les *merces illicitae*, la tentation devait être aussi forte pour les naviculaires qui, bien qu'au service de l'État, n'en avaient pas moins le droit de commercer pour leur compte particulier entre les navigations obligatoires⁶. Mais les grandes difficultés proviennent de la loi de 409 qui ordonne une réquisition extraordinaire de navires en Méditerranée orientale à la suite d'une pénurie de ravitaillement à Constantinople, pénurie due à une crise des transports maritimes.

Cette loi de Théodose II déclare que, comme le *coetus nauarchorum* n'était pas capable d'assurer le transport, le préfet du prétoire Anthémius a convoqué une réunion qui comprenait le préfet augustal, c'est-à-dire le préfet d'Égypte, le gouverneur de la province des îles, c'est-à-dire des Cyclades et quelques

1. E. Preuner, Κτω χρω, Jahrbuch des deutsch. Arch. Inst., 1925, p. 39 et suiv.

2. IG, XII, 9, 1240 (Greek text).

3. D., XIV, 1, 1, 1.

4. Philon d'Alexandrie, *Des lois particulières*, IV, 186 (Greek text).

5. C. Th., XIV, 26, 1.

6. C. Th., VII, 16, 3; sur les marchandises illicites, cf. G. Vismara, *Limitazioni al commercio internazionale nell'impero romano e nella comunità cristiana medioevale*, Scritti ... C. Ferrini, t. I, Milan, 1947, p. 443 et suiv.

autres îles de l'Égée ¹, les *summates classis Alexandrinae et Carpathiae* et *nonnullos alias naucleros* ². La présence des gouverneurs de l'Égypte et des îles s'explique normalement puisqu'il s'agit de deux provinces possédant une flotte considérable et que la réquisition va porter sur elles, mais que représentent les divers autres termes de la loi, termes qui ont malgré tout un caractère technique assez prononcé? Pour F. M. De Robertis les *nauarchi* ne sont autres que les naviculaires astreints aux transports de l'État, les *summates* les représentants des flottes au service de l'État pour les transports annonaires, enfin les *naucleri* les entrepreneurs libres. Il y a dans cette interprétation un certain nombre d'impossibilités à notre point de vue. Si les *nauarchi* sont les naviculaires, pourquoi la loi n'emploie-t-elle pas, comme dans toutes les autres lois concernant les transports annonaires, l'expression *collegium nauiculariorum* pour désigner les entrepreneurs au service de l'État? Pourquoi, si ces armateurs se confondent avec les membres de la *classis*, distingue-t-elle *nauarchi* et *summates*, et, s'ils ne se confondent pas, que représentent les *summates*? Les chefs de la flotte annonaire d'État d'Alexandrie, mais existe-t-elle? dans tous les cas il ne peut exister de flotte semblable à Carpathos. Pourquoi enfin, lorsque la loi se préoccupe de la répartition des dommages qui pourraient résulter d'un naufrage, nous parie-t-elle du *concilium nauiculariorum* astreint à en supporter la charge? Nous devons reconnaître que la première des objections soulevées ne tient pas devant les faits, mais qu'elle demande cependant à être expliquée. L'identité *nauicularius nauarchus* nous est en effet affirmée par les Glossaires; certes ce n'est pas là une preuve absolue ³, mais nous devons considérer que le passage d'un terme à l'autre dans une même loi, pour si incohérent qu'il soit en apparence, n'est pas en définitive contradictoire, nous le trouvons ailleurs dans le code Théodosien ⁴. Cela peut fort bien s'expliquer du fait que, comme nous le verrons, les naviculaires sont avant tout une institution occidentale introduite tardivement en Orient. Dans ces conditions les Orientaux habitués à

1. S. Rufus, Bréviaire, X; *Expositio totius mundi et gentium*, 63; *Liste de Vérone*, III, 8; *CIL*, III, 450; *C. J.*, III, 22, 5.

2. *C. Th.*, XIII, 5, 32 *Imp. Honorius et Theodosius AA. Anthemio Pf. P. Cum nauarchorum coetus circiter provincias Orientis inopia nauium titubaret et inuestigandae classis obtentu insularum secessus obiret et, nauigandi opportunitate transacta, iudiciorum indignatio sine transuentionis expectaretur effectum, merito celsitudo tua, praefecto augustali et insularum praeside conuentis, Alexandrinae et Carpathiae classis summates et nonnullos alios naucleros eo professionis adduxit, ut onus frumentarii commeatus, qui per orientales nauarchos ex Alexandrinae ciuitatis conditis consueuerat ad sacratissimam Urbem transferri, in suam fidem susceptum, ad eadem augustissimae Urbis horrea comportarent, solatiis pro mercedula praestitis ex tributariae pensitationis immunitate uel ex eo, quod uocatur φιλικόν, nec non etiam aliis, quae tuae cognitionis limauit examen; ita ut, super naufragiorum, quae contigerint, casibus usitato more habita quaestione, si qui calculus modulationis dicatur tempestate maris deperisse, sub tuae sedis auditione nequaquam feratur acceptus, sed haec dispendii lacuna in omne nauiculariorum concilium, pro rata scilicet contingentis muneris, deferatur. Haec igitur nostra lege firmamus. Dat. XIX Kal. Febr., Honorio VIII et Theodosio III AA. Coss. (409).*

3. G. Götz, *Corpus Glossariorum*, t. II, p. 375, 10.

4. *C. Th.*, XIII, 5, 20 au préfet augustal à propos de l'exemption des *agentes in rebus* de l'*inquietudinis nauiculariae* si *nec genere nauiculariorum corpori cohaeret, nec nauarchiae obnoxias functioni retinet facultates*. Donc le rédacteur de la loi présume bien l'identité *nauicularius nauarchus*?

considérer l'identité ancienne des naviculaires et des naoclères peuvent fort bien avoir été tentés dans l'usage courant d'utiliser un autre terme pour désigner les naviculaires à la nouvelle mode; le mot de navarque, c'est-à-dire le vieux terme militaire pour désigner le commandant d'une flotte, s'est alors tout naturellement présenté à eux.

Si nous devons entendre par *classis Alexandriae* et par *classis Carpathiae*, ce que nous ne croyons pas, des organisations d'État, la mention des *nonnulli naucleri* s'expliquerait tout aussi naturellement. Nous savons en effet par quelques inscriptions de l'époque de Commode et des Sévères que la *classis Alexandriae* avait ses naoclères qui jouaient vis-à-vis de la cargaison le même rôle que les naoclères affectés aux transports des marchandises des particuliers ¹. Mais nulle part nous n'entendons parler d'une flotte annonaire d'État à Carpathos. La seule flotte annonaire que nous connaissions est celle d'Alexandrie ² et le Code lui-même ne l'appelle pas *classis*, mais, du mot grec, *stolus* ³. Par contre les navires de Carpathos nous sont assez bien connus au début du V^e siècle grâce à la correspondance de Synésius. Nous voyons qu'ils n'étaient nullement affectés au service de l'État, mais qu'ils assuraient le trafic sur les lignes irrégulières, comme celles desservant la Cyrénaïque, ou faisaient du transport à la demande ⁴. Ils avaient la réputation, depuis longtemps d'ailleurs, d'être de bons navires desservis par des équipages de valeur ⁵. Dans ces conditions il nous paraît difficile d'admettre que les *summates* de ces classes soient les naoclères des flottes annonnaires. Mais le mot de *classis*, comme le mot de flotte de nos jours, doit pouvoir signifier l'ensemble des navires qui ont un même port d'attache. Si l'on considère que les *summates* sont des naoclères, et la forme même du texte nous y invite, car sans cela on ne pourrait pas comprendre la présence de *alios* dans le membre de phrase qui suit, ces naoclères seraient, non pas tous, mais les principaux des navires de la flotte d'Alexandrie et de celle de Carpathos. Non pas les naoclères des navires engagés au service de l'État, mais les naoclères des navires dégagés de ce service, il devait bien y avoir des navires libres à Alexandrie, qui se trouvaient alors dans le port de Constantinople. Il est normal, en effet, que pour décider d'une réquisition urgente le préfet du prétoire se soit adressé, non pas aux propriétaires ou aux armateurs qui étaient loin et de ce fait difficilement touchables, mais aux responsables des navires, à ceux qui, par leur préposition, avaient le droit de conclure des contrats de navigation. Mais se substituant aux naviculaires défaillants le préfet du prétoire leur accorde la faveur finale : les pertes qu'ils pourront subir incomberont à ceux qu'ils auront remplacés.

1. Cf. ci-dessous, p. 267.

2. C. Th., XIII, 5, 7; Socrate, *Histoire ecclésiastique*, VI, 15.

3. C. Th., XIII, 5, 7.

4. Synésius, *Lettres*, 41 et 51. La réputation des navires et des marins de Carpathos est ancienne d'après Synésius, mais aussi d'après Isidore de Séville qui écrit (*Origines*, XIV, 6, 24) *ex hac insula dicuntur et carpasiae naues, magnae et spatiosae*. De toute manière les affirmations de Héron de Villefosse (art. *classis*, Dict. des Antiq.) ou de De Ruggiero (art. *classis*, Diz. epigr.) selon qui il s'agit de détachements militaires n'ont aucun fondement; cf. notre article : *Le navire de Carpathos*, art. cit.

5. Synésius, *Lettres*, 41, compare les navires de Carpathos à ceux des Phéaciens, comme eux ils sont doués de pensée : (Greek text).

Notre loi ne nous paraît donc pas permettre l'acceptation de la théorie de F. M. De Robertis, nous n'y voyons nullement cette opposition entre naviculaires, transporteurs d'État, et naoclères, transporteurs privés. Tout au long de leur existence les naoclères n'ont été autres que les *magistri navis* du Digeste. Ils correspondent assez exactement à ce que l'on appelait dans l'ancienne marine du commerce le subrécargue, c'est-à-dire « un mandataire du propriétaire du navire » ¹, « représentant de l'armateur en principe embarqué, mais non marin » ², ou encore au commis, « celui qui, sur un bâtiment marchand, est chargé de la vente de la cargaison » ³. Si l'on veut, en prenant un exemple bien connu dans une œuvre qui n'est certes guère historique, le naoclère, *magister navis*, serait, au début du roman d'Alexandre Dumas, *Le Comte de Monte-Cristo*, Danglars, alors que le *gubernator* ne serait autre que Dantès.

Les dépendants du naoclère

Avant de passer à l'étude du naviculaire proprement dit, et par conséquent à l'examen de l'hypothèse de Ch. Saumagne, nous devons signaler l'existence de gens qui nous paraissent être dans une situation de dépendance vis-à-vis des naoclères. Nous avons déjà vu, à propos du personnel embarqué, que les *diaetarii* n'étaient autres que les secrétaires, teneurs de livres et comptables, du naoclère *magister navis* dont la *diaeta* est le bureau à bord, mais un certain nombre de documents épigraphiques nous font connaître l'existence de pronaoclères, que faut-il entendre par ce terme?

Les vieux lexiques gréco-latins, qui connaissent le mot, le donnent comme un équivalent de *magister navis* ⁴; autrement dit il n'y aurait pas de différences entre le naoclère et le pronaoclère, ce qui est impensable puisque l'on ne comprendrait pas alors pourquoi avoir créé ce terme de pronaoclère quand on avait déjà celui de naoclère. Malheureusement pour nous les quelques inscriptions qui nous ont conservé mention de cette fonction sont, comme toutes celles qui concernent les naoclères (c'est pourquoi malgré leur abondance nous ne les avons pratiquement pas utilisées jusqu'ici), fort peu explicites. Il s'agit d'inscriptions d'εὐπλοια ⁵, c'est-à-dire d'actions de grâce pour une bonne navigation. L'une d'entre elles est cependant plus intéressante que les autres en ce sens qu'elle nous fait connaître à bord d'un même navire la présence d'un naoclère et d'un pronaoclère ⁶. Cette double présence nous interdit de considérer que le pronaoclère soit un sous-préposé du naoclère lorsque celui-ci, pour un motif ou pour un autre, ne peut embarquer. Cependant la composition même du mot nous invite à considérer que le pronaoclère est dans une situation de dépendance par rapport au naoclère, dans la situation si l'on veut du proreute vis-à-vis du *gubernator*; soit qu'il ait été préposé directement à cet office par le propriétaire du navire ou par son armateur, soit qu'il ait été

1. A. Jal, *Glossaire nautique*, ad uerbum,

2. J. Merrien, *Dictionnaire*, p. 574.

3. E. Littré, *Dictionnaire*, ad uerbum.

4. G. Götz, *Corpus Glossariorum*, t. II, p. 419, 21.

5. Cf. N. Sandberg, Εὐπλοια, *Études épigraphiques*, Acta Universit. Gotoburg., 1954, 8.

6. N. Sandberg, *op. cit.*, n° 43, à Thasos : ([Greek text](#)).

préposé par le naoclère dans les limites de sa propre préposition. Il peut ainsi soit assister, soit suppléer le naoclère dans ses fonctions.

Ainsi le pronauclère, qui mériterait tout aussi bien le nom de *promagister*, bien que celui-ci ne semble pas attesté dans ce sens, correspond très exactement aux définitions du *Digeste* : « Nous devons accepter comme *magister*, non seulement celui que l'armateur a préposé, mais aussi celui qui l'a été par le *magister* »¹ et cela même si l'armateur n'est pas au courant de cette préposition au second degré, peut-être même s'il l'a interdite². Il ne se confond pas avec les *συνναύκληροι* car ceux-ci sont sur le pied d'égalité les uns par rapport aux autres alors que le pronauclère, comme l'indique le préfixe *pro*, n'est pas égal au naoclère quand bien même il en assumerait les tâches.

Les naviculaires

Le naviculaire, comme nous le montre le sens premier du terme, est en rapport direct avec la navigation commerciale, mais, contrairement au naoclère, il n'est plus en principe, par fonction, un personnage embarqué : cela nous semble ressortir d'une manière évidente des faits.

Si nous exceptons le texte de Labeo, cité précédemment³, le *Digeste* connaît deux catégories de naviculaires que nous pourrions appeler les naviculaires actifs et les naviculaires honoraires, les uns et les autres sont groupés dans des organismes collectifs autorisés par la loi, des *corpora*⁴. Que faut-il entendre par cette distinction qui remonterait à l'époque antonine ? Le naviculaire actif est, non pas un navigant, mais celui dont les navires naviguent ; le naviculaire honoraire celui qui, ne possédant pas de navire, se contente d'avoir des fonds engagés dans une entreprise de naviculaires. Cette différence est très importante aux yeux de la loi : l'État ne reconnaît comme naviculaire que celui qui exploite directement les navires, c'est celui-là seul qui bénéficie des avantages qui ont été très tôt attachés à la fonction⁵. Cette insistance des textes juridiques nous montre qu'à cette époque l'État ne reconnaît pas encore les *corpora* (même s'il les reconnaît) comme légaux en tant qu'entités juridiques : il n'a pas affaire avec eux, mais uniquement avec les individus. Elle nous montre également que, contrairement à la théorie de Ch. Saumagne, c'est bel et bien l'exploitation des transports maritimes qui met le naviculaire au service du ravitaillement, et non pas la possession de biens grevés de servitudes vis-à-vis de l'annone ; d'ailleurs l'organisation annonaire telle qu'elle se présente au IV^e siècle n'existe pas encore.

1. D., XIV, 1, 1, 5 *magistrum autem accipimus non solum, quem exercitor praeposuit, sed et eum, quem magister.*

2. F. Ghionda, *art. cit.*, Riv. d. dir. della navig., 1935¹, p. 352-355.

3. D., XIX, 2, 13, 1.

4. D., III, 4, 1, pr. *Item collegia Romae certa sunt, quorum corpus Senatus consultis atque constitutionibus principalibus confirmatum est, ueluti pistorum et quorumquam aliorum, et nauiculariorum, qui et in prouinciis sunt.* Cf. F. De Visscher, *La notion de corpus et le régime des associations privées à Rome*, Scritti... Ferrini, t. IV, Milan, 1949, p. 43-54.

5. D., L, 6, 5, 6 *licet in corpore nauiculariorum quis sit, nauem tamen uel naues non habeat, nec omnia ei congruant, quae principalibus constitutionibus cauta sint, non poterit priuilegio nauiculariis indulto uti.*

Mais entre le second et le quatrième siècle il peut y avoir eu évolution, aussi ne peut-on s'appuyer sur les textes que nous venons de citer pour refuser absolument la position de Ch. Saumagne. Nous ne pourrions le faire que si les textes postérieurs nous permettent de semblables conclusions. Or si nous les étudions nous constatons que la situation n'a pas, en gros, évolué.

Pour le III^e siècle, si nous reprenons le texte d'Ulpien concernant les *diaetarii*, nous voyons qu'il considère comme à peu près équivalentes les fonctions de naviculaire et d'armateur *exercitor*¹; de même Callistrate, avant de citer à l'appui de ses dires les rescrits des empereurs de la dynastie antonine, affirme que l'immunité des charges publiques accordée aux naviculaires est une conséquence des dangers qu'ils courent pour le service de l'annone, et il rappelle avec force que ces immunités sont liées depuis l'époque d'Hadrien à la possession de navires de mer².

Cette relation absolue entre la propriété de navires de commerce, ou au moins leur exploitation, et la fonction de naviculaire nous est également attestée, pour la fin du IV^e siècle ou le début du V^e siècle, donc pour l'époque à laquelle se place Ch. Saumagne, par deux textes non juridiques, l'un de saint Paulin de Nole et l'autre de saint Augustin.

Dans une lettre que nous avons déjà rencontrée à plusieurs reprises, Paulin nous raconte les aventures d'un marin abandonné sur un navire en perdition par le reste de l'équipage et qui ne dut son salut qu'à l'intervention divine³. Ce navire s'était trouvé obligé de prendre la mer en plein hiver, donc en dehors du temps de la navigation, par suite de l'existence d'une crise très grave de ravitaillement à Rome pour aller avec beaucoup d'autres chercher du blé en Sardaigne. Ce navire appartient à un naviculaire qui n'a absolument rien à voir avec la culture du blé, il est simplement l'exploitant du navire. Le texte donne même l'impression qu'il était à bord, comme le montre la phrase que nous avons citée, mais en fait la suite du récit prouve qu'il n'en était rien et qu'il n'a pas participé aux dangers de cette navigation hivernale.

Beaucoup plus important encore est le sermon d'Augustin à ses fidèles d'Hippone, sermon dans lequel il leur explique pourquoi il n'a pas cru bon d'accepter l'héritage du naviculaire Boniface qui avait constitué l'Eglise d'Hippone comme légataire de ses biens : « Je n'ai pas voulu recueillir l'héritage de Boniface, non par miséricorde, mais par crainte. Je n'ai pas voulu que l'Église du Christ soit naviculaire. Certes nombreux sont ceux qui s'enrichissent grâce aux navires. Cependant il y avait un risque : si le navire allait en mer et faisait naufrage? Nous aurions dû alors livrer à la torture des hommes, suivant l'usage de l'enquête au sujet de la submersion d'un navire. Et ceux qui viendraient d'être libérés des flots seraient torturés par le juge? Mais nous ne les livrerions pas. Aucune loi certes ne peut y obliger l'Église. Mais il nous

1. D., IV, 9, 1, 3 *si quis igitur ex his (diaetariis) receperit, puto in exercitorem dandam actionem : quia is, qui eos huiusmodi officio praeposit, committi eis permittit : quanquam ipse naucularius uel magister id faciat.*

2. D., L, 6, 5, 3-9.

3. Paulin de Nole, *Lettres*, 49 *hieme superiore compulsus in Sardinia, cum ceteris nauculariis, inuehendas fiscalibus horreis fruges ministerio propriae nauis accipere, non exspectato tempore soliti commeatus, ante aestiuam temperiem onustum nauigium ui publica urgente dimisit.*

faudrait rembourser la cargaison fiscale, et où trouver l'argent? Il ne nous est pas permis de posséder des réserves; car il n'appartient pas à l'évêque de conserver de l'or et de repousser la main de celui qui supplie ... »¹.

Ces deux textes lèvent tous les doutes qui pourraient être formulés contre les liens étroits qui unissent le naviculaire au navire et non à la possession de terres affectées à l'annone. Le texte de saint Augustin est d'autant plus important qu'il est, comme l'inscription étudiée par Ch. Saumagne, un texte africain et qu'il nous montre de la part de l'évêque d'Hippone une connaissance très précise de la législation alors en vigueur sur les naufrages des cargaisons annonnaires².

C'est ce même lien qui apparaît au travers des lois du code Théodosien consacrées aux naviculaires, que ce soient celles du titre de *nauculariis*, du titre de *naufraziis* ou du titre de *praediis nauculariorum*³, voire même celles qui dispersées de-ci de-là dans d'autres titres concernent leurs activités⁴. Il serait certes fastidieux d'analyser en détail toutes ces lois, nous nous contenterons donc d'essayer d'en dégager les principaux enseignements.

Le naviculaire n'est pas un navigant mais un possesseur de navires⁵; le naviculaire est au service de l'annone, celle-ci doit être comprise dans un sens large, aussi bien le ravitaillement en blé des capitales et leur ravitaillement en huile⁶ que leur approvisionnement en bois de chauffage pour les thermes publics⁷. Pour si contraignant qu'il soit le service de l'annone semble malgré tout assez léger puisqu'il n'impose aux navires des naviculaires qu'un voyage tous les deux ans⁸ et qu'entre temps le naviculaire peut exploiter son navire pour son propre compte⁹. En échange de ce service le naviculaire reçoit tout d'abord un *epimetron*, c'est-à-dire un certain pourcentage de la cargaison¹⁰ et de nombreux avantages tant fiscaux¹¹ que juridiques¹².

Mais nous devons reconnaître que le code Théodosien nous présente un autre aspect du naviculaire qu'il ne faut pas passer sous silence, aspect qui donne à la théorie de Ch. Saumagne une certaine réalité : si le naviculaire est un exploitant de navire il est aussi un *possessor*. En effet le naviculariat demande

1. Augustin, *Sermons*, 356, 4 *Bonifacii hereditatem suscipere nolui : non misericordia, sed timore. Nauculariam nolui esse ecclesiam Christi. Multi sunt quidem, qui etiam de nauibus acquirunt. Tamen una tentatio esset, iret nauis et naufrageret : homines ad tormenta daturi eramus, ut de submersione nauis secundum consuetudinem quaeretur et torquerentur a iudice qui essent de fluctibus liberati? Sed non eos daremus. Nullo pacto enim hoc facere deceret Ecclesiam. Onus ergo fiscale persolueret? Sed unde persolueret? Enthecam nobis habere non licet. Non est enim episcopi seruare aurum et reuocare a se mendicantis manum ...*

2. C. Th., XIII, 9, 2-3 et 6: mise à la torture d'un certain nombre de membres de l'équipage pour vérifier la réalité du naufrage afin d'éviter les fraudes.

3. C. Th., XIII, 5; 6; 9.

4. C. Th., III, 31, 1; VI, 29, 11; VIII, 4, 11; XI, 28, 8; XII, 1, 134 et 149; XV, 14, 4.

5. C. Th., XIII, 5, 5; 27; 28; 34.

6. C. Th., XIII, 5, 8 sur les naviculaires espagnols; or l'Espagne était surtout fournisseur d'huile : cf. R. Étienne, *Les amphores du Testaccio au III^e siècle*, Mélanges d'archéol. et d'hist., t. LXI, 1949, p. 151 et suiv.

7. C. Th., XIII, 5, 10; cf. Symmaque, *Rapports*, 44.

8. C. Th., XIII, 5, 21, et 26.

9. C. Th., XIII, 5, 24.

10. C. Th., XII, 5, 7; XIII, 9, 3.

11. C. Th., XIII, 5, 5; 23; 24; 32.

12. C. Th., XIII, 5, 7.

de la part de ceux qui y sont engagés une fortune assez considérable pour qu'ils puissent être capables de faire face aux obligations que leur impose cette charge par rapport à l'État. Il faut par exemple qu'ils soient capables de construire ou d'entretenir des navires d'un certain tonnage ¹, de rembourser dans certains cas l'État du prix de la cargaison à eux confiée ². Cette fortune, qui garantit aux yeux de l'administration la bonne marche de leur charge, doit être une fortune terrienne qu'ils n'ont le droit ni d'abandonner, ni de soustraire à leur fonction ³. Pour si solide que soit cette fortune elle peut périlcliter; il y a donc là un danger pour la bonne marche du service public. Aussi lorsque la capacité financière des naviculaires vient à diminuer, l'État prend des mesures pour y remédier : il pratique maintenant la politique que suivaient les naviculaires eux-mêmes à l'époque des Antonins, c'est-à-dire qu'il crée des naviculaires honoraires. Nous le voyons ainsi adjoindre au *corpus* ou aux *corpora* des naviculaires des gens qui, sans en avoir les obligations maritimes, doivent participer par leur fortune et uniquement par elle à la *functio naucularia*, ils doivent, comme l'écrit le code, *ex propriis facultatibus onera naucularia sustinere* ⁴. Mais cette *functio naucularia* se distingue de celle que veut leur attribuer Ch. Saumagne en ce sens que les propriétés sont en tant que telles uniquement garantes des responsabilités financières des naviculaires, indépendamment de toutes les charges auxquelles elles peuvent être soumises vis-à-vis de la production annonaire.

Comment recruter ces nouveaux naviculaires honoraires qui ne sont autres que des bailleurs de fonds? En premier lieu par le maintien parmi les assujettis à la charge de tous ceux qui, par suite d'un héritage, viendraient à recueillir des biens affectés jusque-là à cette fonction. Telle est la pratique que nous montre le sermon de saint Augustin et c'était une pratique courante qui s'adressait même à des *corporati* aussi nécessaires que les boulangers romains ⁵. L'autre solution consiste à affecter à la fonction des *uacui* ⁶. Mais que faut-il entendre par ce terme? Surtout dans cette société du IV^e siècle que l'on s'accorde volontiers à considérer comme une juxtaposition de castes héréditaires. Pour F. M. De Robertis ils ne seraient autres évidemment que les naoclères, c'est-à-dire les entrepreneurs libres de transports maritimes ⁷. Mais un certain nombre de faits vont à l'encontre de cette interprétation. Le terme de *uacui* correspond à celui de *uacantes* qui nous est attesté par Symmaque à propos des mesures à prendre pour renforcer le *corpus mancipium salinarum*. Si nous acceptons la thèse énoncée nous devrions considérer que Symmaque a en vue des *mancipes salinarum* libres. Cela est insoutenable : nous ne savons pas s'il pouvait exister des exploitants libres de salines; et même en aurait-il existé que Symmaque ne les envisagerait nullement dans cette formule par suite des mesures qu'il propose : en premier lieu, rappel à la corporation de tous ceux qui d'une manière ou d'une autre se sont échappés de la fonction, prélèvement parmi

1. C. Th., XIII, 5, 27 et 28.

2. Augustin, *Sermons*, 346, 4.

3. C. Th., XIII, 5, 1; 2; 4; 7.

4. C. Th., XIII, 5, 2.

5. C. Th., XIII, 5, 2.

6. C. Th., XIII, 9, 3.

7. F. M. De Robertis, *art. cit.*

les membres des autres corporations, enfin adjonction des *uacantes*¹. Il nous semble que s'il s'agissait de professionnels libres, c'est à eux que l'on aurait fait appel sinon en première ligne tout au moins en seconde et non aux membres des autres corporations. Dans ces conditions les *uacui* du code ne peuvent pas être des naviculaires libres et nous devons entendre le terme, de même que celui de *uacantes*, comme désignant ceux qui jusque-là n'étaient astreints à aucun service public, ou plus exactement ceux dont les biens n'étaient affectés à aucun service public. C'est d'ailleurs bien là ce que déclare le code quand il dit : *quoscumque uacuos publico inuenerit officio, in complexum uestri ordinis adplicato*. Mais ce n'est pas n'importe qui que l'on agrège ainsi à un *corpus* défaillant, il faut que les nouveaux astreints soient capables de supporter les charges financières de la fonction, qu'ils soient, comme dit joliment le Code dans une autre loi que nous allons maintenant étudier, *idonei facultatibus*. Cette dernière loi à laquelle nous nous référons est tout aussi révélatrice du sens à attribuer au terme de *uacui*. Elle interdit de soumettre à la fonction naviculaire les Juifs et les Samaritains en tant que tels, étant donné que certains d'entre eux sont sans ressources et que d'autres sont occupés à des opérations commerciales de faible envergure; mais l'on doit y soumettre les membres de ces corps non professionnels qui possèdent les ressources suffisantes pour s'y consacrer. Comme il n'est nullement dit, et pour cause, que tous les membres de ces corporations se livraient au commerce maritime, nous sommes bien forcé de considérer que ceux d'entre eux qui se trouvent, en vertu de cette loi, affectés au naviculariat n'étaient pas forcément des armateurs libres². Cette loi est d'autant plus curieuse qu'adressée au préfet augustal elle intéresse l'Égypte, plus précisément Alexandrie ou Juifs et Samaritains possédaient, de tout temps, si l'on peut dire, une organisation particulière. Il est évident en effet que ce *corpus* des Juifs alexandrins n'est que l'héritier du vieux πολιτευμα de l'époque hellénistique. De plus elle suppose l'existence de naviculaires alexandrins, alors que l'existence de la flotte alexandrine du blé présupposerait l'inexistence de naviculaires.

Ces données des sources tant littéraires que juridiques nous sont confirmées par les apports de l'épigraphie, apports qui ont l'avantage de nous permettre de remonter à une époque beaucoup plus ancienne que les textes considérés jusqu'ici. Pour le début du III^e siècle, si nous acceptons la date proposée par D. Van Berchem³, la série des mosaïques ostiennes de la place des corporations nous fait connaître de nombreux groupes de naviculaires de Gaule, de Sardaigne et d'Afrique⁴ qui, souvent associés aux *negotiatores*, nous apparaissent

1. Symmaque, *Rapports*, 44 *ut his (mancipibus) ... qui ante secreti atque excusati fuerant redderentur et ex aliis corporibus seu uacantibus iusta supplementa incunctanter acciperent* ...

2. C. Th., XIII, 5, 18 *Imppp. Valentinianus, Theodosius, et Arcadius AAA. Alexandro pf augustali : Iudaeorum corpus ac Samaritanorum ad nauiculariam functionem non iure uocari cognoscitur; quicquid enim uniuerso corpori uidetur indici, nullam specialiter potest obligari personam. Unde sicut inopes, uilibusque commerciis occupati nauiculariae translationis munus obire non debent, ita idoneos facultatibus, qui ex his corporibus deligi poterunt ad praedictam functionem, haberi non oportet immunes. Dat. XII Kal. Mart. Constantinopoli, Valentiniano A. IV et Neotherio Coss. (390).*

3. D. Van Berchem, *Les distributions de blé et d'argent à la plèbe romaine sous l'Empire*, Genève, 1939, p. 110-114.

4. G. Calza, *Il piazzale delle corporazioni e la funzione commerciale di Ostia*, *Bullettino comunale*, 1915, p. 178-206; R. Meiggs, *Ostia*, p. 449-451, pl. XXII à XXV.

bien déjà comme des entrepreneurs de transport maritime engagés au service de l'annonne. Cela est encore plus évident pour deux groupes de naviculaires, représentés à Ostie, ceux de Narbonne et ceux d'Arles dès le II^e siècle.

En plus de la mosaïque ostienne que nous avons déjà étudiée à propos des machines des ports ¹, les naviculaires narbonnais nous sont connus par un certain nombre d'inscriptions conservées dans les musées locaux ². Si la plupart ne sont que des noms pour nous, il en est quelques-uns pour lesquels nous sommes mieux renseignés. Si nous ne pouvons affirmer d'une manière absolue que le Chéréas à qui son affranchi Blastus éleva un monument, dont nous avons retrouvé l'inscription ³, soit un naviculaire comme l'a soutenu A. Héron de Villefosse ⁴, nous devons cependant considérer qu'il y a de fortes probabilités à cela. Nous savons en effet que s'il fut augure, questeur et honoré des ornements édiliens à Narbonne même, il reçut également les ornements édiliens, duumviraux, flaminiaux et auguraux, à titre honoraire, dans un certain nombre de ports de Sicile dont Syracuse et Panorme. Or, qui plus qu'un naviculaire pourrait être ainsi honoré dans quelques-uns des ports les plus importants de la Méditerranée occidentale? Cette hypothèse se trouve en quelque sorte appuyée du fait qu'à Rome même, au fameux « monte Testaccio », l'on a retrouvé un certain nombre de marques d'amphores portant le nom des Aponii, famille narbonnaise dont notre Chéréas faisait partie ⁵.

Beaucoup plus importantes sont les inscriptions qui concernent les Fadii et les Olitii. Si, à Narbonne même, nous n'avons pas, parmi les nombreuses inscriptions concernant les Fadii, de textes se référant à leur qualité de naviculaires, celle-ci nous est à peu près sûrement affirmée par le grand nombre de marques d'amphores à leurs noms retrouvées au « monte Testaccio » ⁶. Leur richesse et leur puissance se marquent du fait qu'ils avaient des représentants permanents à Rome, où l'on a retrouvé leurs inscriptions funéraires ⁷ et plus encore peut-être du fait que le plus illustre d'entre eux, S. Fadius Secundus Musa, dut participer de ses deniers à la reconstruction du Capitole de sa ville après l'incendie de 140 ⁸ et que c'est l'une de ses *lapidariae naues*, transportant des colonnes en marbre de Carrare qui a coulé au large de Saint-Tropez où les fouilles sous-marines l'ont retrouvée ⁹.

1. Ci-dessus, p. 172.

2. A. Grenier, *Carte archéologique, Aude*, p. 31-32.

3. ILG, 573 [A]ponio L(ucii) fil(io) Pap(iria) / [Ch]ereae auguri, quaes / [tor]i c(olonia) l(ulia) P(atema) C(laudia) N(arbone) M(artia) aedilicis or / [namentis honorato ob / [qua]m rem rei p(ublicae) Narbonens(is) / [(sestertium)m] d intulit item prouinc(ia) / [Sicil]ia Syracusis Thermis / [Him]eris Panhormo aedili / [cis e]t du(u)muirilibus [et] / [f]lamonis et au[gura] / [l]ibus ornament[is] / honorato / [Apo]nius Blas[tus] / [pa]trono op[timo] / d(edit) [d(edicauit)].

4. A. Héron de Villefosse, *Deux armateurs narbonnais*, Mél. de la Soc. des Antiquaires de Fr., t.LXXIV, 1915, p. 182 et suiv.

5. CIL, XV, 4072.

6. CIL, XV, 3863-3873; 3856-3862; 3874.

7. Cf. CIL, VI, Indices, p. 79 à comparer avec les Fadii narbonnais.

8. A. Grenier, *Les Capitales romaines en Gaule*, CRAI, 1956, p. 316-323; *Carte archéologique, Aude*, p. 94-96.

9. F. Benoît, *Antibes, Anthéor, Saint-Tropez*, Gallia, t. VIII, 1950, p. 129; Ph. Diolé, *Promenades d'archéologie sous-marines*, p. 135-147.

Pour ce qui est des Olitii notre connaissance est du même ordre : comme pour les précédents nous avons des inscriptions narbonnaises ne spécifiant pas leur qualité ¹, mais nous trouvons à Rome dans le tas de déchets du « monte Testaccio » un certain nombre de marques d'amphores à leur nom ².

Ces inscriptions nous renseignent sur la structure du naviculariat à Narbonne à la fin du II^e siècle. Nous voyons l'étendue relative de leurs relations en Méditerranée occidentale : rapports avec Rome, mais aussi avec la Sicile; à ces rapports nous pouvons ajouter d'une manière certaine ceux avec les provinces espagnoles voisines ³ et sans doute des rapports avec l'Afrique ⁴ sans que nous osions mettre en relations les Fadii narbonnais avec leurs homonymes africains ⁵. Le fait que nous ne voyons nulle part apparaître de *corpus* des naviculaires narbonnais et que par contre les amphores du « monte Testaccio » se rapportent à des familles bien déterminées nous invite à considérer que Narbonne n'a pas connu à l'époque du Haut-Empire d'autre forme d'exploitation du naviculariat qu'une forme familiale. Les entreprises narbonnaises de transport maritime sont absolument libres par rapport à l'État, même si, ce qui est vraisemblable vu la présence de leurs marchandises à Rome au dépôt annonaire, ce dernier utilise leurs services : rien ne nous permet de supposer pour le moment, avec A. Grenier, « l'existence d'un groupement des armateurs et commerçants de Narbonne » ⁶, quand bien même ils étaient représentés, mais, un peu plus tard, à la place des corporations ostiennes.

Cette indépendance des naviculaires par rapport à l'État et par rapport à toute organisation collective nous la retrouvons dans une inscription d'autant plus curieuse qu'il s'agit d'une inscription lyonnaise en l'honneur d'un naviculaire marin ⁷. L'existence dans cette ville d'un naviculaire s'explique aisément par suite des relations commerciales de la métropole des Gaules avec la Méditerranée par le Rhône. De même, dans une ville qui connaissait de nombreux marins, on comprend que l'on ait éprouvé le besoin de spécifier « marin » à la suite de naviculaire pour ôter toute ambiguïté possible au terme de naviculaire (il en est parfois de même à Arles, comme nous le verrons, et à Narbonne ⁸). Or ce naviculaire, à qui ses affranchis élèvent ce monument funéraire sous le signe de l'ascia, fait librement, car rien n'indique dans son inscription le moindre rapport avec une organisation annonaire, avec son navire du transport en direction de Pouzzoles et de Rome. Cela ressort de ce qu'il a reçu à Pouzzoles, comme à Lyon, un certain nombre d'honneurs municipaux et de ce qu'il a droit à faire porter à côté de son nom la prestigieuse mention *domo Roma*, honneur qui ne peut guère s'expliquer que par des

1. *CIL*, XII, 4406.

2. *CIL*, XV, 3976.

3. L. Hermet, *Communication du Musée*, Procès verbaux de la Commission archéologique de Narbonne, séance du 2 mai 1910.

4. Rapports assurés pour le IV^e siècle, cf. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I.

5. *ILAlg.*, t. I, 618, 1550, 1551, 2428; de même des Aponii : 336, 3176, 3177, mais il semble tout de même difficile d'établir des rapports à partir de ces similitudes de noms.

6. A. Grenier, *Carte archéologique, Aude*, p. 31.

7. *CIL*, XIII, 1942.

8. *CIL*, XII, 4398, D(is) M(anibus) / Tib(eri) luni Eudoxi / nauicul(ari) mar(ini) / c(oloniae) I(uliae) P(aternae) C(laudiae) N(arbonensis) ...

rapports assez étroits avec la Ville par excellence ¹. Mais, comme les naviculaires de Narbonne, notre Q. Capitonius Probatas senior est un entrepreneur indépendant ne faisant partie d'aucun corpus ². Une question se pose d'ailleurs à propos de ce texte : quel était le port d'attache du navire de Capitonius? Était-ce Lyon? auquel cas son navire ne devait pas être de grande dimension; était-ce Arles? puisque c'est là le port normal de la vallée du Rhône; ou bien était-ce un autre port, peut-être celui de Pouzzoles dont les relations avec Lyon nous sont assurées par une autre inscription, malheureusement si mutilée qu'il n'y a pas grand-chose à en tirer ³? Son nom, son installation lyonnaise et celle de ses affranchis militent en faveur de la première de ces villes ⁴.

Les inscriptions gauloises que nous venons de voir semblent relativement anciennes, elles datent pour la plupart du second siècle, par contre celles de l'autre grande ville commerciale et maritime de la Gaule, Arles, paraissent dans l'ensemble un peu plus récentes et présentent un intérêt considérable du fait de l'évolution qui transparaît au travers de leurs textes concernant l'organisation du naviculariat. Ces inscriptions peuvent se classer en trois groupes : inscriptions concernant des naviculaires individuels, ne paraissant rattachés à aucune organisation ⁵; inscriptions concernant les membres du *corpus nauiculariorum* ⁶; enfin inscriptions concernant les *quinque corpora nauiculariorum* ⁷. Avant d'aborder les problèmes soulevés par ces différences nous devons souligner que les naviculaires arlésiens ont un champ d'action très étendu et qu'ils sont au service de l'annone, comme le montre la célèbre décision des services annonaires dans leur conflit avec les *mensores*, décision dont nous avons retrouvé la copie à Beyrouth, ce qui laisse supposer qu'ils avaient une *statio* dans ce port ⁸; ils sont des gens très riches et puissants, c'est pourquoi les autres corporations en rapport avec la navigation, tant fluviale que maritime, viennent prendre leurs patrons parmi leurs membres ⁹. En tant que *corpus*, ou que *corpora*, ils ont des employés attachés à leurs bureaux ¹⁰, peut-être même des esclaves de leur organisation ¹¹. Mais ils sont en rapport

1. Traditionnellement on voit dans cette mention le fait qu'il s'agissait d'un natif de Rome (par exemple Allmer, *Inscriptions antiques du musée de Lyon*, t. II, p. 400); mais D. Van Berchem (*Distributions de blé ...*, p. 34 et suiv.) a montré que cette *origo* peut s'acquérir autrement que par naissance.

2. *CIL*, XIII, 1942, *D(is) M(anibus) / Q(uinti) Capitoni Probati / senioris, domo Rom(a) (se)uiri Aug(ustalis) Lugudun(i) / et Puteolis / nauic(u)lariorum Nereus et Palaemon / liberti patrono / quod sibi uiuus insti/tuit posteris(ue) suis/ et sub ascia dedicau(it)*.

3. *CIL*, XIII, 2022, mention d'un Puteolanus à Lyon; de même on peut y joindre *CIL*, XIII, 1960, où il est question d'un patron de corporation de bateliers lyonnais originaire d'une colonie *Flauia augusta* que Waltzing (*op. cit.*, t. III, p. 570, n° 2095) considère comme étant Pouzzoles, ce qui semble bien douteux, Allmer (*op. cit.*, t. II, p. 470) nous paraît plus près de la vraisemblance en y voyant Auenticum.

4. Cf. notre communication au 89^e Congrès des Sociétés savantes, Lyon, 1963 : *Les relations de Lyon et de la mer : à propos de CIL, XIII, 1942*.

5. *CIL*, XII, 704.

6. *CIL*, XII, 982.

7. *CIL*, XII, 672.

8. *CIL*, III, 14165 (8); cf. A. Barot, *art. cit.*, *Rev. archéol.*, 1905.

9. *CIL*, XII, 982 : M. Frontonius Europus est patron des nautes de la Durance et des utricularies.

10. *CIL*, XII, 718, un *apparitor nauiculariorum stationis*.

11. *CIL*, XII, 853 Q(uintus) Nauicularius Victor, le nom du personnage laisse supposer qu'il a agit d'un affranchi du *corpus* des naviculaires; cf. L. A. Constans, *Arles antique*, p. 207.

étroit, voire même dans la dépendance, avec l'administration de l'annone romaine, aussi ont-ils eux-mêmes pour patrons les hauts fonctionnaires de cette administration ¹.

Nous pouvons considérer que parmi ces naviculaires arlésiens les plus anciens sont ceux qui nous apparaissent détachés de toute organisation collective et que nous pouvons les rapprocher des naviculaires narbonnais; mais pour les autres comment se présente l'évolution? L. A. Constans considère que le *corpus nauiculariorum* est forcément antérieur aux *quinque corpora*, qu'il s'agit là d'une évolution marquant le développement de la puissance économique du port rhodanien ². Cette interprétation nous semble cependant soulever certaine difficulté. Les naviculaires arlésiens étaient-ils si nombreux qu'ils aient pu donner naissance à plusieurs corporations, car c'est bien là le sens que L. A. Constans attribue au terme de *corpus*? Nous avouons ne pas comprendre pourquoi, à partir du moment où le système de la corporation professionnelle se développe, les naviculaires d'Arles auraient préféré un régime de corporations multiples, donc a priori moins fortes, en face des services annonaires, que la corporation unique. En présence de cette difficulté nous pensons que la chronologie doit être inverse de celle jusqu'ici proposée, c'est-à-dire que les *quinque corpora* ont précédé le *corpus*. Les entreprises de transport maritime d'Arles n'étant pas comme celles de Narbonne des entreprises familiales auraient formé des *corpora*, des sociétés, et les *quinque corpora* ne seraient autres que les cinq grandes sociétés de transport du port, laissant peut-être subsister à leurs côtés des naviculaires individuels, dans la mesure où ils pouvaient vivre sans être absorbés. Par la suite, l'évolution du monde économique romain allant vers l'organisation d'associations professionnelles sous le contrôle de l'État, les *quinque corpora* auraient dû fusionner entre eux, et avec les survivants de l'entreprise individuelle, pour former le *corpus* unique des naviculaires arlésiens.

En dehors de ceux de Gaule nos renseignements concernant les naviculaires dans les autres régions de l'Empire sont assez maigres. Nous savons qu'il y en avait en Espagne où une inscription nous fait connaître tout à la fois leur existence et leur dépendance vis-à-vis de l'annone ³, ce qui nous est confirmé par l'abondance des arrivages espagnols au port fluvial de Rome, abondance qui nous est attestée par les débris du « monte Testaccio » ⁴. Nous ignorons malheureusement tout de leur organisation, ce n'est que pour le IV^e siècle que nous pouvons supposer, puisqu'ils existent encore, leur groupement en corporation ⁵. Les inscriptions nous font également connaître des naviculaires en Italie. Nous voyons ainsi une organisation regroupant les naviculaires de la mer Adriatique ⁶, sans que nous puissions savoir ce qu'elle représente; peut-être regroupait-elle les naviculaires des petits ports de l'Adriatique, mais ce

1. *CIL*, XII, 672, en l'honneur du procurateur des Augustes pour l'annone en Narbonnaise et Ligurie patron des naviculaires; *CIL*, XII, 692, en l'honneur du duumvir patron des naviculaires non groupés en *corpus*.

2. L.-A. Constans, *Arles antique*, p. 206.

3. *CIL*, II, 1180, en l'honneur d'un *adiutor praefecti annonae* chargé de veiller au travail des naviculaires pour le transport de l'huile espagnole et africaine.

4. R. Étienne, *art. cit.*

5. *C. Th.*, XIII, 5, 4.

6. *CIL*, VI, 9682; XIV, 409; de même naviculaires à Pesaro, *CIL*, XI, 6362, 6369, 6378.

n'est là qu'une pure hypothèse. A Ostie même nous connaissons quelques inscriptions de naviculaires dont certains apparaissent spécialisés dans le transport d'un produit déterminé ¹. En dehors de ces quelques mentions nous ne voyons pour le moment apparaître d'autres naviculaires en Italie qu'à Terracine ². Si de l'Italie nous passons à l'Afrique nous nous trouvons en présence, contrairement à ce que l'on pourrait supposer par suite de l'importance de ces régions pour le ravitaillement de Rome, d'une aussi grande indigence en matière d'inscriptions ³.

A ces données épigraphiques du Haut-Empire il nous faut joindre quelques inscriptions du IV^e siècle, tant romaines qu'africaines, qui ne nous apportent pratiquement rien sur la profession, surtout quand on les compare à l'abondance des sources juridiques pour cette même période ⁴.

L'intérêt essentiel de ces documents épigraphiques est double : ils nous montrent tout d'abord le passage de l'entreprise totalement privée à l'entreprise contrôlée par l'État à la suite des nécessités du ravitaillement annonaire de la capitale; ils nous montrent ensuite que le naviculariat, conçu à l'origine comme la grande entreprise de transport maritime, est une forme d'exploitation originale, née et développée dans les régions occidentales de la Méditerranée. C'est Constantin, après la création de la nouvelle capitale, qui dut transplanter ce genre d'entreprise dans le bassin oriental de la Méditerranée pour les besoins du ravitaillement de Constantinople, et c'est ainsi qu'elle nous apparaît dans le code Théodosien ⁵.

Si Constantin généralisa l'institution du naviculariat à la mode occidentale, cela ne veut pas dire que l'Orient n'ait point connu avant lui l'existence de la grande propriété navale. Nous pouvons certes laisser de côté, par suite de son caractère hautement fantaisiste, le texte éthiopien des martyrs antiochiens qui nous montre, à l'époque de Dioclétien, saint Just possédant des milliers de navires de commerce ⁶, mais nous ne pouvons négliger, malgré son caractère romanesque, le dialogue de Lucien. Nous voyons en effet, à la fin du *Navire*, l'un des héros rêver qu'il est le maître d'un gros navire de transport, semblable à l'*Isis*, avec lequel il fait fortune; à ce rêve son interlocuteur Lykinos répond en lui disant : « Possède si tu veux cinq navires plus beaux et plus grands que le bateau égyptien et, chose capitale, insubmersibles; je veux même qu'ils te transportent, chaque année, cinq charges de blé, bien que je prévoie, ô le meilleur des naoclères, combien tu seras alors insupportable à nous autres » ⁷. Il est à peu près sûr que Lucien envisage ici la fonction occidentale du navicu-

1. *CIL*, XIV, 4648 = Année épigr., 1930, n° 132; certains sont spécialisés tels les *naicularii lignarii* de *CIL*, XIV, 279.

2. *CIL*, XIV, 278.

3. *ILA*, 60.

4. *CIL*, VI, 10740; VIII, 969, 970. A ces inscriptions il faut joindre une inscription alpine trouvée à Nauportus non loin d'Emona (Laybach) nous faisant connaître des naviculaires (cf. A. Graf, *Übersicht der antiken Geographie von Pannonien*, Budapest, 1936, p. 43-44), *CIL*, III, 10771. Mais l'état fragmentaire de l'inscription rend son interprétation très difficile; sans doute faut-il y voir des naviculaires de l'Adriatique, puisque nous nous trouvons sur la grande voie de pénétration économique d'Aquilée aux pays danubiens, cf. ci-dessus p. 98.

5. *C. Th.*, XIII, 5, 7.

6. *Corpus scriptorum Christianorum orientalium, Scriptores Aethiopici*, t. XXVIII, 1907, p. 73.

7. Lucien, *Le Navire*, 14 (trad. E. Chambry, coll. Garnier, t. III, p. 216).

lariat et que, comme le grec n'a pas d'autre mot pour la désigner, il utilise pour ce faire le terme de *naulère*, bien que cet emploi soit en contradiction avec celui qu'il a fait précédemment dans ce même dialogue de ce même terme ¹. L'exagération du texte, sur laquelle nous avons déjà insisté, fait que nous ne pouvons tout prendre pour argent comptant dans ce qu'il écrit; cependant il nous semble que le texte de Lucien n'aurait guère eu de chance d'être compris de ses lecteurs si, à l'époque où il écrivait, l'Orient n'avait point connu des entreprises de transports maritimes groupant plusieurs navires entre les mains d'un seul individu, ce qui est l'une des formes du *naviculariat* puisqu'il ne peut être question dans ce cas, pour le *naviculaire*, d'accompagner ses navires dans leurs opérations commerciales ².

Naviculaires et naulères dans les textes postérieurs au IV^e siècle

L'extrême fin de la période que nous étudions et la période suivante ont vu apparaître une évolution du mot *naviculaire* aussi bien en Occident qu'en Orient.

En Occident, comme nous l'a montré l'étude de l'évolution du tonnage des flottes commerciales ³, le transport maritime connaît une crise telle qu'il ne peut s'en remettre et que, par suite des vicissitudes politiques et économiques de la région, il disparaît à peu près totalement. Mais, si la sortie du monde romain des riches provinces de Gaule, d'Espagne et d'Afrique amène la disparition de la fonction traditionnelle du *naviculariat*, le mot de *naviculaire*, contrairement à ce que l'on aurait pu penser, ne disparaît pas pour autant. Si nous considérons l'œuvre de Cassiodore, nous voyons qu'à l'époque de la domination ostrogothique en Italie, il existe toujours des *naulères* et des *naviculaires*. Les premiers correspondent toujours à la description que nous en avons donnée : ce sont eux qui, à bord des navires, sont responsables de la cargaison, président à sa vente, doivent des comptes à l'État lorsqu'il s'agit d'une cargaison fiscale ⁴. Par contre, les *naviculaires* n'ont plus rien à voir avec la navigation et nous observons à leur propos le stade final de l'évolution, conforme aux propositions formulées par Ch. Saumagne pour la fin du IV^e siècle. En effet, dans Cassiodore, le *naviculaire* n'est plus qu'un grand propriétaire dont les biens sont grevés de prestations annonnaires, c'est pourquoi nous ne les trouvons plus dans des ports, mais dans les régions agricoles : *naviculaires* de Campanie, de Lucanie et de Toscane ⁵.

La mention de la Toscane, parmi les provinces où l'on trouve des *naviculaires*, est d'autant plus intéressante qu'elle nous permet d'éclairer tout à la fois l'évolution du mot et l'un des grands scandales économiques du règne de Valentinien I^{er}. Ammien Marcellin nous rapporte ainsi que l'accusateur du préfet de la ville Orfitus, l'ancien boulanger Terentius, devenu grâce à sa délation correcteur de la Toscane annonaire, avait été convaincu de fraudes

1. Lucien, *Le Navire*, 7.

2. Nous laissons de côté parce qu'en dehors de la Méditerranée les textes concernant les *naulères* palmyréniens de la mer Rouge qui doivent être des entrepreneurs à l'occidentale plutôt que des *naulères* à la grecque (Année épigr., 1912, n° 171).

3. Cf. ci-dessus, I^{re} partie, chap. III.

4. Cassiodore, *Variae*, V, 35.

5. Cassiodore, *Variae*, IV, 5.

in nauiculariorum negotio ¹. Comme nous ne connaissons pas par ailleurs de naviculaires toscans, que d'autre part le nom même de Toscane annoncière montre que cette région contribuait au ravitaillement de Rome, nous sommes en droit de penser que, par suite de leurs richesses, les *possessores* de cette province, déjà en rapports avec l'administration de l'annone, avaient été versés par Valentinien dans le corps des naviculaires en tant que membres honoraires, c'est-à-dire de bailleurs de fonds. Une fois le naviculariat disparu ils conservèrent le titre d'une fonction qu'ils n'avaient de fait jamais exercée. En Orient, comme le naviculariat n'y avait jamais été autre chose qu'une institution étrangère, tardive, imposée par les Empereurs, donc sans fondement profond dans les traditions économiques du pays, il n'était pas entré dans les mœurs; si bien que la rupture de l'Empire eut pour conséquence logique sa disparition. A nouveau l'on ne connaît plus dans ces régions que les flottes du blé et la vieille organisation des naclères subrécargues. La preuve en est la transformation subie par les lois du code Théodosien sur les naviculaires lors de leur passage au code Justinien, transformation dans laquelle F. M. De Robertis veut voir la disparition des entrepreneurs libres. Cette hypothèse se heurte au fait que, si le naviculaire est le transporteur au service de l'État et le naclère le transporteur libre, on ne voit pas pourquoi, étant donné que Justinien considère le latin comme la langue officielle de son Empire et que la transformation consiste au passage sous le contrôle de l'État de l'ensemble de la profession, c'est le terme de naviculaire qui a disparu et non point celui de naclère.

Dans l'ensemble des lois qui concernent les naviculaires au code Théodosien, nous pouvons distinguer trois groupes par rapport au recueil de Justinien : celles qui ont purement et simplement disparu ²; celles qui sont passées telles quelles, sans le moindre changement ³; enfin celles qui ont été profondément transformées, auxquelles nous ajouterons celles qui n'apparaissent que dans la compilation justinienne ⁴. Mais parmi les lois présentes dans le nouveau code nous devons considérer celles qui ont conservé le terme de naviculaire ⁵ et celles où il a disparu au profit de celui de naclère ⁶.

Examinons tout d'abord les lois qui ont conservé le terme de naviculaire. Nous trouvons parmi elles deux lois qui ne se rapportent pas à des problèmes de navigation : l'une a trait à l'exemption de la tutelle ⁷, l'autre à l'interdiction d'astreindre à la fonction naviculaire, mais aussi aux fonctions de curiales et aux corvées de charroi les *cohortales* de Syrie ⁸. Il s'agit donc dans les deux cas de lois générales qui peuvent simplement s'entendre comme se rapportant

1. Ammien Marcellin, XXVII, 3, 2, *Terentius enim, humili genere in Urbe natus et pistor, ad uicem praemii, quia peculatus reum detulerat Orfitum ex praefecto, hanc eandem provinciam correctoris administraverat potestate. Eaque confidentia deinceps inquietius agitans multa, in nauiculariorum negotio falsum admisisse convictus* ... (cf. A. Chastagnol, *Préfecture urbaine*, p. 98 et 342).

2. C. Th., VI, 29 et 1, 11; XI, 28, 8; XII, 1, 134 et 149; toutes les lois du titre XIII, 5, à l'exception de 9, 26, 29, 32, 33, 34; XIII, 6, 1 à 4; XIII, 9, 2 et 5; XIII, 6, 9 et 10.

3. C. Th., XIII, 5, 35 cas unique.

4. Transformées C. Th., XIII, 5, 9; 26; 29; 32; 33; 34; XIII, 6, 5; 7; 8; XIII, 9, 1; 3; 4; 6. Lois ajoutées C. J., XI, 1, 1 et 2; XI, 5, 1.

5. C. J., V, 62, 24; XII, 58, 3; XI, 2, lex unica; XI, 3, 2; 3; 5.

6. C. J., XI, 1, 3; 4; 5; 8; XI, 5, 6.

7. C. Th., III, 31, 1 = C. J., V, 62, 24.

8. C. Th., VIII, 4, 11 = C. J., XII, 58, 3.

aux transports maritimes, sans que le terme de naviculaire ait pour autant à l'époque justinienne un sens déterminé. Mais les plus importantes sont évidemment celles qui concernent les biens des naviculaires et les naufrages.

Les premières peuvent s'expliquer assez facilement de deux manières. Les lois jadis en vigueur au sujet des biens des naviculaires peuvent être valables pour toutes les autres fonctions reposant sur la possession de certains biens affectés, il n'y avait donc pas besoin de transformer le mot. La *functio nauicularia*, bien que détournée de son sens primitif, subsiste toujours en Occident où elle reste attachée à la possession de certains biens, or le code Justinien a une valeur universelle.

Pour ce qui est des secondes, le code Justinien ne les présente pas du tout de la même manière que le code Théodosien. Il commence par introduire une loi de Constantin, ou plus vraisemblablement des Sévères, qui ne se réfère pas le moins du monde aux naviculaires, mais aux *domini nauium*. Ce faisant elle permet pour le lecteur du temps d'interpréter dans les autres lois le naviculaire comme étant le propriétaire du navire ¹, sans qu'il soit nécessaire de les mettre en rapport avec la fonction naviculaire du IV^e siècle. De plus il ajoute à la fin de son titre *de naufragiis* la loi du titre des naviculaires du code Théodosien, que nous avons déjà longuement analysée, sur les mesures destinées à assurer le ravitaillement de Constantinople en 409, mais en transformant le *concilium nauiculariorum* de la fin en un *concilium nauclerorum*, ce qui la fait entrer dans la seconde catégorie que nous avons indiquée ². Pour les autres lois, celles qui concernent la procédure en matière de naufrage n'ont pas été transformées, mais ce sont des lois très générales, dans lesquelles la mention du naviculaire n'a pas grande importance; par contre celle qui concernait dans le code Théodosien les réclamations des naviculaires africains au sujet des transports hivernaux a été totalement mutilée. Tout ce qui avait trait au cas particulier des naviculaires africains a été supprimé et il ne reste plus que les clauses sur la recherche des responsabilités en matière de naufrage et celles sur le *mare clausum*. Ce sont là des clauses très générales s'appliquant à tous les navigateurs et qui, comme elles ne concernaient pas les nauclères représentés dans cette loi par les *magistri nauium*, n'ont pas été transformées ³.

Les textes les plus importants sont ceux de l'ancien titre du code Théodosien : *De nauiculariis* ⁴, devenu au code Justinien le titre *De nauiculariis seu naucleris publicas species transportantibus et de tollenda lustralis auri collatione* ⁵. Cette seconde partie du texte, qui ne nous intéresse pas, se rapporte aux deux textes grecs placés en tête du titre et qui n'ont absolument rien à voir avec la suite; par contre, l'identité posée entre les naviculaires et les nauclères est pour nous essentielle. En effet, la manière même dont cette identité nous est présentée montre que pour les sujets de l'Empire de Justinien le terme de naviculaire ne voulait plus rien dire et qu'il était nécessaire de le leur expliquer à partir du terme de nauclère, le seul qu'ils connaissaient. Cette explication mise en tête du titre peut d'ailleurs nous montrer pourquoi, dans

1. C. J., XI, 5, 1.

2. C. Th., XIII, 5, 32 = C. J., XI, 1, 6.

3. C. Th., XIII, 9, 3 = C. J., XI, 5, 3.

4. C. Th., XIII, 5.

5. C. J., XI, 1.

les titres 2 et 5 que nous avons étudiés, on n'a pas éprouvé le besoin de corriger *naviculaire* puisque l'on venait d'expliquer l'équivalence. De toute manière dans ces quelques lois, peu nombreuses, si on les compare à celles du même titre au code Théodosien, le *naviculaire* a bel et bien disparu pour faire place au *naulère*. Or ces lois ne concernent pas directement le *naviculaire*, ce sont des lois d'un ordre très général qui se rapportent à la navigation, et il en était de même dans leurs versions théodosiennes. Il s'agit de l'interdiction de brimer les *naulères* qui transportent des cargaisons annonnaires ¹, du délai accordé au *naulère* pour rapporter l'attestation du transport effectué ², de la lutte contre les rapines faites au détriment des *naulères* ³, de la réquisition des *naulères* pour le ravitaillement de Constantinople (ce qui va contre la thèse de F. M. De Robertis ⁴), de la peine de mort infligée à ceux qui ont détourné des cargaisons annonnaires ⁵, enfin de l'obligation de prendre la mer en plein hiver dans les cas de nécessité ⁶. Comme on le voit, ces lois se comprennent tout aussi bien qu'elles soient adressées aux *naviculaires* entrepreneurs, comme dans le code Théodosien, ou aux *naulères* subrécargues, comme dans le Justinien. C'est là plus que sûrement le motif pour lequel elles sont les seules à être passées de l'un à l'autre code.

Cette évolution sémantique des mots de *naulère* et de *naviculaire* présente donc cette originalité de nous ramener au VI^e siècle à la situation du I^{er} siècle avant notre ère tout au moins en Orient.

Exercitor et dominus navis

Le sens du mot *exercitor* ne présente aucune difficulté, c'est l'armateur, celui qui frète un navire et qui de ce fait bénéficie des revenus de son exploitation commerciale. C'est donc lui qui prépose le *naulère* ou le *magister* et qui pour cela en est responsable au point de vue juridique, il est tenu par leurs actes ⁷. Mais si dans notre monde moderne on ne distingue pas en règle générale entre l'armateur et le propriétaire (armateur : celui qui arme un bâtiment, donc son propriétaire ⁸), dans l'Antiquité il n'en était pas de même : l'armateur pouvait être le propriétaire, le *dominus navis*, il pouvait être également, soit un simple locataire à temps, soit un locataire perpétuel ⁹. Les *naviculaires* de l'époque classique et du Bas-Empire faisaient partie la plupart du temps de la catégorie des propriétaires armateurs, c'est pourquoi, alors que le *Digeste* consacre de nombreux passages aux *exercitores*, ceux-ci sont totalement absents des codes : leurs problèmes, en tant que tels, n'intéressaient pas directement l'État.

1. C. Th., XIII, 5, 9 = C. J., XI, 1, 3.

2. C. Th., XIII, 5, 26 = C. J., XI, 1, 4.

3. C. Th., XIII, 5, 29 = C. J., XI, 1, 5.

4. C. Th., XIII, 5, 32 = C. J., XI, 1, 6.

5. C. Th., XIII, 5, 33 = C. J., XI, 1, 7.

6. C. Th., XIII, 5, 34 = C. J., XI, 1, 8.

7. D., IV, 9, 1, 2; XIV, 1, de *exercitoria actione*.

8. J. Merrien, *Dictionnaire*, p. 32.

9. D., XIV, 1, 1, 15, *siue is dominus navis sit, siue a domino nauem per auersionem conduxit uel ad tempus, uel ad perpetuum*. Pour le second cas, cf. E. De Ruggiero, *Locazione fittizia*, art. cit.

Les textes juridiques nous permettent d'ailleurs de nous faire une idée assez nette du passage du dominat au naviculariat. En effet, les premiers textes qui concernent les rapports du ravitaillement de Rome et des propriétaires de navires ne connaissent que les *domini nauium*. C'est le cas en particulier des mesures de Claude destinées à faire face aux famines hivernales ¹ ou de celles de Marc-Aurèle ². Nous devons constater que dans ces textes le mot de naviculaire n'apparaît pas alors que l'on y emploie une périphrase qui correspond bien à la notion de dominat « ceux qui auront fabriqué des navires ». Mais déjà, pour ce qui est de l'époque de Marc-Aurèle, l'évolution est commencée, puisque nous voyons que, dès Trajan peut-être, on distingue naviculaire et propriétaire de navire, ceux qui ne sont pas propriétaires n'étant pas exemptés de la tutelle ³.

Se confondant souvent avec l'*exercitor* le propriétaire peut de ce fait avoir les responsabilités de ce dernier dans ses rapports avec les passagers et la cargaison ⁴. Mais le *dominus* peut aussi exploiter directement son navire pour ses propres opérations commerciales et cela est source de confusion; deux exemples vont nous le montrer.

Parmi les nombreuses accusations portées par Cicéron contre Verrès il y a celle de s'être fait construire par les Mamertins un gros navire de commerce, la *Cybea*, aussi grande qu'une trirème ⁵ - formule qui ne signifie pas grand chose - et cela alors que, depuis le fameux plébiscite claudien de 218, il était interdit aux sénateurs de posséder des navires de commerce ⁶. Cicéron lui reproche non seulement de s'être ainsi rendu coupable d'une double illégalité, extorsion à l'égard des Siciliens et possession d'un navire de capacité supérieure à celle autorisée, mais aussi de vouloir l'exploiter par lui-même, ce qu'il exprime par la formule normale pour l'époque de *nauculariam facere* ⁷.

L'autre exemple est représenté par les passages du *Satiricon* qui ont trait au commerce maritime : c'est-à-dire le récit de Trimalchion et les malheurs de Lichas. Trimalchion se présente à nous comme un propriétaire armateur, ou, si l'on préfère, un armateur au sens moderne du mot; il a fait tout d'abord construire cinq navires qu'il a expédiés vers Rome avec leur chargement et qui ont péri en mer; non découragé par ce désastre, il fait construire de nouveaux navires, et cette fois c'est le succès ⁸. Nulle part il n'est dit que Trimalchion se soit embarqué sur ses navires, mais il nous est bien affirmé qu'il les a frétés pour son propre compte.

Le cas de Lichas est plus complexe : il est en effet tout à la fois propriétaire,

1. Suétone, *Claude*, XIX; Gaius, *Institutes*, I, 32c; Ulpian, *Fragments*, III, 6.

2. *D.*, L, 5, 3.

3. *D.*, XXVII, 1, 17, 6.

4. *D.*, XXXIX, 4, 11, 2.

5. Cicéron, *Seconde action contre Verrès*, II, 13; IV, 19 et 150; V, 44 et suiv.

6. Paul, *Sentences*, fragments de Leyde, 3.

7. Cicéron, *Seconde action*, V, 46 : *Quid eos loqui qui uidebant, quid existimare eos qui audiebant, arbitrabare? Inanem te nauem esse illam in Italiam adducturum? Nauculariam, cum Roman uenisses, esse facturum? Ne illud quidem quisquam poterat suspicari, te in Italia maritimum habere fundum et ad fructus deportandos onerariam nauem comparare.*

8. Pétrone, *Satiricon*, 76 : *Concupiui negotiari. Ne multis uos morer, quinque naues aedificaui, onerari uinum - et tunc erat contra aurum - misi Romam. Putares me hoc iussisse: omnes naues naufragarunt ... Alteras feci maiores et meliores et feliciores ...*

armateur et *magister* du navire sur lequel se sont embarqués les tristes héros du roman. Cela nous est dit explicitement par Pétrone : « Lichas le Tarentin, homme très respectable, qui est non seulement le propriétaire de ce navire qu'il dirige, mais encore de quelques biens fonds et d'une maison d'affaires, a frété son navire pour transporter une cargaison vers un marché ¹ ». Propriétaire du navire il est donc normal qu'il le gouverne, sans que cela entraîne pour lui la moindre fonction proprement maritime, et nous savons que son navire possède un *gubernator*, qui d'ailleurs apparaît seul pendant la tempête ². Sa présence à bord est exceptionnelle; en temps normal, et c'est ce que veut dire la formule « propriétaire d'une maison d'affaires », ce sont ses *magistri*, subrécargues, qui sont à bord et occupent la *diaeta*; lui Lichas se contente de toucher les bénéfices de l'exploitation en tant que propriétaire armateur.

L'épigraphie vient une fois de plus à notre aide pour déterminer les fonctions des *domini nauium*. Deux inscriptions nous font en effet connaître les propriétaires de navires africains, soit de Carthage, soit de toute l'Afrique, ainsi que les propriétaires de navires de Sardaigne ³. Or nous les voyons en très étroits rapports avec l'une des familles les mieux connues de l'Afrique au milieu du second siècle, la famille des Aufidii. Ces derniers sont de grands propriétaires, de grands commerçants de blé et, semble-t-il, si nous interprétons convenablement les inscriptions en question, des propriétaires de navires : autrement dit ils ne se distinguent en rien de Lichas au point de vue juridique; ils ne s'en distinguent que par l'importance de leurs affaires ⁴. Ces inscriptions nous sont d'ailleurs une preuve que, à l'époque de Marc-Aurèle, les propriétaires de navires africains, s'ils se reconnaissent des intérêts communs, ne sont pas encore groupés en associations.

A ces inscriptions nous joindrons, toujours pour la même époque, une inscription crétoise qui nous fait connaître le propriétaire d'un navire alexandrin, l'*Isis Pharia* ⁵ (mais cette inscription ne nous renseigne guère plus sur la profession) et deux inscriptions d'amphores pompéiennes. Celles-ci ne nous donnent pas la mention ferme du propriétaire du navire, mais on est en droit de l'en déduire du fait que les amphores sur lesquelles elles se trouvent, et qui paraissent être des amphores échantillons, portent la mention *in naue uecta*, le navire étant déterminé par un nom propre pour l'une, par deux noms propres pour l'autre; la mention du *magister* sur l'une des deux élimine ceux-ci, comme il ne peut être question du capitaine, par suite de la dualité des noms propres, il s'agit forcément du propriétaire du navire, à l'extrême rigueur de l'armateur, mais il nous semble que dans ce dernier cas cela aurait été spécifié ⁶. Le terme de *dominus nauis* a son équivalent dans le grec δεσπότης του

1. Pétrone, *Satiricon*, 101 : *Lichas Tarentinus, homo uerecundissimus et non tantum huius nauigii dominus, quod regit, sed fundorum etiam aliquot et familiae negotiantis, onus deferendum ad mercatum conducit.*

2. Pétrone, *Satiricon*, 114.

3. *CIL*, XIV, 99 et 4142.

4. M. Fasciato, *Les associations professionnelles romaines du I^{er} au III^e siècle, d'après les inscriptions d'Ostie*, Mél. d'archéol. et d'hist., t. LXI, 1949, p. 237-241.

5. *CIL*, III, 3.

6. *Notizie degli scavi*, 1905, p. 257, et *Notizie degli scavi*, 1946, p. 110-111 (cf. ci-dessus, p. 238, n. 3).

πλοίου, formule qui nous est attestée chez Lucien ¹ aussi bien que chez Grégoire de Nazianze. Chez ce dernier ² nous nous trouvons en présence de la situation du *Satiricon* : à Alexandrie le jeune Grégoire embarque à destination de la Grèce sur un navire d'Égine dont il connaissait les propriétaires et ceux-ci voyagent à bord de leur navire où ils paraissent bien occuper les fonctions de *magistri*.

Les curatores nauium

Par suite de leurs rapports très étroits avec les *domini nauium*, nous devons aborder ici la question des *curatores nauium*, bien qu'en bonne logique nous eussions dû les traiter avec les gens du port.

Ces gens ne nous sont connus que par quelques inscriptions ostiennes où ils nous apparaissent groupés en corporation dans la plupart des cas. Nous devons en effet distinguer : une inscription nous parle seulement d'un *curator nauium Karthaginensium*, deux des *curatores nauium marinarum* et une des *curatores nauium marinarum et nauium ammalium Ostiensium*. La question qui se pose est donc de savoir s'il s'agit de fonctions différentes ou s'il s'agit des membres d'un même collège dans tous les cas.

Certes nous connaissons un curateur des navires carthaginois, qui de plus, comme le montre son inscription à la tribu Arnensis, a de fortes chances d'être lui-même carthaginois : cette inscription militerait donc en faveur d'une organisation spéciale ³. Mais nous voyons d'autre part que l'une des inscriptions qui nous font connaître les *domini nauium afrarum*, ce qui laisse supposer aussi les Carthaginois, est élevée en l'honneur d'un haut magistrat ostien par les propriétaires des navires et cela parce qu'il est le patron des *curatores nauium* ⁴. Nous avons évidemment la solution de considérer que la première de ces inscriptions est antérieure à la constitution du *corpus*, car rien en fait ne permet de la dater. Si cela est, le *corpus* lorsqu'il se constitua, comprit tous les *curatores* particuliers, y compris ceux du fleuve. Mais cette évolution ne résout pas le problème de la fonction de ces curateurs; problème qui a donné lieu à de nombreuses solutions.

Si nous laissons de côté l'hypothèse formulée jadis par H. Pigeonneau qui voulait voir en eux des caudicaire (étant donné qu'il considérait, comme nous l'avons vu, que ceux-ci naviguaient aussi bien en mer que sur le Tibre ⁵, hypothèse qui tombe du fait de la découverte de l'inscription concernant le curateur des navires carthaginois), nous nous trouvons en présence de quatre solutions en apparence mieux fondées. Cependant de ces quatre nous en éliminerons dès l'abord une, celle de W. Liebenam, qui veut que les curateurs se confondent avec les propriétaires de navires ⁶. En effet, si tel était le cas, on ne comprendrait pas pourquoi les *domini nauium* élèveraient une base en

1. Lucien, *Le Navire*, 13.

2. Grégoire de Nazianze, *Poèmes historiques, sur sa vie*, XI, 140.

3. CIL, XIV, 4626.

4. CIL, XIV, 4142 *M(arco) Iunio M(arci) f(ilio) Pal(atina) / Fausto / decurioni adlecto / flmini diui Titi duumuiro / mercatori frumentario / q(uaestori) aerari flmini Romae / et Aug(usti) patrono cor[p(oris)] / curatorum nauium marinar[um] / domini nauium Afrarum uniuersarum item/ Sardorum / L(ocus) d(atus) d(ecreto) d(ecurionum) p(ublice)*.

5. H. Pigeonneau, *De conuectione*, p. 70.

6. W. Liebenam, *op. cit.*, p. 84.

l'honneur du patron des curateurs, se distinguant ainsi très nettement de ces derniers. Pour L. Paschetto, il s'agirait de surveillants des navires au port; on comprendrait alors l'intérêt des propriétaires, non seulement à les ménager, mais encore à se rendre favorable leur patron ¹. Cependant il nous paraît nécessaire de faire une assez grave objection à cette hypothèse : un corps de simples surveillants ne doit pas être très élevé dans l'échelle sociale des gens du port, or les curateurs font manifestement partie de l'élite de ceux-ci. Nous savons en effet qu'ils eurent comme quinquennal au second siècle l'un des principaux personnages de la ville, l'un des membres de cette illustre famille des Gamala dont les inscriptions nous retracent l'histoire tout au long des premiers siècles de l'Empire ²; cela ne s'accorde donc pas avec la qualité supposée de surveillants des navires.

L'hypothèse de J. P. Waltzing, elle, est beaucoup plus originale : il pense que les curateurs, à l'inverse des *naucularii* et des *caudicarii* propriétaires ou tout au moins patrons de leurs embarcations, exploitaient des embarcations pour le compte d'autrui, vraisemblablement pour celui de l'État. Bien qu'il assortisse cette hypothèse de nombreux points d'interrogation, il est net qu'il la considérait plus que comme une simple hypothèse ³. Mais là encore on voit mal les rapports qui pourraient exister entre eux et les *domini nauium*, alors que ces rapports nous sont affirmés par les inscriptions; à moins de ne supposer qu'ils exploitaient justement les navires de ces propriétaires, chose impensable puisqu'il n'existe aucune trace de leur existence dans les chapitres du *Digeste* consacrés au droit maritime, en particulier au titre de *exercitoria actione* ⁴.

La dernière des hypothèses à envisager est celle qui a été formulée par D. Vaglieri : s'appuyant sur le libellé des inscriptions il voit en eux des agents des propriétaires des navires. A cette hypothèse on a objecté qu'ils devraient alors porter le titre de *curator nauculariorum* et non celui de *curator nauium* ⁵ : objection qui n'a aucune valeur. Si nous considérons les inscriptions nous voyons en effet que ce terme de naviculaire n'apparaît sur aucune, dans ces conditions il est normal que l'agent des *domini nauium* s'appelle *curator nauium*, ferme tout aussi explicite que celle de *curator dominorum nauium*. Devons-nous en dernière analyse renoncer, avec M. C. Bottigelli, à expliquer leurs fonctions ⁶?

Si nous considérons que les deux patrons connus des curateurs sont tous deux duumvirs d'Ostie ⁷ et que l'un d'entre eux a été au préalable inscrit comme membre honoraire dans le corpus ⁸, qu'un Gamala a été leur quinquen-

1. L. Paschetto, *Ostia, colonia romana*, Atti della Pontif. Accad. di archeol., t. X, II a, 1912, p. 210-211.

2. *CIL*, XIV, 409 = R. Meiggs, *Roman Ostia*, Appendix XI, n° 5. Sur les Gamala, cf. J. Carcopino, *Ostiensia III*, les inscriptions gamaliennes, Mém. d'archéol. et d'hist., t. XXXI, 1911, p. 143-230; R. Meiggs, *op. cit.*, Appendix V, p. 493-502.

3. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 73.

4. *D.*, XIV, 1.

5. D. Vaglieri, *Le corporazioni professionali in un grande porto dell'antichità*, Studi in onore di Att. Hortis, 1910, p. 532 et suiv.

6. M. C. Bottigelli, *Ricerche epigrafiche*, art. cit., p. 75.

7. *CIL*, XIV, 364 et 4142.

8. *CIL*, XIV, 363, il s'agit de C. Granius dont l'épitaque est l'inscription XIV, 364 citée à la note précédente.

nal, sans doute à la suite d'une inscription honoraire, rien ne s'oppose, pensons-nous, à accepter la thèse de D. Vaglieri et à les considérer comme des agents des propriétaires de navires, de véritables représentants chargés par eux de veiller, peut-être pas tellement sur leurs intérêts proprement économiques que sur les navires eux-mêmes. On s'explique alors qu'ils se soient adressés pour ce faire soit à de leurs compatriotes résidant dans le port, soit à des Ostiens, n'hésitant pas à accorder l'honorariat aussi bien que le patronat aux grands personnages de la cité de manière à bénéficier de leur protection ¹.

Bien que ces curateurs ne nous soient connus que pour les ports de Rome, nous sommes en droit de penser qu'il devait en exister dans les autres grands ports de la Méditerranée, et cela même s'il ne nous en reste pour le moment aucune trace. Il est également vraisemblable qu'ils n'ont pas survécu à la grande crise du me siècle, d'où le silence de l'épigraphie pour cette époque, et que, par suite du renforcement du contrôle de l'État sur les entreprises de transport maritime, ils n'ont pas réapparu lors du rétablissement du grand commerce méditerranéen sous le règne de Dioclétien.

Liberté et contrôle de la fin du IV^e siècle à l'époque justinienne

Comme nous l'avons vu, l'existence d'une navigation libre vis-à-vis de l'État ne pose pas de problème pour le IV^e siècle. Non seulement le code Théodosien nous l'affirme, ne serait-ce qu'en prévoyant les possibilités de réquisition dans les cas d'urgence de ces navires libres ², mais de nombreux textes non juridiques viennent corroborer ses enseignements. Il nous suffit par exemple d'ouvrir les œuvres de saint Jean Chrysostome ou de Synésius pour nous en apercevoir. Jamais, chez l'un comme chez l'autre, n'apparaissent les naviculaires; ils ne nous parlent que de navigation libre ³. Comment pourrions-nous également comprendre toutes les condamnations portées par les Pères, en particulier par saint Grégoire de Nysse, contre le prêt maritime ⁴ s'il n'y avait pas de navigation libre : ce n'étaient sûrement pas les naviculaires au service de l'État et les grands propriétaires terriens devenus naviculaires honoraires qui avaient besoin de pareils prêts. De même nous est-il impossible de concevoir que le navire, qui transportait à Sinope les serviteurs de l'ami de Libanius, qu'il recommande à la sollicitude du grand Thémistius, fut un navire non libre ⁵.

La démonstration de F. M. De Robertis, pour prouver la permanence d'un secteur libre des transports maritimes au IV^e siècle revient donc à enfoncer des portes ouvertes. Mais nous pensons que son point d'aboutissement est également exagéré et qu'il existe encore à l'époque de Justinien une navigation indépendante de l'État.

1. C'est la solution vers laquelle tend, sans toutefois l'affirmer, R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 288.

2. *C. Th.*, XIII, 7, *de nauibus non excusandis*.

3. Par exemple nous voyons Synésius, *Lettres*, 41, louer un navire de Carpathos pour un de ses amis; de même chez saint Jean Chrysostome il est constamment question de navigation pour le commerce privé et non pour les transports de l'État, par exemple, *Lettres à Théodore*, 2, P. G., t. XLVII, p. 309.

4. Saint Grégoire de Nysse, *Contre les usuriers*, P. G., t. XLVI, p. 442.

5. Libanius, *Lettres*, 177.

Nous ne devons pas oublier tout d'abord que Justinien, quand il a donné aux commissions de juristes l'ordre de rassembler les matériaux du *Corpus iuris ciuilis*, leur a donné l'autorisation, et même l'ordre, de tailler dans les textes de manière à les rendre conformes aux coutumes juridiques en usage de son temps¹. Dans ces conditions comment penser qu'il n'y avait pas de navigation libre, alors que les textes rassemblés au Digeste nous montrent son existence à propos de la répartition des dommages et intérêts dans les cas de *iactus* par exemple². De plus, si tous les navires avaient été sous le contrôle de l'Etat, nous pouvons penser que le *Digeste* aurait consacré des chapitres différents aux pertes, suivant qu'il s'agissait d'une cargaison de l'État ou d'une cargaison particulière, ce qui n'est pas le cas. Mais surtout le fait que dans le code Justinien le titre du chapitre consacré aux naoclères spécifie qu'il s'agit de ceux qui transportent des denrées fiscales, laisse bien supposer qu'il existait à leurs côtés d'autres naoclères qui n'étaient pas astreints à cette charge. D'autre part le maintien dans le code Justinien du titre *de nauibus non excusandis*, et en particulier le maintien de la loi 2 du titre du code Théodosien devenue ici la loi 1 qui spécifie : « Nous n'interdisons pas aux personnes privées de posséder des navires »³, nous est une preuve de cette survivance.

Mais le problème du contrôle de l'État nous pose une autre question : les naviculaires à son service sont-ils vraiment des propriétaires? Pour A. Piganiol, « la charge du naviculaire comme celle du triérarque à Athènes, consiste, en principe, à entretenir le navire qui lui est confié, à former et payer l'équipage; mais ces débours devraient être couverts par le fret qu'il perçoit »⁴. Autrement dit les naviculaires ne seraient que des armateurs au sens antique, des *exercitores*, exploitant, partie pour eux, partie pour l'État, les navires que celui-ci leur confierait, avec cette restriction : « en réalité les constructions nouvelles étaient mises à leur charge »⁵. La loi sur laquelle il s'appuie et l'interprétation qu'il en donne sont indiscutables : il est bien vrai qu'en 371 Valentinien et Valens, plus exactement Valens puisqu'il s'agit d'une loi adressée au préfet du prétoire d'Orient, ont créé de nouveaux naviculaires conformément au système présenté par A. Piganiol⁶, c'est-à-dire que leurs navires devaient être construits à l'aide de matériaux fournis à titre de prestation par les provinciaux d'Orient et d'Égypte. Mais doit-on franchir le pas et considérer à partir de là que les naviculaires n'étaient plus que les armateurs de l'État?

1. Justinien, *Constitution deo auctore*, 7, ... *hoc etiam nihilo minus obseruando: ut, si aliquid in ueteribus legibus uel constitutionibus, quas antiqui in suis libris imposuerunt, non recte scriptum inueniatis, et hoc reformatis et ordini moderato tradatis; ut hoc uideatur esse uerum, et optimum, et quasi ab initia scriptum, quod a uobis electum, et ibi positum fuerit.*

2. *D.*, XIV, 2.

3. *C. Th.*, XIII, 7, 2 = *C. J.*, XI, 3, 1, *Nam ut priuatos quoque non prohibemus habere nauigia...*

4. A. Piganiol, *L'Empire chrétien* (coll. d'Histoire générale sous la direction de G. Glotz, Histoire romaine, t. IV²), Paris, 1947, p. 290.

5. A. Piganiol, *op. cit.*, p. 290, n. 104.

6. *C. Th.*, XIII, 5, 14, ... *Ad conficienda uero competentia nauigia prouincialibus cunctis primitus materiae postulentur, reparationem deinceps per singulos annos iisdem nauiculariis ex concessa iugorum immunitate curaturis ...*

En fait, comme toutes les lois concernant les naviculaires orientaux, la mesure en question est une mesure exceptionnelle : les naviculaires orientaux de création récente, ce qui est justement rappelé dans la loi, ne sont pas assez nombreux pour satisfaire aux besoins de la nouvelle Rome, il faut donc les compléter; mais, l'institution n'étant pas entrée dans les mœurs, il faut accorder des avantages supplémentaires à ceux que l'on appelle, d'où la construction des navires aux frais de l'État. L'opposer par conséquent aux lois occidentales faisant retomber les frais de la construction des navires sur les naviculaires ¹ c'est ne pas tenir compte des différences entre les usages maritimes de la Méditerranée orientale et de la Méditerranée occidentale. D'ailleurs l'impression qui se dégage de la loi est que les navires construits à l'aide des prestations sont bien devenus propriété des naviculaires et que l'État n'a plus sur eux d'autres droits que ceux qu'il possède sur tout navire de naviculaire, c'est-à-dire de leur imposer le transport annonaire tous les deux ans ²; c'est là le sens à attribuer aux privilèges africains que la loi leur accorde.

Les flottes du blé

Cette étude des exploitants du navire nous amène à poser le problème de l'existence des flottes du blé organisées par l'État pour les besoins du ravitaillement annonaire. La question est donc celle de savoir quel degré de véracité nous devons accorder à l'affirmation de R. Étienne, par exemple, « quand l'annone exige un service particulier et que l'intervention de l'État est nécessaire, ce dernier n'impose aucun service à des armateurs privés, mais à côté d'eux crée une véritable flotte d'État » ³.

L'existence dès les débuts de la domination romaine d'une flotte commerciale d'État en Égypte fait partie des notions habituelles aux historiens. C'est ainsi par exemple que W. Ramsay, étudiant le voyage de saint Paul, de Césarée à Rome, a pu prétendre que le navire sur lequel s'embarqua saint Paul à Myra était un navire de l'État et que son capitaine, assimilé aux officiers de la marine de guerre, avait un grade inférieur à celui du centurion, chef de l'escorte des prisonniers, par suite de quoi il fut obligé de prendre l'avis du centurion avant que de poursuivre le voyage, alors que le *mare clausum* était déjà commencé ⁴. Cette opinion se trouve évidemment renforcée par

1. C. Th., XIII, 5, 27 et 28.

2. C. Th., XIII, 5, 14, 3, *his autem nauiculariis, qui fuerint instituti, seruari priuilegia africana decernimus, ita ut facultatibus propriis per succedaneas hereditatum uices perpetuo sint obnoxii functioni* ... Les nouveaux naviculaires ont donc les devoirs de tous les naviculaires, mais ils en ont aussi les avantages, puisqu'ils reçoivent les privilèges africains en plus des privilèges normaux des naviculaires, soit C. Th., XIII, 5, 5; 6; 7; 9; 16; 17; 21...

3. R. Étienne, *Les amphores du Testaccio*, art. cit., p. 180.

4. W. Ramsay, *Saint Paul, the traveller and the roman citizen*, Londres, 1908, p. 325. Nous trouvons une position voisine dans J. Dauvillier, *A propos de la venue de saint Paul à Rome*, art. cit., p. 13, quand il écrit « en tant que représentant de l'État romain, le centurion paraît bien l'avoir présidé (le conseil de navigation) », et cela bien que p. 19 il considère comme non fondée l'opinion de Ramsay. Mais nulle part le centurion n'apparaît comme jouant le rôle d'un supérieur de l'équipage, il n'intervient auprès de celui-ci qu'en fonction de son rôle de chef du convoi des prisonniers.

le fait que les papyrus nous montrent l'existence sur le Nil de navires publics ¹, et par la description donnée par Sénèque de l'arrivée de la flotte alexandrine du blé au port de Pouzzoles ².

Pourtant, pour les débuts de l'Empire, rien ne nous permet d'accepter cette conception. Certes Sénèque nous parle de la *classis alexandrina*, mais, comme nous l'avons vu, le mot de *classis* ne veut pas forcément signifier une flotte organisée et dépendante. Il est vraisemblable que le terme doit être pris ici dans le sens de convoi. Il y a bien une flotte alexandrine du blé à laquelle l'État fournit peut-être un encadrement de sécurité ³, mais cette flotte n'est que la juxtaposition de navires transportant le blé, juxtaposition rendue nécessaire par suite de la faible durée des conditions favorables à la navigation Est-Ouest en Méditerranée orientale. Ce n'est pas une flotte d'État, mais une flotte de navires réquisitionnés à cet usage pour le service de l'État. S'il en était autrement on ne voit pas pourquoi les naoclères de ces navires seraient obligés d'attendre pour repartir d'avoir reçu quittance de leurs livraisons ⁴. De plus, sitôt la quittance reçue, ils sont totalement libres de leurs actes. L'opinion dominante suivant laquelle il s'agit uniquement de navires réquisitionnés d'une manière habituelle pour les besoins des transports annonaires est donc la seule valable ⁵. Mais il est possible que la *classis augusta alexandrina*, c'est-à-dire la flotte de guerre, leur ait fourni une escorte ⁶ et c'est peut-être elle qui, avec ses navires rapides, assurait le service des dépêches par l'intermédiaire de ces *tabellariae naues* chargés, au témoignage de Sénèque, d'annoncer l'arrivée imminente du convoi aux ports italiens ⁷. Cette organisation n'a pas changé à la fin du II^e siècle et au début du III^e siècle, c'est elle qui transparaît dans les deux inscriptions romaines, en l'honneur de Commode d'une part, de Septime Sévère et Caracalla d'autre part, dédiées l'une par les naoclères de la flotte d'Alexandrie ⁸ et l'autre par l'épimélète de toute la flotte d'Alexandrie au nom de cette flotte ⁹. Cet épimélète ne devait être en effet qu'un employé de l'annonce chargé de veiller aux intérêts de l'État au cours de la traversée.

Pourtant traditionnellement cette époque de la fin du II^e siècle est considérée comme celle où les transports annonaires passent totalement sous la coupe de l'État. Commode, pour assurer le transport du ravitaillement africain, aurait créé en Afrique une flotte de transport, la *classis africana Commodiana Herculeia* ¹⁰, pour subvenir aux disettes possibles si, pour une raison ou pour

1. P. Lond., 256 a, barque publique à l'enseigne de l'ibis.

2. Sénèque, *Lettres*, 77, 1-2.

3. Telle est l'opinion de Fiebigler et celle de De Ruggiero, art. *classis* du P. W. et du Dizionario epigrafico.

4. B.G.U., 27 = Wilcken-Mitteis, *Chrestomatie*, n° 445.

5. M. Rostovzev, *Storia*, p. 453, n. 4, qui met bien en relief le caractère de *munus publicum* de cette flotte, ce qui va contre les assertions d'un certain nombre d'auteurs auxquels il se réfère, par exemple A. Audollent, *Carthage romaine*, Paris, 1901, p. 359, se référant lui-même à Dureau de La Malle et à Pigeonneau.

6. Cf. n. 240.

7. Sénèque, *Lettres*, 77, 1 *Subito nobis hodie Alexandrinae naues apparuerunt, quae praemitti solent et nuntiare securatae classis aduentum: tabellarias uocant.*

8. Kaibel, *I. G. Italiae*, 918 (Greek text).

9. Ibid., 919 (Greek text).

10. Création commémorée par les monnaies : H. Cohen, t. III, Commode, n° 642 et suiv.

une autre, le blé égyptien n'arrivait plus à Rome ¹. Septime Sévère, pour ravitailler la capitale de l'Empire en huile espagnole, aurait de même constitué une flotte d'État à cet usage, ce qui serait révélé par l'inscription *fisci rationis patrimonii* retrouvée sur de nombreux débris amphoriques du « monte Testaccio » ². Mais de toute manière, dans l'un comme dans l'autre cas, il s'agit uniquement de flottes formées par la réquisition des navires des armateurs privés plus que de flotte d'État proprement dite, le terme de *classis* voulant peut-être dire tout simplement que le transport se fait sous forme de convoi, comme pour la flotte alexandrine ³.

Par contre bon nombre d'auteurs considèrent que l'organisation de ces flottes a subi au IV^e siècle une évolution certaine, et ceux-là mêmes qui se refusent à juste titre à considérer que la *classis augusta alexandrina* ait pu être au Haut-Empire une flotte de transport estiment qu'il n'en est plus de même à la fin de l'Empire. Ils s'appuient pour cela sur la loi que nous avons vue plus haut concernant les réquisitions extraordinaires en faveur du ravitaillement de Constantinople ⁴ et voient dans la *classis alexandrina* de ce texte l'héritière de la flotte de guerre du Haut-Empire, ce qui est impossible comme nous l'avons montré. Par contre les récits concernant le bref épiscopat constantinopolitain de saint Grégoire de Nazianze, nous montrent bien qu'à la fin du IV^e siècle à Constantinople il en était de même qu'à Pouzzoles au milieu du I^{er} siècle : c'est-à-dire que les navires chargés de l'annone alexandrine arrivaient à la nouvelle capitale en convois et que ces convois s'appelaient toujours *στόλοι* ⁵, et c'est toujours la même organisation que nous retrouvons à l'époque de Justinien ⁶.

Du moment que ces flottes sont des flottes de réquisition nous ne devons pas nous étonner de trouver à leurs bords les mêmes gens que sur les navires de commerce non réquisitionnés. C'est pourquoi les bateaux qui les composent ont leur état-major navigant ⁷, mais aussi des naoclères ⁸, cela d'autant plus

1. Histoire Auguste, *Commode*, 17, 7 *classem Africanam instituit, quae subsidie esset, si forte Alexandrina frumenta cessassent. Ridicule etiam Carthaginem Alexandriam Commodianam togatam appellavit, cum classem quoque Africanam Commodianam Herculeam appellasset*. Affirmations difficiles à concilier avec les résultats des études de G. Picard sur la part de l'Afrique dans le ravitaillement de Rome (*Néron et le blé d'Afrique*, Cahiers de Tunisie, t. IV, 1956, p. 163 et suiv.). En effet, si depuis Néron la part de l'Afrique représente les trois quarts du ravitaillement romain, on ne voit pas la nécessité de créer une flotte d'État en Afrique pour pallier les insuffisances de l'Égypte. Nous verrions volontiers dans ce récit une marque de plus des protestations des milieux romains du IV^e siècle contre l'annone constantinopolitaine, le texte serait ainsi à mettre en rapport avec celui de Claudien, *Guerre contre Gildon*, 52-65.

2. R. Étienne, *art. cit.*, p. 164-165.

3. Il faut remarquer que les textes du *Digeste* nous parlent constamment des propriétaires de navires ou des naviculaires au service de l'annone, mais qu'ils ne nous parlent nulle part de l'organisation de flottes d'État.

4. C'est le cas de Fiebigier et de De Ruggiero dans les *art. classis* cités plus haut d'après C. Th., XIII, 5, 32.

5. Socrate, *Histoire ecclésiastique*, VI, 15, et Sozomène, *Histoire ecclésiastique*, VIII, 17 : des équipages alexandrins des navires alors à Constantinople, surtout de ceux des navires du blé; Grégoire de Nazianze, *Poèmes sur sa vie*, XI, v. 887-897, parle lui du *στόλος*.

6. Justinien, *Édits*, XIII, 5.

7. *CIL*, III, 3.

8. G. Kaibel, *I. G. Italiae*, 918; c'est l'un de ces naoclères qu'il faut voir dans le malheureux Bonus pour qui intervient Isidore de Péluse et qui a perdu par suite du mauvais temps la cargai-

qu'ils ont à assurer les opérations commerciales du retour : par exemple, pour la flotte alexandrine du blé romain, l'établissement des contrats de transport avec les passagers désireux de profiter de l'occasion pour gagner l'Orient ¹.

Conclusion

Au bout de cette longue étude des gens du navire nous devons conclure une fois de plus, malgré l'opinion assez dominante chez les juristes, que sous l'Empire, et cela jusqu'à la fin du V^e siècle, voire même au VI^e siècle, les fonctions navigantes et les fonctions commerciales ont toujours été strictement séparées sur les gros navires, sauf cas particuliers qui ne vont pas contre la règle générale puisqu'ils sont toujours présentés comme exceptionnels ². Nous avons d'un côté l'équipage sous le commandement du *gubernator* assisté de son état-major, de l'autre le *magister nauiis* ou naulère avec ses subordonnés, préposés dans des fonctions commerciales déterminées par le propriétaire ou l'armateur. Au-dessus de ce personnel embarqué les entrepreneurs de transport maritime, soit propriétaires, soit armateurs, libres ou passés au service de l'État. Le développement des services du ravitaillement de Rome puis de Constantinople, s'il a rendu plus contraignante la tâche des naviculaires (propriétaires au service partiel de l'État), n'a pas transformé la structure de la navigation commerciale. Ce n'est qu'après les grandes invasions, et surtout les invasions vandales, que l'on voit apparaître des modifications qui sont enregistrées par le code Justinien : disparition des naviculaires, gros entrepreneurs, par suite de la disparition de la navigation annonaire en Occident. Par contre-coup l'Orient revient à sa situation ancienne, petite entreprise et réquisition.

son de blé fiscal qu'il transportait sur son navire : Isidore de Péluse, *Lettres*, I, 299 et 300, P. G., t. LXXVIII, p. 356 et 357.

1. Philon d'Alexandrie, *Contre Flaccus*, 5.

2. D'où le terme de ναυκληροκυβερνήτης.

IV. - LES GENS DU COMMERCE

Il nous faut tout d'abord définir ce que nous entendons ici par gens du commerce, en quoi ils se différencient de ceux que nous venons de voir. Certes un naoclère est un homme du commerce, puisqu'il peut dans les limites de sa préposition présider à des opérations que nous pouvons considérer comme des opérations commerciales; de même un naviculaire peut lui aussi être à la tête d'opérations commerciales. Le code Théodosien nous dit que le naviculaire, entre les navigations obligatoires au service de l'annone, possède le libre usage de son navire : ainsi il peut faire du commerce pour son propre compte. C'est-à-dire que, puisqu'il est *possessor*, il peut profiter de son navire pour commercialiser directement les produits de ses terres, mais il est encore plus vraisemblable que cette liberté d'exploitation veut dire que le naviculaire peut se livrer à des activités de transport au bénéfice d'autres clients que l'État ¹. Nous sommes ainsi en présence du cas inverse de celui de Lichas dans le Satiricon, lui qui, propriétaire et entrepreneur de transport, fait exceptionnellement un transport pour son usage personnel. Mais comme on voit, si en apparence le cas est inverse, en fait Lichas agit, ni plus ni moins, comme un naviculaire du IV^e siècle.

Dans notre recherche actuelle nous éliminerons ces cas, parce qu'il s'agit là de propriétaires de navires, d'exploitants de navires, alors que nous définirons les gens du commerce, dont nous voulons maintenant parler, comme étant ceux qui ne possèdent pas de navires, qui ne tirent pas de bénéfices de l'exploitation d'un navire. Quoique cela puisse paraître abusif nous dirons que nos gens du commerce sont ceux qui se contentent d'embarquer leurs marchandises sur le navire d'autrui, soit qu'ils les accompagnent ou les fassent accompagner, soit qu'ils les confient totalement, après acceptation réciproque d'un contrat en bonne et due forme, aux gens du navire.

1. C. Th., XIII, 5, 26.

Les problèmes qui se posent à propos de ces gens du commerce sont des problèmes du même ordre que ceux que nous avons soulevés jusqu'ici : problèmes de définition et d'évolution, problèmes du rapport de la terminologie latine et de la terminologie grecque.

Le kapélos, κάπηλος.

Il pourra sembler étrange à première vue pour tout helléniste de nous voir aborder l'étude des gens du commerce maritime par l'examen d'un mot qui, de l'avis unanime, n'a rien à voir avec eux. En effet on oppose toujours, justement en apparence, l'activité du kapélos, la kapéleia, à l'activité des naoclères et des emporoi, la naucléria et l'emporía; l'une étant le petit commerce de détail, donc un commerce essentiellement sédentaire, et les autres le grand commerce, c'est-à-dire avant tout le grand commerce maritime ¹. Mais cette opposition classique repose d'après nous sur des bases fragiles, au moins pour ce qui concerne notre période. Nous ne nions certes pas qu'en règle générale le kapélos soit conforme à la définition que l'on en donne, mais nous affirmons qu'il y a aussi des kapéloi engagés dans le commerce maritime.

Nos documents en la matière sont certes fort peu nombreux : dans l'état actuel de nos recherches nous n'en avons que trois, mais ils sont tels et ils se recoupent de telle manière qu'il est absolument impossible de mettre en doute leur témoignage et que nous ne pouvons les écarter comme des erreurs de la part des auteurs chez qui nous les trouvons; d'autre part leur échelonnement dans le temps présente l'avantage de nous montrer la continuité de l'institution tout au long de l'Empire.

Nous trouvons le premier de ces textes dans l'œuvre de Philon d'Alexandrie, donc vers les débuts de notre ère. Dans le *De migratione Abraham*, considérant le peu de soin que l'on prend de sa raison et le trop de soin que l'on accorde au reste, il écrit : « On expose en tout cas comme un fait invraisemblable que des emporoi et des kapéloi pour des gains sordides traversent les mers et circulent tout autour du monde habité ... » ². Comme on le voit nous retrouvons là l'un des thèmes rhétoriques classiques que nous avons étudiés ; mais ce qui nous importe présentement c'est que, alors que dans toutes les comparaisons de ce style il n'est question que des emporoi ³, ici Philon leur associe les kapéloi, nous les montrant au même titre que les autres dans des entreprises de commerce maritime. Nous ne pouvons accuser Philon d'avoir commis une erreur et d'avoir mis un mot pour un autre étant donné que jamais, dans les usages littéraires ou épigraphiques, on ne trouve emporoi et kapéloi associés mais au contraire opposés. C'est donc bien volontairement qu'il a écrit kapéloi, donc pour lui il y a bien des kapéloi navigants.

Deux siècles plus tard environ, Lucien dans le *Toxaris*, après avoir fait

1. M. I. Finkelstein, *art. cit.*, Classical philology, t. XXX, 1935; G. Humbert, *art. negotiator*, Dict. des Antiq.; F. Heichelheim, *Wirtschaftsgeschichte*, p. 706.

2. Philon, *De migratione Abraham*, 217 (trad. R. Cadiou, *Sources chrétiennes*, n° 47, Paris, 1957) : (Greek text).

3. Cf. ci-dessus, p. 14-19.

vanter par l'un des interlocuteurs du dialogue les exploits maritimes des Argonautes, fait rétorquer par un autre de ses personnages : « Dis-moi donc ce qu'ils ont fait en outre de vénérable et de divin. Si c'est leur navigation et leur voyage que tu admires je puis te citer beaucoup d'autres hommes plus divins qu'eux, par exemple les Phéniciens ... A ton compte il faut les regarder comme des dieux, bien qu'ils ne soient que des kapéloi et des marchands de salaisons pour la plupart » ¹. On pourra objecter que Lucien, pour rabaisser ceux dont il parle, emploie volontairement un terme inadéquat et péjoratif; mais dans son esprit celui d'emporoi l'aurait été tout autant. Nous ne pouvons donc nier son témoignage et force nous est bien de constater que pour lui les kapéloi sont aussi des commerçants maritimes et qu'ils étaient nombreux parmi les gens du commerce issus de Phénicie.

Le dernier de nos textes nous transporte au IV^e siècle. Libanius dans un de ses discours nous rapporte qu'un certain Héliodore, kapélos de garum, était entraîné par ses activités commerciales à parcourir les mers ². Le texte de Libanius est d'autant plus intéressant qu'il juxtapose dans une même phrase les deux termes antithétiques traditionnels quand il qualifie Héliodore de kapélos et ses activités d'emporion. Par conséquent il nous affirme que le kapélos Héliodore n'est pas un commerçant de détail, un petit boutiquier, dont l'activité serait qualifiée de kapéléia, mais bel et bien un commerçant maritime.

Que faut-il conclure de ces trois textes? Nous pensons que leur rapprochement est significatif et qu'il existe des kapéloi qui sont de grands commerçants maritimes. Mais pourquoi portent-ils ce nom qui semble en contradiction avec leurs activités? Peut-être les deux derniers textes nous offrent-ils un début de solution. Lucien associe l'activité de ces kapéloi à celles des marchands de salaisons, terme général par lequel on entend tout aussi bien le commerce des poissons salés que celui de ce condiment à base de poisson qu'est le garum et ses sous-marques, analogue au *nhoc niam* indochinois ³, or c'est justement un commerçant de garum qui est qualifié de kapélos par Libanius. Ainsi nous voyons concentré entre les mains de ces kapéloi un commerce de luxe et de demi-luxe, de faible volume mais de gros rapport. Peut-être est-ce là la solution? Si notre hypothèse est exacte, le kapélos commerçant maritime serait à la tête d'un commerce de luxe : il va acheter sur les marchés extérieurs le produit qu'il exploite et dont les quantités commercialisées ne sont pas suffisantes pour lui mériter l'appellation d'emporos, il les ramène chez lui où elles sont vendues au consommateur soit par l'intermédiaire des membres de sa famille ou de ses associés, soit par l'intermédiaire de revendeurs. On pourrait dans ces conditions considérer comme un de ces kapéloi tel marchand italien dont l'inscription funéraire nous apprend qu'il était « marchand de produits d'outre-mer » ⁴.

1. Lucien, *Toxaris*, 4 (trad. Chambry, t. II, p. 282) : (Greek text).

2. Libanius, *Discours*, LXII, 46 (Greek text).

3. P. Grimal et Th. Monod, *Sur la véritable nature du garum*, Rev. des Ét. anc., t. LIV, 1952, p. 27-38; Cl. Jardin, *Garum et sauces de poisson de l'Antiquité*, Rev. des Ét. ligures, 1961, p. 70-96.

4. *CIL*, IX, 4680, cf. ci-dessous p. 289, n. 7.

L'emporos, ἔμπορος.

Si nous exceptons le cas du kapélos, sitôt qu'il est question de commerce maritime, les textes grecs, aussi bien de l'époque classique que de l'époque hellénistique ou de l'époque romaine, nous parlent de l'emporos. Bien qu'en principe le terme ne soit pas exclusif et s'applique à tous les commerçants, qu'ils soient maritimes ou non, en fait, quand on nous parle d'emporion, c'est-à-dire de l'activité de l'emporos, sans spécifier de quelle sorte d'emporion il s'agit, c'est bel et bien des activités du commerce maritime qu'il est question. Aux multiples témoignages littéraires viennent s'ajouter ceux des nombreuses inscriptions qui nous font connaître des emporoi.

Le mot est un de ceux qui présentent le plus de fixité au cours des siècles : on peut affirmer, sans risque d'être contredit, qu'entre l'emporos du corpus démosthénien et celui de Libanius ou de saint Jean Chrysostome, pour prendre des auteurs chez qui nous les retrouvons constamment, il n'y a aucune différence. Les relations de l'emporos et de l'emporion sont évidentes; sans que l'on puisse affirmer lequel des deux mots dérive de l'autre on est en droit de dire que l'emporos, c'est celui qui fait des affaires à l'emporion, c'est-à-dire au marché spécialisé dans les rapports commerciaux avec l'étranger, ou avec les pays de l'Empire autres que celui d'où l'on est, que cet emporion soit un port ou une place intérieure, voire une place frontière. Là l'emporos achète en gros la marchandise qu'il ira ensuite vendre sur un autre marché ou il achètera de nouvelles marchandises qu'il ira à leur tour vendre ailleurs, et il en est ainsi tout au long de ses voyages qui le ramènent en définitive à son point de départ avec les marchandises réclamées par le commerce de son lieu d'origine. Dans ces déplacements il est guidé uniquement par les fluctuations du marché, par le choix des marchandises à acheter et le choix des lieux d'écoulement, le tout de manière à lui assurer les plus gros bénéfices ¹.

Cependant ce tableau des activités de l'emporos, que nous retrouvons ainsi tout au long de l'histoire de l'institution, n'est pas admis par tous. Si l'on suit F. Heichelheim, contrairement à ce que nous venons d'affirmer, le mot aurait connu une certaine évolution sémantique au cours de l'Empire romain : de commerçant en gros itinérant et non spécialisé, sens grec, l'emporos serait devenu un commerçant plus ou moins spécialisé n'opérant que sur de faibles quantités et dans un domaine territorial assez peu étendu ². Que faut-il penser de cette affirmation? Les textes que nous venons de citer à l'appui de nos dires montrent que nous ne pouvons nous y rallier à moins de ne considérer que nos auteurs, sans se soucier de la réalité présente, se sont contentés de reproduire des thèmes de la rhétorique ancienne. Cela pourrait à la rigueur se justifier si nous n'avions que des témoignages du genre de ceux de Libanius, mais cela ne se peut pas lorsqu'on considère la prédication de saint Jean Chrysostome qui s'adressait à des gens de toutes catégories sociales pour qui, dans des cas semblables, il était bien obligé de prendre ses exemples dans la vie de tous les jours.

1. Libanius, *Lettres*, 667, 2; Jean Chrysostome, *Homélie sur les Calendes*, P. G., t. 48, p. 960-961; *Discours IX sur la Genèse*, P. G., t. 53, p. 624.

2. F. Heichelheim, *Wirtschaftsgeschichte*, p. 705.

Certes, et en cela nous sommes pleinement d'accord avec la thèse de F. Heichelheim, il existe à côté des emporoi que nous avons décrits des emporoi spécialisés dans le commerce d'un seul produit que l'on désigne soit simplement du terme d'emporos, soit d'un terme composé qui fait apparaître à première vue leur spécialité, comme ces oinemporoi, connus par les papyrus égyptiens, et qui sont des marchands de vin en gros ¹. Mais ces marchands avaient-ils le domaine commercial limité que prétend cette théorie? Rien ne nous permet de l'affirmer. Il est vraisemblable au contraire que ce négociant en vin pratique le commerce d'importation et d'exportation. C'est bien l'impression tout au moins que donne à ce sujet un texte déjà plusieurs fois rencontré et qui, malgré son peu d'historicité, peut être cru en ce qui concerne les questions économiques, à savoir la *Vie de Porphyre de Gaza*. Lorsque le saint évêque revient de Constantinople où il est allé demander des mesures contre le paganisme gazéen il est accueilli à Maiuma, la marine de sa ville, par les chrétiens de sa communauté, entre autres les oinemporoi égyptiens nombreux au port ². La présence de ces marchands de vin ne peut s'expliquer que par suite de la renommée des vins de Gaza ³ et non par suite de celle des vins d'Égypte ⁴. On peut donc supposer à bon droit qu'il s'agit là de marchands exportateurs en rapport certes avec l'Égypte, mais aussi, du fait qu'ils sont les seuls à être cités par le texte, en rapport avec les autres pays importateurs de vins syriens, il ne s'agit donc pas de commerce limité.

Nous pouvons voir un autre exemple de cette pratique, plus ancien mais peut-être moins net, dans un passage de la vie d'Apollonios de Tyane. Lorsque le mage, selon son biographe, vient au Pirée pour s'embarquer en direction de l'Égypte, il descend au port à la recherche d'un navire en partance. Il s'adresse tout d'abord à un emporos qui avait frété un navire et s'apprêtait à mettre à la voile en direction de l'Ionie, mais cet homme, qui emmenait pour la vendre une cargaison de statues de dieux, refuse de le prendre à son bord ⁵. Il semble donc que nous ayons affaire-là à un commerce spécialisé, d'autant que la vente des statues sorties des ateliers athéniens était l'une des dernières grandes ressources de la vieille cité ⁶. Nous ne pouvons cependant tirer cette conclusion du texte car il y est seulement dit que l'emporos allait vendre des statues et non pas qu'il était marchand de statues. Nous sommes donc en droit de penser qu'avec l'argent de sa vente il se proposait d'acheter en Ionie un fret de retour, une nouvelle cargaison qui avait de fortes chances de ne pas être une cargaison d'objets d'art.

Ce qui va également contre l'hypothèse de F. Heichelheim c'est un texte de Synésius de Cyrène commandant à son frère un certain nombre d'achats à faire auprès d'un marchand itinérant venu d'Athènes à Phycus, la marine

1. Par exemple *P.S.I.*, X, 1, 1123 = U. Wilcken, *Archiv für Papyrusforsch.*, t. X, 19, p. 252; *P.O.*, 2342 (t. XXII, 1954, p. 125). Sur le commerce des vins d'Égypte et de Syrie, cf. Plin l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIV, 117, et Athénée, *Deipnosophistes*, I, 26a et 33df.

2. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 58.

3. *Expositio totius mundi*, 29, Ascalon et Gaza ... *mittunt omni regioni Syriae et Aegypto uinum optimum*.

4. H. Grégoire, *Éd. de la vie de Porphyre*, coll. Budé, p. 124-125.

5. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, V, 20.

6. *American Journal of archaeology*, t. XXXV, p. 91 (cargaison de statues trouvée au Pirée) et J. Day, *Economic history of Athens under roman domination*, Columbia, 1942, p. 205.

de Cyrène. Ce marchand, qui est un habitué du port, y venait auparavant comme marchand de chaussures, et sans doute un marchand de petite envergure, or il n'est nullement qualifié d'emporos par Synésius mais de κρηπιδοπώλης, bien que ses activités, du fait qu'elles ressortissent du commerce maritime, méritent d'être définies par le verbe εμπορεύειν ¹, d'autant plus d'ailleurs qu'il a augmenté son commerce en joignant aux chaussures des vêtements de tous genres. C'est donc là une preuve que l'emporos est toujours en principe un commerçant sans grande spécialité mais travaillant sur des volumes assez importants.

Le terme d'emporos est passé en latin sous la forme emporus qui ne nous est guère attestée qu'aux deux extrémités de la littérature latine chez Plaute et chez Ausone. Mais dans les deux cas nous nous retrouvons très exactement dans le contexte hellénique. Chez Plaute en effet le mot n'apparaît que dans la présentation du Mercator pour affirmer l'identité des deux termes : « Cette comédie de Philémon s'appelle en grec l'Emporus, la même, de Titus Maccius, s'appelle en latin Mercator » ². Autrement dit le passage ne nous apporte rien. Il en est de même de celui d'Ausone qui, dans une lettre à son ami Paulin, le futur saint évêque de Nole, lui recommande son ancien intendant Philon. Ce dernier, un grec, a abandonné ses fonctions pour se livrer au commerce, achetant et revendant au gré de ses voyages sur mer, sur les routes et sur les fleuves, profitant pour ses transports des navires et des barques de toutes sortes qu'il rencontre sur son chemin. Cet emporus ne se distingue donc en rien de l'emporos grec tel que nous le font connaître les auteurs grecs ³.

Negotiatores, consistentes *ou* κατοικουντες.

Si, abandonnant la terminologie proprement grecque, nous nous tournons du côté de la terminologie latine, le terme que nous rencontrons le plus fréquemment est celui de *negotiator*; mais dans quelle mesure est-il en rapport avec le commerce maritime, voire avec le commerce tout court? Quels sont, de plus, les rapports qui peuvent exister entre eux et ceux que les inscriptions nous font connaître sous l'appellation de *ciues Romani consistentes* (ou *qui consistunt*), en grec Ρωμαιοι οι κατοικουντες?

Depuis le XVIII^e siècle, depuis la célèbre dissertation de J. A. Ernesti, ces questions ont été souvent soulevées par les historiens ⁴. Il s'agit là d'un problème assez compliqué par suite de la carence de nos sources, fort peu explicites malgré les apparences, et de l'évolution probable du terme au cours de

1. Synésius, *Lettres*, 52.

2. Plaute, *Le marchand*, 9-10, *Graece haec uocatur Emporos Philemonis; / Eadem latine Mercator Macci Titi*.

3. Ausone, *Lettres*, 22; en particulier, v. 27-34 *et nunc parabit triticuni casco sale / nousque pollet emporus; / adit inquilinos, rura, uicos, oppida, / soli et sali commercio; / acatis, phaselis, lintribus, stlattis, rate / Tarnim et Garumnam permeat / at lucra damnis, damna mutans fraudibus / se ditat et me pauperat*.

4. J. A. Ernesti, *De negotiatoribus romanis*, Leyde, 1776. Parmi la bibliographie immense de la question nous retiendrons plus particulièrement : A. Schuiten, *De conuentibus ciuium romanorum*, Berlin, 1892; E. Kornemann, *De ciuibus romanis in prouinciis imperii consistentibus*, Berlin, 1892; E. H. Brewster, *Roman craftsmen and tradesmen of the early roman Empire*, Menasha, 1917; J.-J. Hatzfeld, *Les trafiquants italiens dans l'Orient hellénistique*, Paris, 1919.

son histoire. Pour essayer d'y porter quelque clarté nous ne pouvons faire autrement que de remonter jusqu'à l'époque républicaine afin de déterminer le sens ancien du mot et, à partir de là, son évolution sémantique.

Le *negotiator* de l'époque républicaine est-il un commerçant, au sens où nous entendons ce mot : c'est-à-dire est-il amené par ses activités professionnelles à acheter et à vendre sur les marchés, non point pour son propre usage mais en tant qu'intermédiaire entre producteurs et consommateurs? A cette question nous pensons qu'il faut répondre en général par la négative. En effet, qu'il soit romain ou plus vraisemblablement italien, puisqu'il ne peut s'agir à cette époque d'autres que d'habitants de la péninsule ¹, le *negotiator* est un homme qui fait des affaires comme l'exprime la formule qui sert très souvent à qualifier ses activités et que nous trouvons en parallèle avec celles que nous venons de citer : *ciues Romani qui negotiantur* ou οι πραγματευόμενοι Ρωμαίοι ². Le propre de ces affaires est d'être assez mal déterminées et de ne pas correspondre à ce que nous entendons très exactement par faire du commerce et surtout par faire du commerce maritime. Par suite de l'insuffisance des inscriptions en la matière, elles ne nous font connaître que la qualité de *negotiator* de celui qu'elles concernent, nous sommes obligés d'avoir recours aux textes littéraires.

Dans la *Guerre des Gaules*, César, s'il ne nous parle pas nommément des *negotiatores romani*, nous fait cependant mention des « citoyens romains qui résidaient à Génomum pour faire des affaires » ³ et dont le massacre fut sinon l'origine, tout au moins le signal de la grande révolte de la Gaule sous Vercingétorix. Parmi eux se trouvait un chevalier romain, C. Fufius Cita, que César avait mis à la tête des services d'approvisionnement de son armée ⁴. Nous savons de même que Mithridate donna l'ordre en 89 de massacrer tous les citoyens romains qui résidaient alors en Orient ⁵, citoyens qui, d'après Valère Maxime, s'y trouvaient justement pour faire des affaires ⁶. Enfin Salluste pose l'égalité, lors du massacre de Cirta ordonné par Jugurtha, entre *Italici, togati et negotiatores* ⁷. Dans ces trois cas nous voyons que les *negotiatores romani* ont en quelque sorte cristallisé sur leurs personnes la haine des populations indigènes contre le nom romain, ce qui ne nous paraît guère s'expliquer s'il s'agissait uniquement de commerçants ordinaires.

1. J. J. Hatzfeld, *op. cit.*, p. 238 et suiv.

2. ILA, 306, *Augusto deo / ciues romani / qui Thinissut / negotiantur ...* ; à Tanaïs, Latyscev, *Inscriptiones ... Ponti Euxini*, t. II, p. LVI.

3. César, *Guerre des Gaules*, VII, 3, 1 *ciuesque romanos, qui negotiandi causa ibi constiterant*.

4. César, *ibid.* : *in his C. Fufium Citam, honestum equitem romanum, qui rei frumentariae iussu Caesaris praeerat*.

5. Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, 11 *Maiores nostri saepe mercatoribus aut nauiculariis nostris iniuriosius tractatis bella gesserunt : uos, tot milibus ciuium Romanorum uno nuntio atque uno tempore necatis, auro tandem animo esse debetis?*; Appien, *Mithridate*, 22; Dion Cassius, fr. 109; Plutarque, *Sylla*, 28.

6. Valère Maxime, IX, 2, ext. 3 *octaginta millia ciuium romanorum in Asia per urbes negotiandi gratia dispersa*.

7. Salluste, *Guerre de Jugurtha*, XXI, 2; XXVI, 3 *Italici ... confisi deditione facta propter magnitudinem populi Romani inuiolatos sese fore, Adherbali suadent uti seque et oppidum Iugurthae tradat ... Iugurtha in primis Adherbalem excruciatum necat; dein omnis puberes Numidas et negotiatores promiscue, uti quisque armatus obuius fuerat, interficit*. Donc identité entre les *Italici* et les *negotiatores*.

C'est en définitive chez Cicéron que nous trouvons les textes les plus explicites, ceux qui vont nous permettre de définir les activités réelles des *negotiatores*. Il nous les montre répandus dans toutes les provinces romaines autour de la Méditerranée : en Gaule Narbonnaise ¹, en Sicile ², dans les provinces orientales ³; mais aussi en dehors des frontières du monde romain, en Gaule Chevelue ⁴ comme en Égypte ⁵. C'est évidemment pour la Narbonnaise et pour la Sicile que les renseignements qu'il nous apporte sont de loin les plus nombreux et les plus intéressants par suite des deux grandes affaires judiciaires de Verrès et de Fonteius, dans lesquelles il soutint pour l'une l'accusation et pour l'autre la défense, alors que les deux causes étaient semblables et qu'il nous faut ou condamner ou innocenter l'un et l'autre accusés.

Les *negotiatores* qu'il nous fait ainsi connaître sont toujours des résidents, ce qui confirme bien les formules des inscriptions (*consistentes, qui consistunt, οι κατοικουντες*), groupés dans des associations de citoyens et non dans des associations professionnelles, ils forment des *conuentus* et non pas des *collegia* ou des *corpora* ⁶. Cette qualité de résidents est donc en contradiction totale avec les usages du commerce maritime de l'époque qui veut que le commerçant soit un itinérant, nous ne pouvons donc de ce fait identifier les *negotiatores* aux emporoi. Cette non-appartenance au commerce maritime nous est également suggérée, bien que ce ne soit pas là une preuve absolue, par le fait que nous les trouvons non seulement dans les ports, mais aussi dans les villes de l'intérieur.

Ce qui est beaucoup plus important à notre avis c'est que les *negotiatores*, souvent associés aux publicains ⁷, ne le sont jamais aux naoclères-naviculaires alors que, comme nous l'avons vu, la terminologie grecque associe toujours étroitement emporoi et naoclères. Les *negotiatores* nous apparaissent, soit individuellement, soit en tant qu'association, comme des gens riches, véritables représentants de la grandeur de la Rome républicaine dans tout ce qu'elle avait de plus arrogant. De cette richesse et de cette influence, aussi bien au point de vue politique qu'au point de vue économique, Cicéron nous donne un témoignage formel lorsqu'il écrit dans son plaidoyer pour Fonteius que « rien ne peut se faire en Gaule sans eux » ⁸. Malgré les apparences il ne doit guère y avoir là d'exagération et c'est cette mainmise des *negotiatores romani*

1. Cicéron, *Pour Fonteius*, 11 *Referta Gallia negotiatorum est, plena ciuium Romanorum*. Ce qui revient à dire que la Gaule est pleine de *negotiatores* qui sont des citoyens romains, comme le prouve la suite du paragraphe : *Nemo Gallorum sine ciue Romano quicquam negoti gerit; nummus in Gallia nullus sine ciuium Romanorum tabulis commouetur*.

2. Cicéron, *Pour Plancius*, 26; *Verrines*, passim.

3. Cicéron, *Pour Flaccus*, 29 *Hic ego, iudices, si uos Acmonensium decretis si ceterorum Phrygum litteris permoueri putarem, uociferarer, et quantum maxime possem, contenderem: testarer publicanos, escitarem negotiatores, uestram et iam conscientiam implorarem ...* ; *Seconde action contre Verrès*, I, 69; *Lettres aux familiers*, XIII, 43.

4. Cicéron, *Pour Fonteius*, II. Le texte cité supra, n. 1, doit s'appliquer à l'ensemble de la Gaule, province de Narbonnaise et Gaule Chevelue, vu la distinction habituelle dans le plaidoyer entre la *prouincia* d'une part et la *Gallia* d'autre part.

5. Cicéron, *Pour Rabirius*, passim.

6. Cf. A. Schulten, *op. cit.*

7. Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, 17-18; *Contre Pison*, 41.

8. Cicéron, *Pour Fonteius*, 11.

sur l'économie de certaines régions qui seule peut expliquer ces flambées de haine et ces massacres dont nous parlions précédemment ¹.

Ces *negotiatores*, qui semblent avoir appartenu surtout à la classe des chevaliers, avaient intérêt à être en bons rapports avec les gouverneurs de provinces et réciproquement ² car ils se soutenaient les uns les autres. Les seconds apportaient aux premiers l'appui de leur pouvoir politique et des armes romaines, les premiers eux apportaient aux seconds l'aide de leur puissance financière, ce qui n'était pas à dédaigner. C'est là ce qui explique les interventions contradictoires au point de vue strictement moral de Cicéron contre Verrès et pour Fonteius. Si Cicéron a été amené à soutenir l'accusation contre Verrès, ce n'est pas tellement par suite de la sympathie qu'il affiche pour la cause des Siciliens opprimés par un gouverneur prévaricateur que parce que Verrès dans ses exactions n'avait pas craint de s'attaquer aux privilèges économiques des *negotiatores*, donc de la classe des chevaliers, ce que l'orateur ne manque pas de nous signaler à plusieurs reprises ³. Si par contre il a parlé pour la défense du gouverneur de la Narbonnaise qui, au travers du plaidoyer, paraît bien n'avoir été rien d'autre qu'un Verrès gaulois, même si une partie de ses exactions peuvent à la rigueur s'expliquer par la nécessité de ravitailler l'armée de Pompée luttant en Espagne contre les partisans de Sertorius ⁴, c'est uniquement parce qu'avocat d'affaires des chevaliers, donc des *negotiatores*, il se devait de soutenir la cause d'un homme qui n'avait jamais fait supporter à ces derniers le poids de ses exactions et qui, bien plus, les avait toujours soutenus, méritant ainsi leurs éloges ⁵.

Aucun des textes qui les concernent ne nous les montre comme des gens adonnés au commerce, même pas au commerce spécialisé des grains comme le voulait Ernesti. Par contre, s'il est un genre d'affaires dans lequel ils nous paraissent avoir été indiscutablement engagés, c'est celui du commerce de l'argent ⁶. Nous l'avons vu affirmer par le plaidoyer en faveur de Fonteius, mais le texte de Cicéron le plus intéressant à cet égard est sa lettre en faveur des affaires de Salamine de Chypre ⁷. M. Scaptius et P. Matinius, représentants de Brutus, que sa dignité sénatoriale aurait dû en principe écarter des affaires, ont prêté à la ville de l'argent qu'ils veulent faire fructifier à un taux illégal de 4 % par mois (soit 48 % pour l'année) alors que Cicéron a fixé par son édit de gouverneur le taux légal de l'intérêt à 1 % par mois (soit 12 % par an), taux habituel de l'intérêt à Rome ⁸. Brutus, qui est en réalité le véritable bénéficiaire de l'opération, semble être intervenu assez violemment pour amener Cicéron à autoriser les activités usuraires de ses comparses qui sont bel et bien qualifiés de *negotiatores* par Cicéron ⁹. Nous voyons par cette même

1. Cf. ci-dessus, p. 275.

2. Cicéron, *Pour Flaccus*, 29; *Seconde action contre Verrès*, IV, 431; César, *Guerre des Gaules*, VII, 3, 1. Contra : J.-J. Hatzfeld, *op. cit.*, p. 245 et suiv.

3. Cicéron, *Seconde action contre Verrès*, I, 14; II, 153; IV, 435; V, 158 et suiv.

4. J. Van Ooteghem, *Pompée le Grand, bâtisseur d'empire*, Bruxelles, 1954, p. 154-157.

5. Cicéron, *Pour Fonteius*, 46 *Omnes illius provinciae publicani, agricolae, pecuarii, ceteri negotiatores uno animo M. Fonteium atque una voce defendunt*.

6. J.-J. Hatzfeld, *op. cit.*, p. 234-235, malgré ses réserves.

7. Cicéron, *A Atticus*, VI, 1, 5-7.

8. G. Billeter, *Geschichte des Zinsfusses im griechisch-römischen Altertum bis auf Justinian*, Leipzig, 1898, p. 267.

9. Cicéron, *loc. cit.*, 6.

lettre que le taux d'intérêt fixé par Cicéron était bien inférieur à celui que ses prédécesseurs avaient établi en faveur des publicains et que, pour satisfaire dans une certaine mesure les appétits de ces derniers, Cicéron avait dû adapter un moyen terme : si les débiteurs se dégageaient immédiatement de leurs dettes ils ne paieraient que l'intérêt calculé en fonction de l'édit, c'est-à-dire au taux de 1 %, par contre s'ils ne se dégageaient pas immédiatement ce seraient les anciens intérêts qui continueraient à courir ¹. Ce texte a l'avantage de nous montrer, prise sur le vif, quelle était l'activité essentielle de ces *negotiatores romani consistentes* (et quels étaient leurs abus). Elle nous est également attestée par un certain nombre d'inscriptions honorifiques en l'honneur de *ciues romani*, mais nous ne sommes nullement obligés d'accepter pour argent comptant les éloges décernés par les villes asiatiques en l'honneur de ces prêteurs bienveillants qui les auraient soutenues de leur argent au cours de crises financières graves ².

De tout cela il résulte que pour l'époque républicaine le *negotiator* nous apparaît essentiellement comme un brasseur d'affaires, un manieur d'argent, pour reprendre l'expression proposée jadis par A. Deloume ³, qui travaille tout à la fois pour son compte personnel et pour celui de ses bailleurs de fonds lorsqu'il en a; c'est un banquier dont les ressources principales proviennent des opérations de change et de la pratique du prêt usuraire, beaucoup plus que du commerce proprement dit. Il n'est autre que l'un de ces exploitants des provinces et des pays plus ou moins sous la dépendance de Rome, comme cette Égypte où s'illustre un Gabinus ⁴. La fortune qu'il amasse par ces pratiques, pas toujours très honnêtes, peut lui permettre de se lancer dans d'autres genres d'affaires, même dans de véritables affaires commerciales; mais ces dernières ne représentent pas l'essentiel de ses activités, il ne s'agit là pour lui que d'affaires de complément destinées à faire fructifier les biens amassés par ses affaires principales. L'exemple le plus célèbre en est ce C. Rabirius Postumus que nous venons de citer, et qui nous est bien connu grâce au plaidoyer que prononça Cicéron pour sa défense lorsqu'il fut poursuivi en 54/53 comme agent de Gabinus. L'activité première de Rabirius, chevalier romain, est bel et bien une activité financière : il s'engagea dans une foule d'affaires; il eut d'importantes participations dans les fermes de l'État; il consentit des prêts à des nations étrangères; il avait des intérêts dans maintes provinces et même il se dévoua à des rois; une première fois déjà il avança au roi d'Alexandrie dont il est présentement question une somme considérable » ⁵. Cette der-

1. *Ibid.*, 16 *diem statuo satis laxam, quam ante si soluerint, dico me centesimas ducturum; si non soluerint, ex pactione.*

2. L. Robert, *Deux inscriptions d'Iasos*, Rev. des Ét. grecques, 1957, t. 70, p. 361-375, qui donne, à propos des deux inscriptions étudiées, les références aux autres inscriptions de ce genre de l'Orient hellénique.

3. A. Deloume, *Les manieurs d'argent à Rome*, 2^e éd., Paris, 1892.

4. Cicéron, *Pour Rabirius*, passim.

5. *Ibid.*, 4 (trad. A. Boulanger, coll. Budé, Paris, 1939) : *Multa gessit, multa contraxit, magnas partis habuit publicorum; credidit populis; in pluribus provinciis eius uersata res est; dedit se etiam regibus; huic ipsi Alexandrino grandem iam antea pecuniam credidit ...*

Sur ses activités commerciales et maritimes : *ibid.*, 40 : *At permutata aliquando pecunia est, deductae naues Postumi Puteolos sunt, auditae uisaeque merces. Fallaces quidem et fucosae chartis et linteis et uitro delatis; quibus cum multae naues refertae fuissent, summa non potuit parati ...*

nière opération financière n'avait guère été profitable à Rabirius puisque, si nous en croyons Cicéron, il n'aurait pu obtenir de son royal débiteur à titre de dédommagement qu'un navire chargé de produits égyptiens : papyrus, lin et verre. Certes ses adversaires prétendaient qu'il s'agissait non pas d'un navire mais de plusieurs, toujours est-il que, quoi qu'en dise Cicéron, il s'agissait là d'une cargaison de grande valeur commerciale qui aurait permis à l'ancien ministre des finances de Ptolémée de reconstituer une partie de sa fortune perdue. Or c'est là seulement que nous voyons Rabirius engagé dans des activités commerciales proprement dites.

Nous pensons donc qu'en règle générale le *negotiator* ne peut être engagé à l'époque républicaine dans des affaires de commerce, et surtout dans des affaires de commerce maritime, que d'une manière indirecte, en tant que prêteur ou que bailleur de fonds. Dans ce sens les véritables commerçants peuvent être considérés comme étant dans sa dépendance et nous en avons un exemple célèbre dans une inscription de Pouzzoles qui nous montre « les commerçants qui font des affaires à Alexandrie, en Asie et en Syrie » élever une base en l'honneur de deux membres de l'illustre famille des Calpurnii, *negotiatores* bien connus de la ville ¹. Cette inscription nous montre d'ailleurs le double sens que possède le verbe *negotari* qui peut s'employer tout aussi bien pour désigner les activités des *negotiatores*, hommes d'affaires, que celles des *mercatores* qui, comme nous le verrons, sont les véritables commerçants.

Cette constatation nous amène à modifier légèrement ce que nous avons dit ci-dessus et nous devons penser que, lorsque nous trouvons sur une inscription *ciues romani qui negotiantur*, nous n'avons pas uniquement affaire à des *negotiatores*, mais que, lorsqu'il n'est pas spécifié qu'il s'agit de *consistentes*, il peut y avoir parmi eux des *mercatores*. C'est peut-être ce double sens du verbe qui se trouve à l'origine de l'évolution sémantique du terme de *negotiator* sous l'Empire.

Avec l'augmentation de la superficie de l'*orbis romanus*, avec la transformation de l'État qui en résulte, en particulier par suite de son organisation financière mieux contrôlée, l'ancienne exploitation des provinces par les sociétés financières et les *negotiatores* ne pouvait plus longtemps subsister. D'autre part il faut reconnaître que les guerres civiles avaient été particulièrement néfastes aux *negotiatores*. Certains d'entre eux se virent indûment dépouillés par les partis en présence de leur argent, voire même de leurs esclaves enrôlés de force dans les armées des combattants. Telle fut, entre autres, l'aventure, ou plutôt la mésaventure, qui survint aux *ciues romani* et aux *negotiatores* résidant à Chypre après la défaite de Pompée à Pharsale ². C'est là sans doute l'origine de la décadence des *ciues romani consistentes* dans les provinces orientales de l'Empire, décadence que l'on peut facilement déduire de la raréfaction des inscriptions qui les concernent ³. Cette décadence

1. CIL, X, 1797 : L. Calpurnio L. filio Capitolino C. Calpurnio L. filio mercatores qui Alexandr(iae) Asiai Syriae negotiantur.

2. César, *Guerre civile*, III, 102-103. Devant le refus des Syriens de l'accueillir, Pompée à Chypre ... *pecunia societatibus sublata et a quibusdam priuatis sumpta et aeris magno pondere ad militarem usum in naues inposito duobusque milibus hominum armatis, partim quos ex familiis societatum delegerat, partim a negotiatoribus coegerat, quos ex suis quisque ad hanc rem idoneos existimabat, Pelusium peruenit.*

3. J.-J. Hatzfeld, *op. cit.*, p. 189 et suiv.

a pour contrepartie, dès les débuts de l'Empire, la mainmise progressive des orientaux sur le commerce méditerranéen¹. Mais, si les associations de citoyens romains disparurent relativement vite en Orient, elles subsistèrent plus longtemps en Occident où nous les retrouvons même après le fameux édit de Caracalla de 212, sans que nous puissions savoir, il est vrai, si elles avaient d'autres rôles que religieux².

Si nous nous tournons du côté de l'œuvre de Tacite, bon témoin des choses du début de l'Empire, nous y trouvons à plusieurs reprises mention des *negotiatores*; il est donc intéressant pour nous de regarder ce qu'il entend exactement par ce terme. Nous devons tout d'abord remarquer qu'il ne nous spécifie nulle part l'origine de ces gens et qu'il nous est donc impossible de savoir par son œuvre s'il s'agit de citoyens romains ou non, d'Italiens ou de gens originaires d'autres parties de l'Empire. Cette absence de précision laisse supposer que pour lui, et donc pour les gens de son époque, il n'y avait plus de différences au point de vue économique entre les habitants des diverses parties du monde romain et que tous les *negotiatores*, quelle que fut leur origine, étaient placés sur le même pied d'égalité. Par contre, tous ceux qu'il nous présente sont maintenant très étroitement liés au commerce maritime et cela dès le règne de Tibère. C'est à ce moment en effet que se place le récit de la maladie et de la mort de Germanicus, or il nous est dit que sa maladie fût annoncée aux Romains par des *negotiatores* venant de Syrie qui apportaient d'ailleurs le faux bruit de son rétablissement³. Pour l'époque de Néron, Tacite nous les montre encore plus étroitement liés au commerce maritime, puisqu'il nous parle des mesures fiscales prises par l'empereur en leur faveur, mesures très importantes pour notre recherche puisqu'il s'agissait de ne plus compter leurs navires dans le montant de leur cens⁴. Cette décision nous montre que maintenant il est absolument normal pour un *negotiator* de posséder un ou des navires et qu'ainsi il entre dans la catégorie des *domini nauium* dont nous avons précédemment parlé, ne s'en distinguant que par le fait qu'ils les exploitent eux-mêmes commercialement. Une autre innovation en matière d'activité pour ce qui concerne les *negotiatores*, c'est l'apparition d'une spécialisation de leurs fonctions. Tacite nous parle ainsi de l'existence de *negotiatores frumentarii*⁵ engagés dans le ravitaillement de Rome et à qui Tibère, ayant fixé le prix du blé à un tarif assez bas, promet de verser des indemnités compensatrices.

Cependant, à parcourir l'œuvre de Tacite, nous voyons que l'évolution qui apparaît dans les textes que nous venons de citer n'est pas encore arrivée à son terme et qu'aux côtés de ces nouveaux *negotiatores* subsistent toujours

1. *Ibid.*, p. 190-191.

2. A. Audin, J. Guey et P. Wuilleumier, *Inscriptions latines découvertes à Lyon dans le pont de la Guillotière*, Rev. des Ét. anciennes, t. LVI, 1954, p. 297-356 : mention sous Élagabale de *ciues romani in tribus prouinciis Gallis consistentes* en rapport avec les cérémonies du culte auprès de l'autel fédéral des Trois Gaules.

3. Tacite, *Annales*, II, 82 *Forte negotiatores uiuente adhuc Germanico Syria egressi laetiora de uoletudine eius attulere.*

4. Tacite, *Annales*, XIII, 51 *Temperata apud transmarinas prouincias frumenti subuectio, ut ne censibus negotiatorum naues adscriberentur tributumque pro illis penderent constitutum.*

5. Tacite, *Annales*, II, 87 *Saeuitiam annonae incusante plebe statuit frumento pretium quod emptor penderet, binosque nummos se additurum negotiatoribus in singulos modios.*

des représentants de la vieille classe des brasseurs d'affaires de la fin de la République. Tel est le cas des *negotiatores* de l'île de Cythnos, qui sont des *consistentes* à la vieille mode, et qui se virent dépouillés de leurs esclaves et sans doute de leurs biens par un faux Néron de l'année des Quatre Empereurs ¹.

Mais ce sont surtout les inscriptions qui nous apportent la preuve de cette transformation. Alors qu'auparavant le *negotiator*, lorsque nous le rencontrons, était seulement défini par le fait qu'il faisait des affaires sans que celles-ci soient précisées ², maintenant il est en règle générale déterminé par un adjectif qui indique la spécialisation de ses affaires qui ne sont plus que des affaires commerciales. De ces nouveaux négociants, car ils méritent bien maintenant cette appellation, les plus nombreux, ou tout au moins ceux que nous rencontrons le plus souvent par suite de leur importance pour la vie de Rome et des grandes villes de l'Empire, sont indiscutablement les *negotiatores frumentarii* ³, mais ce ne sont pas les seuls et les inscriptions nous font également connaître des *negotiatores uinarii* ⁴, des *negotiatores salsarii* ⁵, mais aussi des *negotiatores* qui sont dits simplement importantes (c'est-à-dire importateurs) ⁶ et d'autres qui comme eux ne semblent pas spécialisés dans le commerce d'un produit déterminé, mais dans celui des produits d'une région déterminée comme ce *negotiator ex Hispania citeriore* que nous fait connaître une inscription romaine ⁷; bien plus nous en trouvons qui sont spécialisés dans le commerce d'un produit d'une région déterminée comme les *negotiatores olearii ex Baetica* ⁸ qui à Rome ont pour patron un préfet d'Égypte, ancien préfet de l'annone. Malheureusement, les inscriptions ne nous renseignent pas autrement sur leurs activités et nous ne savons pas si ces négociants possèdent les navires sur lesquels ils importent les marchandises dont ils sont responsables, s'ils sont des sédentaires réglant leurs affaires de leurs bureaux romains ou autres, ou bien des voyageurs recherchant sur les marchés le produit qui fait l'objet de leur commerce. A ces données des inscriptions nous ajouterons celles que nous apportent les documents juridiques. Le *Digeste* nous enseigne que, comme les naviculaires, les négociants sont très étroitement liés aux services de l'annone; tel est le cas des *negotiatores frumentarii* ⁹, ce qui ne doit pas nous étonner. Mais tous les négociants ne sont pas dans cette dépendance et il faut distinguer parmi eux ceux *qui annonam urbis adiuuant* ¹⁰ et les autres.

1. Tacite, *Histoires*, II, 8 ... *spoliatis negotiatoribus mancipiorum ualentissimum quemque armauit*.

2. Cf. tous les textes cités jusqu'ici.

3. *CIL*, VI, 814.

4. *CIL*, VI, 29722; XIII, 1911 ; 1954. Il leur faut joindre les inscriptions concernant les *negotiantes fori uinarii* d'Ostie, cf. H. Bloch, *Inedita Ostiensia*, Epigraphica, t. I, 1939, p. 37-39.

5. *CIL*, VI, 9677.

6. H. Bloch, *art. cit.*, mais il est vraisemblable qu'il faille sous-entendre *uinarii*.

7. *CIL*, XIV, 397.

8. *CIL*, VI, 1625b.

9. *D.*, L, 5, 9, 1 *privilegium frumentariis negotiatoribus concessum etiam ad honores excusandos pertinere*.

10. *D.*, L, 6, 5, 3 *Negotiatores, qui annonam Urbis adiuuant, item nauicularii, qui annonae Urbis seruiunt, immunitatem a muneribus publicis consequuntur ...*

De toute manière si le *negotiator* n'est plus le grand brasseur d'affaires de l'ancien temps, il reste cependant un grand commerçant, un marchand en gros. Cela nous est confirmé, mais en partie seulement, par l'emploi du mot après le milieu du III^e siècle.

Si nous nous plaçons en dehors de notre époque, Isidore de Séville nous affirme la relation entre les *negotiatores* et le commerce maritime lorsqu'il écrit que « les liburnes tirent leur nom des Libyens, elles sont les navires des *negotiatores* ». Mais quel degré de confiance pouvons nous accorder à ce texte ¹ dont la fantaisie saute aux yeux? Nous ne savons pas ce qu'il faut penser de son étymologie, ou plutôt nous ne le savons que trop, la Liburnie dont les navires sont originaires étant en Illyrie et non en Afrique, d'autre part les liburnes, navires des pirates illyriens, devinrent par la suite les navires de guerre par excellence des flottes de l'Empire et non point des navires de commerce ². Pourtant nous ne pouvons refuser absolument son témoignage, en tant qu'il met en rapport navires et négociants, étant donné que ce rapport nous est affirmé par de nombreux textes.

Dans l'*Histoire Auguste*, l'auteur de la vie d'Alexandre Sévère nous le montre accordant des privilèges juridiques aux *negotiatores* afin de les attirer vers Rome pour améliorer son ravitaillement ³; or le ravitaillement de la ville dépendant à peu près exclusivement de la mer, il faut comprendre que ces négociants faisaient du commerce maritime pour la plupart. Dans ce même recueil l'auteur de la *Vie de Firmus*, l'usurpateur alexandrin contemporain et ami de Zénobie, la reine de Palmyre ⁴, nous le dépeint sous les traits d'un grand brasseur d'affaires spécialisé dans le commerce avec les pays d'Extrême-Orient, possédant un certain nombre de navires de commerce, *naues negotiatoriae*, sur l'océan Indien et qui auraient été à l'origine de sa fortune ⁵.

Beaucoup plus probants que l'*Histoire Auguste*, toujours sujette à caution, nous trouvons un bon nombre d'auteurs qui, nous dépeignant les activités des *negotiatores*, nous les montrent toujours en train de naviguer. Tel est le cas de Végèce dans le passage souvent cité au sujet de la fermeture hivernale de la navigation où il parle de l'activité des *negotiatores* ⁶, tel est aussi le cas des Pères de l'Église. En effet, de même que, comme nous l'avons dit, les Pères de l'Église de langue grecque nous parlent constamment des activités de l'emporos et nous le montrent parcourant les mers à la recherche de la fortune, de même chez les Pères de langue latine, le *negotiator* est partout présent. A ce point de vue l'auteur qui présente pour nous le plus grand intérêt est sans nul doute saint Augustin. Pour lui le *negotiator* est l'homme que la cupidité pousse à naviguer, exposant son corps et son âme aux dangers

1. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1, 12 *liburnae dictae a Libyis; naues enim sunt negotiatorum*.

2. S. Panciera, *Liburnae*, Epigraphica, t. XVIII, 1956, p. 130-156.

3. *Histoire Auguste*, Vie d'Alexandre Sévère, 22, *Negotiatoribus ut Romam uolentes concurrerent maximam immunitatem dedit*.

4. Dans la mesure évidemment où l'on peut accorder confiance à l'*Histoire Auguste*: cf. pour la vie de Firmus, W. Seston, *Dioclétien et la tétrarchie*, Paris, 1946, p. 147-148.

5. *Vie de Firmus*, 3 *Idem et cum Blemyis societatem maximam tenuit et cum Saracenis : naues quoque ad Indos negotiatorias saepe misit ...*

6. Végèce, *De l'art militaire*, V, 9 *usque in idus Maias periculosa maria tentatur; non quod negotiatorum cesset industria, sed quia ...*

de la tempête et cela pour de vaines espérances¹, l'homme qui apporte pour les délices des gourmets les fruits exotiques qui vont faire l'ornement de leur table². Bien plus saint Augustin va jusqu'à considérer comme synonymes les verbes *nauigare* et *negotiarī*³. Cette identité nous la trouvons d'ailleurs déjà suggérée par Tertullien dans le passage bien connu de son Apologétique où il montre aux adversaires du christianisme que les chrétiens sont présents partout: « Avec vous encore nous naviguons, avec vous nous servons comme soldats, nous travaillons la terre, nous faisons le commerce »⁴.

Nous pourrions continuer longtemps les citations de ce genre, et si de l'œuvre de saint Augustin nous passions à celle de son contemporain saint Jérôme, nous retrouverions les mêmes affirmations⁵, de même chez Sulpice Sévère⁶ et beaucoup d'autres. Cependant nous n'avons pas le droit d'affirmer qu'au IV^e siècle il y a un rapport nécessaire entre le *negotiator* et le commerce maritime, ce faisant nous outrepasserions les données de nos sources. Nous ne devons pas oublier en effet que d'autres textes nous montrent que les *negotiatores* ne sont pas tous des commerçants maritimes ou en rapport avec le commerce maritime. Saint Ambroise, par exemple, nous parle à plusieurs reprises de négociants milanais, qui paraissent avoir été tout à la fois assez nombreux et riches, impliqués avec lui dans le conflit qui l'opposa à l'impératrice arienne Justine, or il ne les met jamais en rapport avec la mer⁷. L'épigraphie elle aussi nous rend le même témoignage lorsqu'elle nous montre des négociants installés dans les grandes villes intérieures de l'Empire. C'est ainsi par exemple que l'épigraphie lyonnaise est riche en personnages qualifiés de *negotiatores* sans rapports évidemment avec la navigation maritime⁸. Cependant nous devons remarquer que certains d'entre eux sont en rapports étroits avec la navigation fluviale, tel ce *negotiator muriarius*, c'est-à-dire commerçant en sauce de poisson, qui est en même temps naute du Rhône naviguant sur la Saône⁹, ou ce *negotiator frumentarius* également naute de la Saône¹⁰; quant aux *negotiatores uinarii*, ils prennent volontiers pour patrons les responsables du collège des nautes¹¹.

1. Augustin, Sermons, 38, 6; Sur le psaume 128, 4.

2. Augustin, Sermons, 28, 2.

3. Augustin, Sur le psaume 136, 3 *nauigare, inquit alius, et negotiari magnum est, scire multas prouincias, lucra undique capere, non esse obnoxium in ciuitate alicui potenti, semper peregrinari et ... diuitem remeare*.

4. Tertullien, Apologétique, 42, 3 (trad. J. P. Waltzing, coll. Budé, Paris, 2^e éd., 1961), *Nauigamus et nos uobiscum et uobiscum militamus et rusticamur et mercamur ...*

5. Par exemple : Vie d'Hilarion, 35 et *negotiatores qui in nauī erant ...*

6. Sulpice Sévère, Dialogues, III, 14, miracle de saint Martin : *testantem quemdam nuper audiui, cum in Tyrrheno mari cursu illo quo Romam tenditur, nauigaret, subito turbinibus exortis, extremum uitae omnium fuisse discrimen : in quo cum quidam Aegyptius negotiator, necdum Christianus, magna uoce clamauerit, Deus Martini eripe nos; mox tempestatem fuisse sedatam seque optatum cursum cum summa placati aequoris quiete tenuisse*.

7. Ambroise, Lettres, 20 et 26; cf. L. Ruggini, *op. cit.*, p. 84 et suiv.

8. Par exemple CIL, XIII, 2030 *negotiator artis saponariae*; de même le Syrien Thaïm spécialisé dans le commerce des produits d'Aquitaine dont il tient un entrepôt (emporion) à Lyon même, CIL, XIII, 2448.

9. CIL, XIII, 1966.

10. CIL, XIII, 1972.

11. CIL, XIII, 1911, et encore plus lorsque ceux-ci sont également *negotiatores uinarii*, CIL, XIII, 1954.

Nous devons remarquer enfin que dans la langue juridique du IV^e siècle, telle que nous la fait connaître le code Théodosien, le terme de *negotiator* est un terme à la signification excessivement large sur laquelle il nous faudra revenir.

Negotiatores, πραγματευται et εργασαι.

Si le terme de *negotiator* a, dans son acception la plus générale, connu une évolution sémantique certaine à l'époque impériale, est-ce que la structure même du grand commerce maritime méditerranéen a changé de telle sorte que ces changements transparaissent dans sa terminologie? Est-ce que, pour reprendre le contenu des hypothèses de F. Heichelheim ¹, à la place du *negotiator*, grand brasseur d'affaires de l'époque républicaine, nous ne verrions pas apparaître, au moins dans l'Orient hellénique, une nouvelle forme d'hommes d'affaires, les πραγματευται?

Le mot lui-même ne fait que reprendre cette expression que nous avons trouvée sur les inscriptions grecques concernant les activités des citoyens romains résidant en pays grecs sous la République et aux débuts de l'Empire. Ainsi donc à l'origine il n'y aurait aucune différence entre le *negotiator* et le πραγματευτής. On pourrait alors considérer que, de même que le premier, le second de ces termes a connu une évolution sémantique, mais une évolution autre, si bien qu'à la longue un fossé se serait creusé entre les deux. A cette hypothèse s'opposent d'une part l'interprétation traditionnelle, qui ne voit aucune différence entre le pragmateutès et l'emporos suivant les définitions des lexicographes ², d'autre part l'interprétation de M. Rostovzev pour qui les pragmateutai ne sont pas le moins du monde des commerçants mais des *actores*, c'est-à-dire des intendants des grands propriétaires terriens ³.

Si nous laissons de côté les problèmes posés par les mentions des lexicographes, étant donné que ceux-ci peuvent se référer à l'état ancien ou il n'y avait point de différences entre le *negotiator* et le pragmateutès, la discussion tourne tout entière autour de quelques points. Alors que F. Heichelheim s'appuie essentiellement sur un certain nombre de transcriptions talmudiques, M. Rostovzev pour sa part considérerait surtout les inscriptions et en particulier une inscription de Zelaia en Phrygie dans laquelle ses premiers éditeurs, R. Lechat et G. Radet, voulaient voir l'épithète d'un employé subalterne des *uectigalia* par suite de la mention des φορικὰ χρήματα ⁴. Cette inscription nous fait connaître un nommé Myrinos, pragmateutès de Claudia Bassè, qui par suite de ses fonctions avait été amené à naviguer un peu partout dans

1. F. Heichelheim, *Wirtschaftsgeschichte*, p. 705.

2. Hésychius, Suidas, ad uerbum έμπορος; de même, donc contre Heichelheim, S. Krauss, *Talmudische Archäologie*, Leipzig, 1910-1912, t. II, p. 349-355.

3. M. Rostovzev, *Storia*, p. 303, n. 4.

4. Dittenherger, *Sylloge*, n° 1229, n. 1 = IGRRP, IV, n° 186. (Greek text) (cf. R. Lechat et G. Radet, Bulletin de Correspondance hellénique, t. XVII, 1893, p. 530, n° 29).

le monde méditerranéen, et peut-être même à aller jusqu'en Germanie ¹, L'opinion de M. Rostovzev s'appuie sur le fait indiscutable qu'à peu près toutes les inscriptions qui nous font connaître des pragmateutai nous les présentent dans une situation de dépendance vis-à-vis d'une autre personne, ce qui ne va pas avec l'hypothèse du grand brasseur d'affaires. De même que Myrinos est le pragmateutès de Claudia Bassè, de même nous connaissons les pragmateutai de M. Aurelius Mindius Mitidianus Pollion à Halicarnasse ², ou encore les 27 pragmateutai de Valerius Agathopous qui honorent au Pirée la femme du rhéteur milliardaire Hérode Atticus aux alentours de l'année 161 ³. Bien plus une inscription de la Thyréatide nous fait connaître un pragmateutès Θυρεατικής χώρας ⁴ ce qui se comprend mal d'un grand commerçant.

Cependant ces pragmateutai eux-mêmes posent des problèmes en ce sens que, s'il s'agit uniquement d'intendants, on voit mal pourquoi beaucoup voyagent comme Myrinos ⁵, ou encore pourquoi Valerius Agathopous a sous sa direction 27 intendants au Pirée, pragmateutai qui de plus ont bien l'air de dépendre de la famille de Hérode Atticus. Mais si cela est difficile à mettre en accord avec la théorie de M. Rostovzev, ce l'est encore plus pour l'hypothèse de F. Heichelheim et même pour la solution traditionnelle.

En faveur de cette dernière solution militent un certain nombre d'autres inscriptions qui nous font connaître des pragmateutai non seulement dans les pays orientaux de langue grecque, mais aussi en Occident; pragmateutai qui ne paraissent avoir aucun lien de dépendance vis-à-vis de qui que ce soit, mais qui ne semblent pas non plus, d'après le volume de leurs inscriptions, avoir été ces personnages riches et considérables comme auraient dû l'être des grands brasseurs d'affaires ⁶. D'ailleurs nous trouvons ce mot employé deux fois dans les œuvres dites morales de Plutarque, or les deux fois, il est employé dans le même sens et c'est celui de *negotiator* engagé dans des opérations de prêt usuraire ⁷, donc l'ancien sens.

En présence de cette complexité de la question nous devons tout d'abord examiner en détail le cas de Myrinos qui, par suite de la longueur relative de son inscription, peut nous permettre de trouver une explication à ses activités. Sa dépendance vis-à-vis de Claudia Bassè étant indiscutable il est impossible de le considérer comme un brasseur d'affaires agissant pour son compte, d'autre part ses voyages s'expliquent assez mal s'il est simplement l'*actor*, c'est-à-dire le régisseur ou l'intendant de Claudia Bassè. En effet dans ce dernier cas nous devrions envisager que Claudia Bassè avait des propriétés dans tous les coins de l'Empire, ce qui malgré tout ne serait pas absolument impossible, et qu'elle n'avait qu'un seul intendant pour ses multiples propriétés, ce qui par contre est impossible. Et même si Myrinos avait été une sorte de superintendant contrôlant les activités des régisseurs des différents domaines, on s'expliquerait mal ses voyages qui nous paraissent alors bien insuffisants pour lui

1. La restitution est vraisemblable, mais non assurée.

2. Dittenberger, *OGIS*, n° 525.

3. Dittenberger, *Sylloge*, n° 856, dédicace à Appia Atilia Regilla par les (Greek text), suit une liste de 27 noms.

4. J. et L. Robert, *Bulletin épigraphique*, Rev. des Ét. gr., t. LXVII, 1954, n° 117.

5. *IGRRP*, IV, n° 349, 359, 588, 627, à Rome.

6. *IGRRP*, IV, n° 190.

7. Plutarque, *Sur le désir des richesses*, 4; *Qu'il faut éviter les dettes*, 7.

avoir permis d'assumer un tel rôle. Par contre les voyages de notre pragmateutès s'expliqueraient bien mieux si ses activités au lieu d'être simplement des activités administratives avaient été des activités commerciales; à ce moment l'expression φορικά χρήματα prendrait son plein sens, il serait question d'affaires ayant trait au commerce maritime. On pourrait alors nous objecter ce que nous venons nous-même d'objecter à l'hypothèse d'une superintendance, à savoir que Myrinos ai vraiment peu voyagé pour des affaires commerciales : seize fois vers Rome, deux fois vers la Germanie (?), deux fois vers la Dalmatie et l'Istrie, deux fois vers Alexandrie, enfin quatre fois επί τήν οχθην, région qu'il nous est impossible de déterminer. Certes c'est là fort peu, surtout si nous comparons l'activité de notre homme à celle de Flavius Zeuxis qui se vantait d'avoir doublé soixante-douze fois le cap Malée au cours de sa carrière de navigant ¹. Mais il faut remarquer que Flavius Zeuxis vécut sans doute longtemps alors que Myrinos mourut relativement jeune à 35 ans; s'il a donc commencé ses activités commerciales vers l'âge de 20 ans cela représente un ou deux voyages chaque année ce qui n'est pas si mal quand on considère les aléas de la navigation antique. Autrement dit Myrinos faisait du commerce, et même du commerce maritime; mais au lieu de l'avoir fait pour son propre compte, il l'aurait fait pour le compte de sa patronne Claudia Bassè.

Il est évident en effet que les revenus des grands propriétaires terriens, souvent possesseurs en plus de fabriques sur leur propre sol ², ne pouvaient servir uniquement à leurs besoins et à ceux de leur entourage, une bonne partie devait en être commercialisée et, plutôt que de passer par l'intermédiaire de commerçants indépendants, les propriétaires préféraient avoir leurs propres commerçants les pragmateutai. Cette hypothèse se trouve renforcée du fait que le *Digeste* nous parle de *negotiatores* dépendants, des esclaves agissant pour le compte de leurs maîtres ³ et que nous pouvons facilement concevoir de semblables *negotiatores* non esclaves, ou, tout au moins, ne faisant pas état de cette qualité.

Il est malheureux que le laconisme des autres inscriptions concernant les pragmateutai ne nous permette pas de transformer cette hypothèse en certitude. Pourtant à notre avis elle seule peut expliquer le grand nombre des pragmateutai qui élèvent au Pirée une base en l'honneur de la femme d'Hérode Atticus. En effet, par suite de l'énormité de sa fortune, l'ami d'Hadrien devait avoir dans sa domesticité toute une armée de commerçants chargés d'écouler sur le marché méditerranéen les surplus de ses productions et inversement d'acheter ce dont il aurait pu avoir besoin. Mais, si dans la majorité des cas les pragmateutai que nous font connaître les inscriptions doivent appartenir à la catégorie que nous venons de définir, il n'en reste pas moins que dans quelques cas ils peuvent se confondre avec le simple régisseur, l'*actor*, alors que pour le

1. Dittenherger, *Sylloge*, n° 1229. (Greek text).

2. Pour l'Istrie par exemple, cf. M. Rostovzev, *Storia*, p. 270-271, et A. Degrassi, *I porti romani dell'Istria*, art. cit.

3. D., XXXII, 65 *Marcianus libro VII institutionum : legatis seruis exceptis negotiatoribus, Labeo scripsit, eos legato exceptos uideri, qui praepositi essent negotii exercendi causa, ueluti qui ad emendum, locandum, conducendum praepositi essent ...*

commerçant libre, la formule *οι πραγματευόμενοι* semble s'être plutôt conservée ¹.

Il nous faut signaler également l'emploi, plus rare, du mot *εργαστής*. Bien connu par ailleurs, ce mot désigne le plus souvent l'ouvrier ², voire le propriétaire d'une boutique ³, mais nous le trouvons également utilisé pour désigner les grandes activités commerciales. C'est le cas de la fameuse inscription de Flavius Zeuxis, que nous avons déjà signalée. Cet homme n'est pas, semble-t-il, un marin car on voit mal, si telle était sa profession, ce qu'il faisait à Hiérapolis de Phrygie où il est mort. Par contre le fait qu'il ait navigué au long de sa carrière laisse supposer qu'à un titre ou à un autre il était dans le commerce maritime sans que nous puissions savoir exactement lequel.

Le mercator

Avec le *mercator*, nous retrouvons cette continuité que nous ont montrée les termes de *naulère* et d'*emporos*, ce qui ne veut pas dire que tout ce qui les concerne se présente à nous sans la moindre obscurité. Aucun doute ne peut exister quant à la fonction commerçante du *mercator* qui nous apparaît, dès l'époque républicaine, comme le strict équivalent de l'*emporos* hellénique. Comme pour ce dernier ses activités sont constamment rapprochées de celles du *naulère* : à la formule grecque *naukleroi kai emporoi* correspond très exactement la formule latine *naucularii* (ou *naucleri*) et *mercatores* que nous trouvons utilisée aussi bien par Cicéron ⁴ que par Tacite ⁵. Cet emploi du mot milite en faveur d'un *mercator* commerçant maritime, c'est là d'ailleurs ce que paraît affirmer Cicéron quand, à propos du développement de la piraterie, pour justifier le commandement extraordinaire de Pompée, il déclare que « la navigation des marchands est suspendue » ⁶. Ce faisant Cicéron recoupe les données de Plaute ⁷ ou d'Horace chez qui le *mercator* correspond assez exactement à l'*emporos* grec : c'est pour eux « le marchand dont le navire est secoué par les vents du Sud » ⁸, ou encore ce Gygès qui, allé faire du commerce jusqu'en Bithynie, hiverne à Oricum en Épire cependant que son amante l'attend malgré les sollicitations d'un rival ⁹. Mais, comme nous l'avons déjà dit, il ne peut être question de voir dans ces textes une imitation servile des modèles grecs sans aucun rapport avec la réalité quotidienne de leur temps ¹⁰.

Le *mercator* républicain n'est pas seulement, comme tendraient à nous le faire croire ces textes, un commerçant maritime. C'est ainsi que dans les pays occidentaux non directement soumis à la domination romaine, nous voyons

1. *IGRRP*, IV, n° 800 (Greek text). L'hypothèse de M. Rostovzev (cf. n. 85), selon laquelle les voyages de Myrinus, régisseur des propriétés de Claudia Bassè, s'expliquent par la nécessité d'apporter à sa maîtresse, chaque année là où elle se trouve, les bénéfices de ses terres, nous paraît plus fantaisiste que solide.

2. J.-P. Waltzing, *Corporations professionnelles*, t. I, p. 188, n. 1.

3. L. Robert, in *Rev. des Ét. gr.*, t. XLII, 1929, p. 33 et suiv.

4. Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, 11.

5. Tacite, *Annales*, XII, 55.

6. Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, 15 *Nam cum hostium copiae non longe absunt, etiam si inruptio nulla facta est, tameti ... mercatorum nauigatio conquiescit.*

7. Plaute, *Le marchand*, 9-10; 74-78; 85 et suiv.; *Le soldat fanfaron*, 130; *Les Ménechmes*, 25 et suiv.; *Le Carthaginois*, 1016.

8. Horace, *Satires*, I, 1, 6 *mercator nauim iactantibus Austris.*

9. Horace, *Odes*, III, 7.

10. U. E. Paoli, *art. cit.*, *Riv. di filologia*, 1929.

apparaître des *mercatores* qui sont essentiellement impliqués dans des opérations commerciales terrestres. Cependant, même alors, ces opérations conservent des caractères qui les rapprochent, voire les font dépendre du commerce maritime : ce commerce est en effet avant tout un commerce d'exportation et d'importation. C'est là par exemple l'activité de ces *mercatores romani* qui, au départ de la province romaine de Narbonnaise, pénètrent dans la Gaule indépendante pour y apporter « ces marchandises propres à efféminer les esprits »¹, et peut-être en rapporter l'étain et les autres produits métallurgiques des pays barbares de l'Occident², tout aussi bien que les produits réputés de la charcuterie gauloise³. Parmi ces marchandises avilissantes qu'exportaient vers la Gaule les marchands romains il faut mettre au tout premier plan les vins d'Italie du Sud dont le trafic attesté jusqu'ici surtout par les textes, en particulier par Diodore de Sicile⁴, nous a été confirmé d'une manière éclatante par les découvertes récentes de l'archéologie sous-marine⁵. Ces *mercatores* ne travaillaient pas toujours pour leur compte et dépendaient parfois de grands brasseurs d'affaires, des *negotiatores*, comme ces Calpurnii à qui, nous l'avons vu, les *mercatores* d'Orient élevaient une base honorifique à Pouzzoles au temps d'Auguste⁶ ou encore ces Lassii et ces Sestii dont les marques sur les amphores vinaires et l'expansion de ces mêmes amphores, au moins en ce qui concerne les seconds, montrent la puissance économique au dernier siècle de la République⁷.

Nous ne devons pas, là aussi, oublier que le mot *mercator* peut avoir d'autres sens et qu'il peut désigner tout simplement le petit commerçant, le détaillant, qui réside à la ville et y vend aussi bien n'importe quoi qu'un produit déterminé; détaillants qui peuvent être comme à Capoue ou à Rome, et cela depuis fort longtemps, groupés en collèges⁸.

Sous l'Empire, le *mercator*, commerçant voyageur, conserve son ancienne apparence : c'est le *mercator* Jason qui s'enferme chez lui au mois de décembre, lors de la fermeture de la navigation, dans l'attente des beaux jours⁹, ou le *mercator sacci olentis* qui parcourt les mers pour ramener à sa clientèle

1. César, *Guerre des Gaules*, I, 1, 3 *ea quae ad effeminandos animos pertinent*.

2. Diodore de Sicile, V, 38, 5; V, 22, 4.

3. Martial, XIII, 54 *Cerretana mihi fiat uel missa licebit / de Menapis : lauti de petasone uorent*.

4. Diodore de Sicile, V, 26, 4.

5. Ph. Diolé, *op. cit.*, chap. III : « Les voyages de Dionysos ».

6. Cf. ci-dessus, n. 1, p. 279.

7. Sur les Lassii connus par un bouchon d'amphore d'Anthéor, cf. J. Heurgon, *Les Lassii pompéiens et l'importation des vins italiens en Gaule*, Parola del passato, 1952, 23, p. 155; sur les amphores de Sestius que l'on retrouve actuellement un peu partout en Gaule et qui formaient une grande partie de la cargaison de l'épave du Grand-Congloué, cf. en dernier lieu F. Benoît, *L'épave du Grand-Congloué*, p. 56 et suiv.

8. Tite-Live, II, 27, 5 *utri eorum dedicatio iussu populi data esset, eum praeesse annonae, mercatorum collegium instituere, sollemnia pro pontifice iussit suscipere*. La traduction de G. Baillet (coll. Budé, Paris, 1954) : « celui qui ... formerait un syndicat de marchands et ... » nous semble pour le moins anachronique. A Capoue, *CIL*, X, 3773 ... / *Cn(eius) Minatic(ius) / P(ublius) Pomponi(us) M(arci) l(ibertus) / Magistreis / conlegi / mercatorum / coerauerunt / ... / ... Calpurnio / co(n)s(ulibus)* de 112 a. C.

9. Juvénal, *Satires*, VI, 153-155 *Mense quidem brumae, quo iam mercator Jason / clausus et armatis opstat casa candida nautis / grandia tolluntur crystallina ...* Juvénal joue sur le participe *clausus*: si Jason est *clausus* en décembre c'est parce que l'on est en pleine période *mare clausum*.

le *passum*, le vin cuit, de Crète ¹, ou encore celui qui supporte les tempêtes pour se procurer des marchandises de vent ². Mais le gros problème qui se pose à nous pour cette époque est celui de la distinction à établir entre les *mercatores* et les *negotiatores*, d'autant plus que, comme nous le voyons par les inscriptions et contrairement à ce que nous entr'apercevons pour l'époque républicaine, le *mercator* est maintenant lui aussi un commerçant spécialisé. C'est ainsi que dans la plupart des cas, de même que le *negotiator*, il se trouve qualifié par un adjectif qui désigne très exactement le genre de commerce dans lequel il se trouve engagé. Nous connaissons donc des *mercatores frumentarii* ³ aussi bien que des *mercatores olearii* ⁴ ou même des *mercatores pecuariorum* ⁵; bien plus, certains d'entre eux se trouvent également spécialisés dans le commerce non pas d'un produit déterminé, mais des produits d'une région déterminée ⁶.

Ce qui complique encore les choses c'est que nous trouvons des gens qui sont tout à la fois *negotiatores* et *mercatores*. Certes cela nous est une preuve absolue de la non-homonymie des deux mots, mais cela ne nous aide pas non plus à démêler leur sens respectif. Nous connaissons ainsi au plein cœur de l'Italie, à Reate en Sabine, un nommé Aulus Herennuleius Castus qui est tout à la fois *negotiator uinarius* et *mercator omnis generis mercium transmarinarum* ⁷. Ce cas peut présenter un certain nombre d'explications : Castus est un importateur-exportateur de vin, plus exportateur qu'importateur d'ailleurs, vu la célébrité crus sabins ⁸, dirigeant sur place sa maison de commerce et vendant en plus le produits d'outre-mer que ses agents lui ramènent de leurs déplacements, ou bien c'est lui-même qui se déplace et ramène à sa boutique de Reate le fret de retour qu'il a pu se procurer : de ces deux hypothèses, c'est la première qui nous paraît la plus vraisemblable sans que nous puissions pour autant la justifier plus pleinement.

Ce parallélisme des deux fonctions nous est également assuré par un certain nombre de textes juridiques. C'est ainsi que le *Digeste*, à côté de passages où il est question de *mercatores* embarqués avec leurs marchandises ⁹ ou qui associent les activités des *mercatores* à celles des naviculaires ¹⁰, connaît par

1. Juvénal, *Satires*, XIV, 265 et suiv. *tu, Corycia semper qui puppe moraris, / atque habitas, coro semper tollendus et austro, / perditus ac uilis sacci mercator olentis, / qui gaudes pingue antiquae de litore Cretae / passum et municipes louis aduexisse lagonas ?*

2. Augustin, *Sermons*, 70, 2 *Quibus tempestatibus et procellis, quam horribili et tremenda saeuitia caeli et maris importuni sunt mercatores, ut diuitias uentosas acquirant, maioribus quam quibus acquisitae sunt, periculis et tempestatibus plenas.*

3. *CIL*, VI, 33747; XIV, 161; 303; 4142; 4234.

4. *CIL*, VI, 1935.

5. *CIL*, I, 1130 = XIV, 2878.

6. *CIL*, VI, 1620 *mercatores frumentarii et olearii Afrari.*

7. *CIL*, IX, 4680 *A(ulus) Herennuleius / Cestus negotiator / uinarius a septem / Caesaribus idem mercator / omnis generis mercium / transmarinarum lictor / uiuos sibi fecit et libertis / libertabusque suis / posteris(que) eorum.*

8. *Expositio totius mundi*, 55; sur les cépages sabins, Plin l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIV, 39.

9. *D.*, XIV, 2, 2, 2; XIV, 2, 4, 1 *sed si nauis, quae in tempestate iactu mercium unius mercatoris leuata est, in alio loco submersa est, et aliquorum mercatorum merces per urinatores extractae sunt ...*

10. *D.*, L, 4, 5 *Scaeuola libro I regularum : nauicularii et mercatores olearii, qui magnam partem patrimonii ei rei contulerunt, intra quinquennium muneris publici uacationem habent.*

ailleurs l'activité des *negotiatores* soit par l'intermédiaire des privilèges accordés aux *negotiatores frumentarii*¹, soit également par suite de leur association avec les naviculaires². De même dans le code Théodosien nous retrouvons parfois *mercatores* et *negotiatores*. L'une de ces mentions les plus intéressantes est sans conteste la loi qui, en 356, cherche à limiter les transactions monétaires de ces gens en interdisant aux *negotiatores* de porter plus de mille folles d'argent liquide et aux *mercatores* de faire d'autres commerces que celui des denrées qu'ils ont l'habitude de faire transporter sur les navires³. Mais cette loi pose plus de problèmes qu'elle n'en résout, étant donné qu'elle oppose le *mercator* commerçant maritime au *negotiator* commerçant terrestre, aussi devons-nous la laisser pour le moment de côté.

Si nous exceptons donc les textes du code Théodosien, les passages des auteurs tant littéraires que juridiques que nous venons d'étudier nous amènent à la conclusion qu'entre le *mercator* et le *negotiator* n'existe pas de différence de fonction, mais uniquement des différences de degré : autrement dit les affaires du premier sont moins importantes que celles du second, l'un fait du commerce de demi-gros et l'autre de gros. Nous nous rencontrons ainsi avec la définition que donne A. Berger du *mercator* : « a tradesman, a merchant on a lower scale than a negotiator »⁴.

Cette explication présente un certain nombre d'avantages pour la compréhension des textes relatifs au commerce. Tout d'abord elle nous explique pourquoi, alors que le latin connaît deux mots, le grec lui, au vocabulaire pourtant plus riche, n'en connaît qu'un seul : *emporos*. Cela nous explique aussi que, lorsque nous considérons les textes de saint Augustin que nous venons de citer, nous nous trouvons en présence d'une véritable interférence des deux termes, que tout ce qu'il dit du *mercator* peut s'appliquer au *negotiator*, et vice versa. C'est pourquoi aussi, dans l'œuvre exégétique de saint Jérôme, alors que nous attendrions, en vertu de ce que nous venons de dire, le terme de *mercator* pour traduire l'*emporos* des Septantes, nous trouvons constamment celui de *negotiator*. Il n'utilise *mercator* que pour désigner l'activité des commerçants maritimes rhodiens, peut-être parce qu'il l'estime inférieure à celle des Syriens dont il a sous les yeux la preuve quasi journalière de l'importance⁵. C'est également là ce qui permet de comprendre l'opposition très nette qui apparaît chez saint Ambroise entre ces deux catégories de commerçants, opposition qui n'est nullement une opposition de fonction⁶ puisque

1. D., I, 5, 9 ... 1 *Paulus respondit : priuilegium frumentariis negotiatoribus concessum etiam ad honores excusandos pertinere.*

2. D., I, 6, 5, 3 *Negotiatores, qui annonam urbis adiuuant, item nauicularii qui annonae urbis seruiunt ...*

3. C. Th., IX, 23, 1 ... 1 *Nec uero aliquis negotiatorum plus mille follibus pecuniae in usu publico constitutae animalibus propriis sumptuum gratia portare debet ... 2 ... Nam pecunias nauibus uectas non omnes iudicamus mercatores debere promere, quippe in usu tantum publico pecunias constitutas permittimus conuehi, itidemque eas solas species emi, quae mercatoribus more solemnibus ad diuersa portantur ...*

4. A. Berger, *Dictionary of roman law*, ad uerbum *negotiator*, p. 580.

5. Jérôme, *Commentaire sur Isaïe*, v, 23; *Commentaire sur Ézéchiël*, ix, 7.

6. Ambroise, *Lettres*, 20, 6 *condemnationes illico grauissimae decernuntur : primo in corpus omne mercatorum ... Erant pleni carceres negotiatoribus et 20, 26 nec more, nuntiatur imperatorem iussisse ut recederent milites de basilica : negotiatoribus quoque, quod exacti de condemnatione fuerant, redderetur ...* (sur l'affaire, cf. J.-R. Palanque, *Saint Ambroise et l'Empire romain*, Paris, 1933, p. 161).

c'est à la suite des mesures prises contre tout le *corpus mercatorum* que les prisons regorgent de *negotiatores*. Les sbires de Justine ont dû faire leur tri et enfermer les premiers de la profession commerçante, c'est-à-dire les *negotiatores*.

Si nous voulons enfin symboliser cette différence en matière de commerce maritime, nous dirions que, sauf exception, le *negotiator*, lorsqu'il frète un navire pour les besoins de son commerce, le frète en entier, le *mercator* au contraire n'en frète qu'une partie, soit qu'il se contente de louer une place sur le navire pour lui et sa marchandise, soit qu'il s'entende avec d'autres pour fréter en commun un navire¹.

Mais cette distinction que nous venons d'établir entre les deux groupes ne pose pas en principe une inégalité financière : le *mercator* n'est pas par définition plus pauvre que le *negotiator*, et il peut y avoir des *mercatores* qui, par leur fortune, ont été appelés à jouer un rôle important dans l'histoire romaine. L'exemple le plus célèbre, en même temps que le plus caractéristique, est celui du *mercator* Antoninus au milieu du IV^e siècle. Celui-ci s'estimant à juste titre, semble-t-il, lésé par les liturgies extraordinaires pour le ravitaillement d'Antioche, passa par esprit de vengeance au service de l'ennemi et se fit le conseiller de Sapor dans la campagne qui devait aboutir à la prise d'Amida en 359².

De quelques autres termes concernant le commerce

Si les termes d'emporos, de kapélos, de *mercator* et de *negotiator*, voire même ceux de pragmateutès et d'ergastès sont les plus fréquents et les plus compréhensibles des termes utilisés en matière commerciale, ils ne sont pas les seuls et nous en trouvons un certain nombre d'autres, au sens parfois très mystérieux, qui doivent être au moins signalés ici.

L'un des verbes les plus utilisés en grec pour définir les opérations commerciales est celui de πωλέω, à partir duquel un certain nombre de noms ont été formés, qui intéressent le commerce. Parmi ces mots celui de πώλης signifie « commerçant, marchand » : il peut être utilisé tel quel, mais il l'est plus fréquemment sous forme de composé comme nous le montre Aristophane dans un passage des Cavaliers³, ainsi sert-il à désigner un commerçant spécialisé. Il est donc évident que nous pouvons retrouver ce mot dans les usages du commerce maritime et c'est ainsi que Synésius nous parle d'un e κρηπιδοπώλης athénien qui apparaissait tous les ans sur la place de Phycus, port de

1. D., XIV, 2, 2, 2; Macrobe, *Saturnales*, II, 6 mercatori deinde, quemadmodum cum socio nauim diuideret, interroganti, respondisse (Cascellium) traditur: « Nauim si diuidis, nec tu, nec socius habebitis ». La plaisanterie permet de penser que les deux *socii* travaillent en fait chacun pour son compte.

2. Ammien Marcellin, XVIII, 5; XIX, *passim*; Libanius, *Discours*, XII, 74. Cf. O. Seeck, *Die Briefe des Libanios zeitlich geordnet* (Texte und Untersuchungen ... , t. XV, 1-2), Leipzig, 1906, p. 8; A. Piganiol, *L'Empire chrétien*, p. 101; P. Petit, *Libanius et la vie municipale*, p. 160. Sur les *mercatores* et leur rôle dans le commerce avec les Barbares : Ammien Marcellin, XIV, 3; C. Th., VII, 16, 3.

3. Aristophane, *Cavaliers*, 128-149, où se trouvent employés (Greek text).

Cyrène, pour y vendre sa marchandise et y était fort estimé. Il s'était d'ailleurs enrichi à son commerce et avait pu y joindre un commerce plus général de vêtements à la mode d'Athènes. Certes ses activités sont définies par Synésius grâce au verbe à sens très général d'εμπορεύομαι, mais lui-même n'est pas qualifié d'emporos, nous sommes donc amenés à nous demander en quoi il diffère d'un emporos traditionnel ou d'un kapélos maritime. Nous pensons que le mot de πώλης définit assez bien ce genre d'activité : il s'agit d'un commerçant à sens unique, si l'on peut dire, c'est-à-dire uniquement d'un vendeur. Le marchand de Synésius par exemple vend les produits fabriqués à Athènes, mais il n'achète rien en contrepartie et, lorsqu'il a vendu son stock, il s'en revient à Athènes avec l'argent gagné sans le faire fructifier dans d'autres opérations commerciales ¹, c'est un simple exportateur.

Dans cette terminologie hellénique un autre terme qui peut être utilisé aussi bien pour le commerce ordinaire que pour le commerce maritime, si nous en croyons les équivalences données par les lexicographes, est celui de μετάβολος ou μεταβολεύς ². C'est un terme excessivement vague malgré tout et dont l'emploi ne paraît pas avoir été d'un usage habituel bien que nous le trouvions employé tout aussi bien par Démosthène ³ que par les Septantes ⁴. Les *Glossaires* tardifs l'identifient à μεταπράτης, encore plus rare, et lui donnent pour sens celui d'acheteur-vendeur : sens large qui correspond assez bien à l'emploi du terme μεταβολή dans Thucydide pour désigner les opérations commerciales que les soldats athéniens se disposaient à réaliser en Sicile lors du départ de la flotte ⁵. Si nous en croyons toujours les *Glossaires*, ce terme aurait pour équivalents latins les mots de *arilator* et de *cocio* qui seraient synonymes au témoignage de Festus ⁶ et d'Aulu-Gelle ⁷, mais le second aurait supplanté le premier. L'emploi de ces mots ne nous étant connu que par des lexicographes, des scholiastes ou des rhétoriciens, leur sens est peu clair. Puisqu'ils nous sont donnés par tous comme équivalents, considérons tout d'abord le seul texte dans lequel nous voyons utiliser le mot de *cotio*, *cocio*, ou même *cotio*, qui ne rentre pas dans les catégories que nous venons d'indiquer. Pétrone, dans le début du *Satiricon*, nous montre ses héros grotesques cherchant à vendre aux marchands à la toilette un manteau qu'ils ont dérobé; la vente donne lieu à une altercation sordide à la grande joie des commerçants du marché, qui sont qualifiés de *cociones*. Dans ces conditions il semble difficile de voir en eux des commerçants maritimes ⁸. Mais une scholie d'Horace affirme pourtant que les *cociones*

1. Synésius, *Lettres*, 52 ([Greek text](#)).

2. Hésychius : ([Greek text](#)).

3. Démosthène, *Contre Aristogiton*, I, 46 ([Greek text](#)). Le sens en est peu clair, G. Mathieu (*Démosthène, Plaidoyers politiques*, t. IV, Paris, coll. Budé, 1958) traduit « mais s'il vend sa scélératesse, s'il la revend et la détaille », ce qui n'est nullement certain, étant donné que l'on comprendrait mieux ici kapélos en tant que détaillant.

4. *Septantes*, Isaïe, 23, 2, 3.

5. Thucydide, VI, 31, 5.

6. Festus, ad uerbum : *arilator qui etiam cocio appellatur*.

7. Aulu-Gelle, *Nuits attiques*, XVI, 7, 12.

8. Pétrone, *Satiricon*, 14-15.

comme les *negotiatores* vont d'un endroit à l'autre, ce qui permettrait de les assimiler, comme le font les *Glossaires*, aux metaboloi et de ce fait aux emporoi¹. Cependant le texte de Festus, pour si peu clair qu'il soit, ne nous paraît pas permettre une semblable identification. Le commerce maritime est en effet une source de gros revenus, or Festus nous affirme que l'*arillator* ou *cocio* fait de petits bénéfices² et qu'on les appelait *coctiones* parce que en vendant et en achetant ils n'arrivent que lentement à établir le juste prix³. Cette dernière phrase de Festus laisserait donc supposer qu'il s'agit là d'un surnom donné à certains marchands tatillons plutôt que d'une catégorie déterminée de commerçants. Cela expliquerait le sens des mots du même type *cocionor* et *cocionatura*⁴ qui seraient l'un, débattre un prix, l'autre, l'action même de débattre, de toute manière l'interprétation du mot par « courtier » comme le font certains dictionnaires nous paraît absolument dépourvue de fondement⁵.

Les negotiatores du code Théodosien

Si l'étude sémantique des noms des commerçants nous a amené à considérer que le vocabulaire grec a connu une fixité remarquable alors que le vocabulaire latin a connu une évolution indiscutable, nous avons cependant signalé au passage que l'emploi du mot *negotiator* dans le code Théodosien posait un problème. Notre recherche resterait donc inachevée si nous ne le présentions pas en conclusion de ce chapitre.

Le point de départ peut être pris dans une loi de 412 dirigée contre les tenants du schisme donatiste en Afrique. Nous y voyons que les schismatiques sont frappés de très lourdes amendes, mais ces amendes ne sont pas égales pour tous, elles sont proportionnées à la qualité sociale des contrevenants. Viennent évidemment en première ligne les *illustres*, les *spectabiles* et les *clarissimi*, puis les *sacerdotales*, les *principales* et les *decuriones*, enfin les *negotiatores*, les *plebei* et les *circumcelliones*. Décurions, *negotiatores* et *plebei* sont d'ailleurs mis sur le même plan, puisque punis d'une même amende de cinq livres d'or⁶. Autrement dit, le terme de *negotiatores* sert à désigner une véritable classe sociale qui comprend tous ceux et toutes celles qui gagnent leur vie par l'intermédiaire de ce que l'on peut considérer comme des opérations commerciales et qui, de ce fait, sont astreints à payer à l'État cet impôt, si lourd et si détesté, qu'est la *lustralis*

1. *Sicut negotiatores et cociones transeunt de uno loco ad alium locum, qui arriblatorem dicuntur lingua romana* (cité par le Th. I. I., ad uerbum).

2. Festus, ad uerbum *arillator*; de même Porphyron, *Scholies d'Horace, Satires*, II, 3, 25 et suiv., « Mercuriale » *quasi lucrosum quia cocio appellabatur, omnes enim cociones lucro student*.

3. Festus, ad uerbum *coctiones dicti uidentur a cunctatione, quod in emendis uendendisque mercibus tarde perueniant ad iusti pretii finem. (Itaque apud antiquos prima syllaba per U litteram scribebatur.)*

4. Quintilien, *Déclamations*, XII, 19 et 21.

5. Quicherat et Chatelain, ad uerbum.

6. C. Th., XVI, 5, 52 ... tunc illustres singillatim poenae nomine fisco nostro auri pondo quinquaginta cogantur inferre, spectabiles auri pondo quadraginta, senatores auri pondo triginta, clarissimi auri pondo uiginti, sacerdotales auri pondo triginta (?), principales auri pondo uiginti, decuriones auri pondo quinque, negotiatores auri pondo quinque, plebei auri pondo quinque, circumcelliones argenti pondo decem...

collatio ou chrysargyre ¹. Si bien que parmi ces *negotiatores* se trouvent des gens que nous ne nous attendrions guère à y trouver, alors que d'autres qui mériteraient pleinement cette qualification n'en font point partie. Mais, au fond, là encore il faudrait opérer des distinctions assez subtiles : en effet, nous devons distinguer deux emplois du mot. D'une part, la classe des *negotiatores*, telle que nous permet de la connaître la loi que nous venons de citer; d'autre part, tous ceux qui sont astreints à la *lustralis collatio* et qui s'appellent dans un sens large *negotiatores*, parce que l'impôt est l'héritier de l'*aurum negotiatorum* et parce que les activités pour lesquelles ils y sont astreints entrent dans la catégorie des *negotia*.

Or si certains que nous qualifierons volontiers de négociants, et en tout premier lieu les naviculaires ², se trouvent exempts de cette lourde contribution, combien d'autres s'y trouvent astreints, de la prostituée et du proxénète ³ jusqu'aux membres du clergé et à ceux de la cour, qui, pour une raison ou pour une autre pratiquent des opérations assimilées aux opérations commerciales. Seule dérogation, ceux qui vendent le produit de leur travail, tels les paysans vendant leurs productions sur le marché ou l'artiste vendant ses œuvres, n'y sont pas astreints en principe tant qu'ils se contentent de vendre exclusivement leurs produits ⁴.

Cette complexité du sens d'un mot dans un document juridique officiel de la fin de l'Empire nous montre qu'en ces matières nous ne pouvons arriver qu'à des approximations et que, si dans l'ensemble nous pouvons admettre les distinctions que nous avons faites entre les divers types de commerçants maritimes, dans le détail infini des réalités quotidiennes de nombreuses exceptions peuvent apparaître.

1. E. Stein - J.-R. Palanque, *Histoire du Bas-Empire*, t. I, p. 116.

2. C. Th., XIII, 5, 17 *Omnes nauicularii per omne aeuum ab omnibus oneribus et muneribus et collationibus et oblationibus subleuentur, cuiuscumque loci fuerint uel dignitatis*. De même les vétérans qui voudraient faire du commerce: C. Th., VII, 20, 8; 20, 9 *Remotis iniuriis iussimus, ueteranis nostris uel agnatis licere emere, uendere, negotiari : quos secundum ueterem consuetudinem parentum nostrorum ab omni munere uniuersisque reeditibus auri argentique, sed et portorii indemnes esse oportet*.

3. Zosime, III, 38.

4. C. Th., XIII, 1, 10.

V. - ORIGINE SOCIALE ET NATIONALE DES GENS DU COMMERCE MARITIME

Après avoir étudié la terminologie du commerce maritime, nous ne pouvons laisser de côté la question de savoir, dans la mesure là encore où nos sources nous permettent d'y répondre quelle était l'origine sociale et nationale de ces gens dont nous venons d'essayer de définir les fonctions.

Gens du port et matelots

Il est évident que, quelles que soient leurs fonctions, les travailleurs des ports, non plus que les matelots, ne se recrutaient pas parmi les classes les plus relevées de la société. Cela est sûr pour les travailleurs temporaires non organisés que saint Jean Chrysostome, ainsi que nous l'avons vu, nous décrit comme faisant partie à Antioche de ces pauvres misérables que la communauté chrétienne se devait de secourir lorsque la morte-saison leur ôtait leurs moyens d'existence habituels¹. Cela est tout aussi vrai pour ceux qui, groupés, au moins à partir du second siècle, dans des corporations professionnelles, assuraient un service permanent. Ce service se trouvait naturellement réduit pendant la période d'interruption de la navigation, moment où, pour le complexe tibérin par exemple, les activités ne devaient plus consister qu'à assurer les transports par le fleuve des greniers d'Ostie et du Portus vers ceux de Rome. Leur source de revenus était alors suspendue et ils devaient vivre sur les bénéfices de la belle saison.

Tout au plus pouvons-nous supposer à bon droit que cette mauvaise période était utilisée pour la mise en état des navires en vue de la prochaine saison de navigation. C'est-à-dire qu'au moment où déclinait l'activité des *saccarii*, *mensores*, *codicarii* et autres travailleurs dépendant des arrivages, celle des *fabri nauales* et de leurs associés devait au contraire connaître son maximum

1. Jean Chrysostome, *Homélie sur l'aumône*, P. G., t. 51, col. 261.

d'intensité. Mais comme les membres de ces professions étaient bien moins nombreux que ceux des précédentes, on peut dire que l'activité générale des ports entrainait en sommeil avec le début du *mare clausum* et que, sauf l'exception de l'arrivée de quelque convoi hivernal nécessité par une crise du ravitaillement, elle ne se réveillait qu'avec le retour des beaux jours et la reprise de l'activité maritime « lorsque matelots et rameurs fendent les flots de la mer avec plaisir »¹. La situation est exactement la même pour les marins, à qui l'on ne devait pas demander en général une très grande compétence, et qui jouissaient de plus d'une renommée de fort mauvais aloi².

Recrutés parmi les couches les plus basses de la population il est fort vraisemblable que beaucoup de ces gens n'étaient autres que des esclaves travaillant pour le compte de leurs maîtres ou de « pauvres bougres » se louant quand ils le pouvaient : cela tout au moins pour les métiers ne demandant pas le recours à une main-d'œuvre spécialisée, dockers, rameurs et haleurs des multiples embarcations circulant dans les ports et sur les fleuves en relation avec eux. Il est évident que ce sous-prolétariat, pour emprunter la terminologie marxiste, nous est fort mal connu; il était trop misérable pour avoir pu nous laisser des traces de son existence autres que les bas-reliefs le montrant au travail sur des monuments dédiés à de plus riches que lui³. Par contre, nous pouvons aisément penser que c'est lui que nous retrouvons à Ostie, reposant de son dernier sommeil dans les humbles tombes anépigraphes de l'Isola sacra⁴.

Mais au-dessus de ces humbles, il y avait les *periti*, les ouvriers spécialisés, les contremaîtres, les petits patrons d'entreprise, les cadres de l'équipage que nous connaissons mieux grâce à l'épigraphie funéraire et aux inscriptions des corporations. Si nous considérons en effet les albums des *lenuncularii tabularii* d'Ostie, que nous avons conservés, nous remarquons qu'en 152 la corporation possédait 123 membres et en 192, elle en avait 258, ce qui est peu malgré tout⁵. Comment expliquer cette faiblesse relative du nombre des *corporati* sinon en considérant qu'il ne s'agit pas là de tous ceux qui forment les équipages des *lenunculae naues* (ils entrent dans la catégorie des travailleurs inférieurs que nous venons de décrire), mais uniquement des propriétaires d'embarcations, c'est-à-dire des entrepreneurs de transport à l'intérieur du complexe portuaire. De même, si nous considérons le grand album des *fabri nauales* de la même époque, nous ne pouvons penser que ses quelque 350 membres représentent tous ceux qui travaillent sur les chantiers de construction navale d'Ostie et du Portus⁶. Comme il ne peut s'agir non plus des

1. Jean Chrysostome, Lettres, 128, P. G., t. 52, col. 688, (Greek text) ; de même *Homélies sur les statues*, IX, P. G., t. 49, col. 107; *Discours sur la Genèse*, P. G., t. 54, col. 581.

3. Cf. ci-dessus, Introduction, p. 15.

4. Par exemple pour les haleurs, bas-reliefs de la statue du Tibre (J. Le Gall, *Culte du Tibre*, pl. IV), bas-relief de Cabrières d'Aigues (Espérandieu, *Recueil*, t. IX, n° 6699), bas-relief du monument d'Igel (Espérandieu, *Recueil*, t. VI, p. 455).

4. G. Calza, *La necropoli del Porto di Roma nell'Isola sacra*, Rome, 1940, p. 44 et fig. 10, p. 46.

5. *CIL*, XIV, 250 et 251.

6. *CIL*, XIV, 256 = H. Thylander, *Inscriptions du port d'Ostie* (Acta Instituti romani regni Sueciae, series in-8°, IV, 1), Lund, 1952, B 344.

propriétaires de chantiers, le nombre serait alors trop élevé, nous devons admettre que la corporation groupe tout à la fois les patrons des entreprises ainsi que les chefs de chantier, voire les contremaîtres et les ouvriers les plus qualifiés. Mais aux côtés de ces 350 *fabri nauales* il devait y avoir une foule de manœuvres qui n'apparaissent pas dans le registre car ils sont de trop humble condition pour faire partie du collège, ce sont les esclaves des patrons. C'est ainsi qu'à Ravenne nous voyons le charpentier naval P. Longidienus recevoir son tombeau des soins d'un couple d'affranchis, ce qui laisse supposer qu'il était assisté dans son travail par des esclaves et des affranchis ¹.

Au point de vue de la condition sociale de ceux que nous connaissons par les inscriptions, nous ne pouvons guère arriver qu'à des solutions peu précises. Tout au plus sommes-nous en droit de penser que, d'après leurs noms, les membres connus des corporations portuaires n'étaient pas d'un rang social très élevé, sans doute des affranchis et des descendants d'affranchis.

Certes les patrons des corporations sont d'un rang plus élevé : en 192, par exemple, les *lenuncularii tabularii* ont neuf patrons dont trois de rang sénatorial et six de rang équestre; mais le patron n'est pas un patron dans le sens moderne du terme, ce n'est pas un chef d'entreprise, mais un protecteur, un intermédiaire entre la corporation et l'administration, dont l'influence se fait sentir lorsqu'un conflit apparaît entre les deux ². En règle générale, ces patrons sont extérieurs à la corporation et c'est parce qu'on estime que leur importance sociale pourra être bénéfique pour elle qu'on les a choisis. Il peut arriver cependant que l'un des patrons soit un des membres, mais alors il s'agit de quelqu'un qui, par suite des circonstances, a connu une véritable promotion sociale : tel est le cas nous semble-t-il de l'un des patrons de nos lénunculaires dans l'album de 192. En effet, le L. Valerius Daphnus, patron de rang équestre de la corporation, nous paraît être un patron ou ancien patron de la profession au sens moderne du mot puisque nous retrouvons un L. Valerius Daphnus parmi les *quinquennales perpetui*, c'est-à-dire les magistrats supérieurs de la corporation, et un autre parmi les membres de la plèbe : or s'il est possible que le patron et le quinquennal ne soit qu'un même et unique personnage, il est à peu près sûr que le membre de la plèbe est un de ses descendants. Il est fort possible également que la situation soit la même pour un certain M. Cornelius Valerianus Epagathianus, chevalier romain, décurion d'Ostie et patron de la corporation au témoignage de son inscription funéraire ³, étant donné que les deux albums de 152 et de 192 nous font connaître des M. Cornélii Epagathii qui peuvent fort bien appartenir à la même famille. Mais par la configuration même de leurs noms nous voyons que ces patrons issus du corps du métier sont, comme la plupart des membres de la corporation, des affranchis ou tout au moins des descendants d'affranchis

1. *CIL*, XI, 139 P(ublius) Longidienus P(ublīi) f(ilius) Cam(ilia) / faber naualis se uiuo constit/uit et Longidienae P(ublīi) l(ibertae) Stactini; plus bas P(ublius) Longidienus P(ublīi) l(ibertus) Rufio / P(ublius) Longidienus P(ublīi) l(ibertus) Piladespotus / impensam patrono dederunt.

2. J.-P. Waltzing, *Corporations*, t. I, p. 189-190.

3. *CIL*, XIV, 341 : cas original puisque ce patron du collège des lénunculaires, par ailleurs chargé d'honneurs, religieux et municipaux, est mort à l'âge de 12 ans (cf. J. Carcopino, *Virgile et les origines d'Ostie*, Paris, 1919, p. 51-52 et p. 60).

plutôt que des descendants d'immigrés libres fixés par le commerce à Ostie ¹.

Si pour un port comme Ostie, pour lequel nous possédons une grande masse d'inscriptions, nous pouvons nous faire une idée approximative de la condition sociale de ses travailleurs, pour les autres ports du monde méditerranéen, de même que pour tout ce qui concerne les fonctions navigantes inférieures, nos renseignements sont si maigres qu'il nous est difficile de répondre à ces questions autrement que par analogie avec ce qui se passe à Ostie. C'est-à-dire que nous pouvons supposer que, parmi les patrons et les ouvriers supérieurs, le nombre des affranchis, ou des descendants d'affranchis, devait l'emporter sur celui des personnes d'origine ingénue, alors que le petit travailleur se recrutait principalement parmi les esclaves, avec recours aux pauvres en cas de nécessité.

Si de l'origine sociale nous passons à l'origine ethnique, nos conclusions devront être beaucoup plus nuancées suivant qu'il s'agit de l'Occident ou de l'Orient. Mais, avant de passer à cet examen qui ne peut se faire là encore que grâce aux données de l'épigraphie, nous devons nous poser la question de savoir dans quelle mesure on peut déduire une origine ethnique du surnom porté par un esclave ou par un affranchi ². S'il est indéniable, comme on l'a montré à plusieurs reprises, que la présence d'un surnom gréco-oriental dans le nom d'un esclave ne postule pas forcément l'origine orientale de cet esclave, il faut cependant remarquer que c'est là la preuve d'un certain snobisme de la part des propriétaires d'esclaves qui ne peut s'expliquer que du fait du grand nombre d'esclaves d'origine orientale. D'autre part, notre recherche portant sur les ports largement ouverts aux apports de l'Orient, il nous semble que nous sommes en droit de considérer que, lorsqu'il s'agit des travailleurs portuaires ou des gens adonnés aux plus humbles fonctions du commerce maritime, nous pouvons accorder confiance à l'onomastique ³.

Ceci posé, si nous examinons les inscriptions qui concernent les travailleurs des ports en Occident, nous voyons que l'élément gréco-oriental y tient une place très importante. Celle-ci apparaît aussi bien pour les ports de Rome que pour les autres.

Considérons donc tout d'abord les quelques renseignements que nous procure l'épigraphie extra-romaine. En Italie même, à Ravenne, le *faber naualis* déjà nommé, P. Longidienus a pour affranchis un Stactinus et un Philadespotus qui en l'absence d'autre renseignement peuvent être considérés comme d'origine orientale. Mais c'est surtout dans la vallée du Rhône que nous trouvons le plus de gens portant des noms ou des surnoms orientaux occupés à ce genre de fonction. A Arles même, nous connaissons un architecte naval, dont les noms ne nous sont malheureusement pas parvenus, mais dont le tombeau, qu'il avait fait élever pour lui et pour les siens, contenait les restes

1. Cf. H. Thylander, *Étude sur l'épigraphie latine* (Acta instituti regni Sueciae, series in-8°, V), Lund, 1952, chap. III, *Les noms et l'origine des personnes*.

2. On trouvera la bibliographie de la question dans W. L. Westermann, *The slave systems of greek and roman antiquity* (Memoirs of the American philosophical society, vol. 40), Philadelphie, 1955, p. 96 et suiv.

3. Contre Westermann nous acceptons les conclusions de T. Frank, *Race mixture in the roman Empire*, American historical review, t. XXI, 1916, p. 689-708, et de H. Thylander, *Études*, p. 134 et suiv.

de sa mère au nom bien oriental de Monime ¹. Dans cette même ville, nous voyons un *alumnus*, devenu par la suite utriculaire, qui, élevé par sa patronne Iulia Agrippina, porte le nom bien grec de Iulius Eumenes ². Si nous remontons le cours du Rhône, nous trouvons à Vienne, en rapport étroit avec les utriculaire, un Aurelius Eutyches et un Antonius Pelagius ³ qui élèvent un autel à leur Génie. Enfin nous remarquerons, à Arles encore, que, parmi les utriculaire, se trouve un nommé Epipodius au nom bien grec quoiqu'il soit le fils naturel d'un nommé Iulius Secundus, ce qui laisse supposer que sa mère était orientale et peut-être que, malgré son nom bien romain, son père l'était aussi ⁴.

De ces quelques inscriptions, qui représentent un assez fort pourcentage de celles qui nous sont parvenues concernant ces professions, nous pouvons déduire la présence d'Orientaux parmi les travailleurs des ports gaulois sans pouvoir dire s'ils représentaient une part importante de ceux-ci. D'ailleurs, il faut bien penser que l'on pouvait recruter dans la population la moins fortunée des provinces occidentales la majeure partie de ces gens.

C'est évidemment pour le complexe tibérin que nous possédons de loin le plus de renseignements. Dédicace en l'honneur de Marc-Aurèle élevée pour le compte du *corpus saburrariorum* par les soins du patron de la corporation et de deux quinquennaux dont l'un porte le nom de Claudius Eutychnus ⁵; dédicace au temps de Philippe l'Arabe élevée par les codicaires au procurateur des deux ports par l'intermédiaire de l'affranchi impérial Hermogène ⁶; dédicace au chevalier romain C. Iulius Philippus par les *fabri nauales Ostienses* en 195, par l'intermédiaire d'un quinquennal affranchi du nom de Calocaerus ⁷; dédicace élevée par sa femme Aninia Anthis à Q. Aeronius Antiochus, quinquennal des *mensores frumentarii adiutores* ⁸. Si de ces dédicaces, nous passons à l'épigraphie funéraire proprement dite, nous constatons une semblable abondance de noms orientaux : c'est ainsi que Aemilius Trophimus et L. Iulius Agathysus sont les héritiers d'un quinquennal des *mensores* ⁹; qu'à la tête d'une autre corporation de *mensores* nous trouvons un C. Caecilius Onesimus et un Numerius Trebonius Eutychetes ¹⁰ et ailleurs un L. Calpurnius Chius ¹¹. De même, sans que cela nous soit spécifié dans son inscription, on peut penser qu'un certain Ti. Claudius Eutyclus, dont la femme s'appelait Claudia Memnonis, faisait partie d'un collège de *lenuncularii*, si la barque représentée sur sa tombe est bien une *lenuncula naus* ¹².

1. *CIL*, XII, 723.

2. *CIL*, XII, 729.

3. *CIL*, XII, 1815.

4. *CIL*, XII, 731.

5. *CIL*, XIV, 102.

6. *CIL*, XIV, 170 = VI, 1624.

7. *CIL*, XIV, 168.

8. *CIL*, XIV, 4140.

9. *CIL*, XIV, 289.

10. *CIL*, XIV, 2.

11. *CIL*, XIV, 309.

12. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 222; H. Thylander, *Inscriptions*, A 61; R. Meiggs, *Roman Ostia*, pl. XXVIII; M. F. Squarciapino, *Piccolo corpus dei mattoni scolpiti ostiensi*, Bull. comunale, t. LXXVI, 1957-1958, p. 189.

Mais si toutes les inscriptions que nous venons de citer nous prouvent l'existence d'orientaux parmi les membres des métiers portuaires, elles ne nous permettent pas de tirer des conclusions quant à leur importance. De ce fait, les inscriptions qui nous ont conservé les albums des corporations sont beaucoup plus intéressantes parce qu'elles nous permettent d'établir un pourcentage très approximatif. De ces albums, nous possédons de nombreux fragments, souvent anonymes, qui ne nous permettent guère de conclusion et quatre albums à peu près complets que nous avons déjà rencontrés à plusieurs reprises : les deux albums de 152 et de 192 des *lenuncularii tabularii*, l'album des *lenuncularii pleromarii* de l'année 200, enfin celui des *fabri nauales* de la même période.

Considérons tout d'abord les deux albums des *lenuncularii tabularii*. Dans le premier, nous voyons citer 152 personnes qui se décomposent ainsi : 9 patrons protecteurs qui se décomposent en deux groupes nettement séparés par un assez large intervalle, le premier comprend quatre personnages que l'on retrouve en partie dans ce même rôle sur d'autres inscriptions professionnelles ¹ et qui sont de rang sénatorial; les 5 autres doivent être de condition sociale inférieure puisque le premier d'entre eux n'est autre que l'illustre jurisconsulte L. Volusius Maecianus qui fut membre du *consilium principis* et préfet d'Égypte ²; or, parmi ces derniers, se trouve un affranchi impérial dont le surnom de Strenion peut laisser supposer une origine orientale. Après les patrons viennent les dignitaires du collège : un quinquennal perpétuel au nom très caractéristique de M. Cornelius Epagathus et deux quinquennaux, dont l'un s'appelle M. Antistius Helius, qui se distinguent très nettement de l'autre quinquennal lequel développe normalement ses tria nomina et sa filiation M. Cornelius M. F. Secundus. Viennent ensuite les membres de la plèbe, au nombre de 123, qui en principe ne portent pas de filiation. De ces 123 noms, 35 sont accompagnés de surnoms nettement orientaux tels que Trophimus, Epigonus, Agathameros, Democritus ... ; de ceux-ci quelques-uns sont ethniques comme Antiochus, Seleucus, Sura et Anatellon qui doivent désigner des gens originaires d'une Antioche, d'une Séleucie, de la Syrie et d'une bourgade asiatique.

En 192 le même corpus, dont les chiffres ont considérablement augmenté, comprend toujours le même nombre de patrons protecteurs, mais la répartition n'en est plus exactement la même : les patrons sénatoriaux ne sont plus que trois, les patrons chevaliers sont six et il n'y a plus d'affranchi impérial parmi eux, mais, comme nous l'avons déjà signalé, l'un de ces patrons, L. Valerius Daphnus, a, de par son surnom, des chances d'être un descendant d'affranchi, de plus il est issu du collège où il exerce également les fonctions de quinquennal perpétuel. Par contre, la proportion de noms orientaux parmi les dignitaires est faible puisque sur les cinq perpétuels seul notre Daphnus porte un nom gréco-oriental et que parmi les simples quinquennaux il n'y a pas de noms de ce genre. La proportion est plus forte chez les simples membres de la plèbe, puisque sur 258 noms nous en trouvons environ 80

1. *CIL*, XIV, 246 et 247; cf. R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 316.

2. Sur le personnage, cf. P. Krueger, *Histoire des sources du droit romain* (trad. M. Brissaud), Paris, 1894, p. 241-242, et surtout A. Stein, *Die Präfekten von Aegypten in der römischen Kaiserzeit*, Berne, 1950, p. 90, et J. Crook, *Consilium principis*, Cambridge, 1955, p. 67, 71 et 190.

qui sont des noms gréco-orientaux. Parmi ceux-ci les plus fréquents sont indiscutablement Eutyches et son dérivé Eutychianus que l'on rencontre associés à des gentilices divers tels que Callibius, lui-même grec, Furius, Publicius ou Malius. Mais à l'inverse de ce que nous avons vu pour la liste précédente nous ne trouvons pas de surnoms pouvant désigner une origine locale précise.

Si nous laissons de côté le cas du collège des *lenuncularii pleromarii* dont le petit nombre de membres ne permet pas une étude statistique aussi intéressante, le cas de loin le plus typique est celui du collège des charpentiers navals dont l'album comprend au total quelque 343 noms. L'album commence, après la dénomination du *corpus* et la proclamation de sa légalité, par une liste de 13 noms malheureusement mutilés : les neuf premiers n'ont conservé que leur surnom et ont perdu en particulier la marque de leur dignité. Nous avons le choix entre les patrons et les quinquennaux perpétuels, mais en fait il s'agit bien de ces derniers étant donné que les *fabri nauales*, comme les autres collèges, recrutaient leurs patrons parmi des gens en vue, alors que les personnages qui apparaissent au début de l'inscription ne se distinguent en rien des membres du *corpus*. Nous relevons, en effet, parmi eux des gens qui, par leur surnom, ne semblent pas être d'un rang social bien élevé; tel est le cas d'un Portensis¹, tel est aussi le cas des trois qui portent un surnom nettement gréco-oriental : Pardalas, Epafroditus et Apolaustus. Après eux viennent les quinquennaux au nombre de 6, dont 4 portent des surnoms orientaux : Carieus, Heraclida, Iambicus, et Zmaragdus. Autrement dit sur un total de 19 dignitaires du collège nous en avons un peu plus du tiers qui ont des chances d'être, d'une manière ou d'une autre, originaires des pays du Proche-Orient. Après les quinquennaux vient un personnage étrange, dont les fonctions sont très mal connues, la « mère du collège »², c'est une nommée Macia Menophile dont l'origine ne paraît pas prêter à discussion. La mère se trouve suivie par les *honorati* au nombre de 14 dont 3 seulement portent des surnoms orientaux; enfin viennent les 319 membres de la plèbe. De ces derniers, 6 sont à mettre à part : 2 Égyptiens portant les noms de Arion Amoni filius et de Chrysippus Ptolomei, et 4 portant un double nom oriental Mindius Nicomedes, Xinnios Apollinaris, Socrates Zoilus et Sidonius Zera. Pour les autres, il faut compter environ 90 surnoms orientaux auxquels il faut ajouter quelques gentilices également orientaux : Mindius déjà cité qui se retrouve une autre fois accolé au surnom de Mercator, peut-être Staterius et Magnius. De toute manière, nous devons faire remarquer que quelques-uns de ces noms ou surnoms sont des noms d'origine, Nicomedes a des chances d'être originaire d'une des Nicomédie, de même Minicius Antiochus doit provenir d'Antioche et Sidonius Zera doit être Phénicien.

Autrement dit, l'étude de ces trois albums nous fournit une constante : on peut dire, en effet, que le tiers environ des noms qu'ils comportent sont des noms gréco-orientaux. Il est évident qu'il s'agit là de chiffres minimums qui sont relativement faibles par rapport aux données générales de l'épigraphie des ports italiens. Les études faites à partir des inscriptions permettent en

1. *CIL*, XIV, 256, l. 4.

2. *Ibid.*, i. 21-22; sur cette fonction, cf. J.-P. Waltzing, *Corporations*, t. I, p. 447-448; peut-être faut-il y voir un personnage analogue à son homonyme des compagnonnages modernes.

effet de conclure que, pour les ports situés au Sud de la plaine du Pô, le pourcentage de noms gréco-orientaux des inscriptions se situe légèrement au-dessus de 50 % ¹.

Malheureusement pour notre connaissance de ces gens du port, les données que nous avons utilisées se trouvent situées dans une époque relativement restreinte, que l'on peut fixer en gros du milieu du II^e siècle au milieu du III^e. Si, de ce fait, nous pouvons déduire que dans la période antérieure il devait en être de même et que beaucoup de nos travailleurs sont les descendants d'anciens esclaves orientaux ou d'orientaux libres venus dans la région romaine, attirés par les possibilités de travail qu'offrait le complexe tibérin, il nous est plus difficile de conclure pour les périodes postérieures. Certes, en vertu d'une certaine fixité familiale, nous pouvons dire que les descendants de ces gens ont dû continuer le métier de leurs ancêtres, mais leur sang oriental a dû petit à petit se mélanger avec du sang italien ou du sang d'autres peuples de l'Empire également représentés à Ostie, de même que les éléments orientaux que nous avons pu distinguer dans le grand port d'Arles ont pu se fondre peu à peu dans un apport massif de sang gaulois. Cependant nous devons remarquer qu'il y avait constamment une possibilité de renouvellement de sang oriental grâce aux apports des navigateurs et des commerçants.

Gens de la navigation commerciale et du commerce

Le problème n'est plus exactement le même lorsque nous abordons l'étude de l'origine sociale et ethnique des gens de la navigation commerciale, c'est-à-dire non plus des équipages pour lesquels, comme nous l'avons dit, nous n'avons que peu de renseignements, mais des *gubernatores* et des naoclères, et lorsque nous abordons l'étude des gens du commerce proprement dits, tous ces emporoi, *mercatores* et autres que nous avons essayé de définir aux chapitres précédents. En effet, lorsque nous trouvons dans nos sources mention de semblables personnes dans un endroit donné, en particulier dans un port, nous devons avant toute autre question nous poser celle de savoir s'il s'agit de quelqu'un qui se trouve là par suite du hasard de ses affaires, et qui ne s'y trouve donc que de passage, ou s'il s'agit de quelqu'un qui, quelle que soit son origine, se trouve là à demeure, ou tout au moins y a en quelque sorte son port d'attache. Si nous trouvons, par exemple, dans un port d'Occident un commerçant grec venu là pour vendre ses produits et pour acheter en contrepartie la production locale, cela nous prouvera seulement les rapports commerciaux existant entre les deux régions et ne nous permettra pas de supposer a priori une mainmise orientale sur le commerce de l'Occident. Par contre, si nous trouvons à la tête d'une entreprise de commerce ou de transport maritime d'Occident un Gréco-oriental installé à demeure dans le pays, et surtout si ce n'est pas un, mais de nombreux Orientaux que nous trouvons ainsi installés dans les régions occidentales du monde romain, nous serons bien obligé d'en conclure à une prépondérance économique des éléments orientaux de la population de l'Empire.

1. H. Thylander, *Études*, p. 182.

La question, bien connue et souvent étudiée, est donc celle de savoir s'il y a eu une prépondérance des Orientaux dans le commerce du monde romain à l'époque impériale, alors qu'à l'époque républicaine il y aurait eu au contraire une prédominance des Italiens, membres des *conuentus ciuium romanorum*, non seulement dans le commerce occidental mais également dans le commerce oriental¹. Le problème est tout particulièrement important en ce qui concerne les Syriens : ont-ils joué dès le Haut-Empire un rôle de premier plan dans le commerce méditerranéen, ou ne l'ont-ils joué qu'au Bas-Empire, voire même seulement à l'époque barbare² ?

L'Italie étant en rapport économique avec toutes les parties du monde romain, il est normal d'y trouver des représentants de toutes les provinces engagés dans des opérations commerciales. Cela est vrai tout d'abord de Pouzzoles, le vieux port de ravitaillement de la ville avant la création du complexe tibérin. C'est pourquoi nous trouvons là toute une série d'inscriptions qui nous montrent la présence dans cette ville de commerçants et de navigateurs venus de l'Orient. Les uns sont en relations d'affaires habituelles avec le port, c'est pourquoi ils y ont des *stationes* : tel est le cas bien connu et sur lequel nous avons déjà insisté des Tyriens³, mais aussi très vraisemblablement celui des gens de Beyrouth⁴. D'autres communautés orientales nous y sont connues par des associations religieuses, ce qui laisse supposer une présence permanente de certains de leurs représentants et sans doute l'existence d'une *statio* pour leurs affaires commerciales⁵. D'autres par contre ne sont représentées pour nous que par les inscriptions funéraires de ceux de leurs membres qui sont venus achever leurs jours à Pouzzoles : tel est le cas en particulier de quelques naoclères du port asiatique de Corycos, mais il est difficile d'en déduire des relations étroites et intenses entre leur port d'attache et le port italien⁶. Si l'épigraphie de l'époque impériale nous fait surtout connaître des Orientaux à Pouzzoles, nous ne pouvons oublier que quelques textes nous affirment que le port était fréquenté par des navires venus d'un peu partout de la Méditerranée : nous savons que les commerçants lyonnais y avaient des intérêts⁷, que les navires de Gadès y étaient très nombreux⁸, ainsi que ceux venus de l'Afrique. Nous ne pouvons donc dire pour le Haut-Empire que le commerce de la ville soit entre les mains des gens de l'Orient, sauf évidemment le cas où le commerce des régions dont nous trouvons des représentants était lui-même déjà entre les mains de ces mêmes Orientaux. Nous devons cependant signaler, et cela est tout de même assez caractéristique et se retrouvera par ailleurs,

1. Tel est le thème de la thèse de J. Hatzfeld, *Les trafiquants italiens*, souvent citée. Sur le problème de la nationalité des commerçants dans l'Empire romain, l'ouvrage classique est celui de V. Parvan, *Die Nationalität der Kaufleute im römischen Kaiserreiche*, Breslau, 1908.

2. La question a été surtout posée pour la Gaule à la suite, entre autres, des études de L. Bréhier, *Les colonies d'Orientaux en Occident au commencement du Moyen Age*, *Byzantinische Zeitschr.*, 1903, p. 1 et suiv., et de P. Lambrechts, *Le commerce des Syriens en Gaule*, *Ant. class.*, t. VI, 1937, p. 35-61.

3. Dittenberger, *OGIS*, n° 595, cf. ci-dessus, p. 182.

4. *CIL*, X, 1634; cf. P. Dubois, *Pouzzoles*, p. 98.

5. Héliopolitains, Germellenses, Nabatéens, Hébreux (P. Dubois, *Pouzzoles*, p. 97-110).

6. Kaibel, n° 841 et 854.

7. *CIL*, XIII, 1942; 2022; 1960.

8. Strabon, III, 140, 156; Philostrate, *Vie d'Apollonios*, VII, 12; cf. P. Dubois, *Pouzzoles*, p. 110-111.

que l'influence orientale dans la population pouzzolane est assez forte au III^e siècle et que c'est dans les milieux orientaux de la population que s'est tout d'abord développé le christianisme ¹.

A Rome même, nous connaissons une grande abondance de commerçants orientaux en rapport avec leurs patries d'origine. L'inscription des Tyriens de Pouzzoles nous apprend que, depuis la création du port d'Ostie, il y a eu une migration des intérêts commerciaux de leur métropole de Pouzzoles à Ostie et à Rome même et qu'il s'est constitué là une *statio* qui a totalement supplanté celle du port campanien ². L'épigraphie proprement romaine nous fait connaître un certain nombre de *stationes* localisées dans la région du forum : ce sont celles d'Anazarbe de Cilicie, de Tarse, de Tibériade, de Tralles, de Sardes ³. Et nous pouvons supposer aisément que, pour quelques *stationes* dont nous avons conservé le souvenir, de nombreuses autres ont disparu sans laisser de traces. Mais en dehors des *stationes* un certain nombre d'autres inscriptions nous montrent la présence d'Orientaux à Rome engagés dans des entreprises commerciales. Les naoclères et emporoi d'Éphèse et évidemment les navigateurs de la flotte égyptienne des blés nous ont ainsi laissé des traces de leur passage : nous voyons les premiers élever en 154 un temenos en l'honneur des empereurs ⁴ et les seconds faire des dédicaces en l'honneur de Commode ⁵ ainsi que de Septime Sévère et Caracalla ⁶. Mais, si ces données concordent avec les affirmations pessimistes du moraliste satirique sur la Rome grecque et sur l'Oronte qui envoie son trop plein au Tibre ⁷, les amphores du « Testaccio » nous montrent au contraire la part considérable de l'Occident, Gaule et Espagne, dans le commerce romain ⁸.

Cette représentation de commerçants venus d'un peu partout de l'Empire se retrouve évidemment à Ostie où la mosaïque des corporations, par exemple, nous a montré des ports orientaux, mais surtout, aux côtés d'Arles, de Narbonne et de Cagliari, une multitude de ports africains et nous avons vu par ailleurs comment l'un des *curatores nauium* que nous connaissons était un Africain ⁹.

A l'époque classique du Haut-Empire, l'examen de la situation de l'Italie, qui pour nous a une importance considérable par suite de sa situation centrale et de l'attirance du gigantesque marché de Rome, emporion de l'*orbis romanus* ¹⁰, ne nous permet donc pas d'affirmer une orientalisation absolue du commerce. Seul l'examen de la situation des provinces peut amener à une

1. P. Dubois, *Pouzzoles*, p. 164-185.

2. Cf. ci-dessus, p. 170, et les commentaires de G. La Piana, *Foreign groups in Rome during the first centuries of the Empire*, Harvard theol. rev., 1927, p. 183-403.

3. L. Moretti, *Sulle stationes municipiorum del foro romano*, Athenaeum, 1958, p. 106-116.

4. Kaibel, 1052.

5. Kaibel, 918.

6. Kaibel, 919.

7. Juvénal, *Satires*, III, 60 et suiv.

8. R. Étienne, *Les amphores du Testaccio*, art. cit.

9. *CIL*, XIV, 4626.

10. Aelius Aristide, *Discours*, XXVI, 10-11 (cf. le commentaire de J. H. Oliver, *The ruling power. A study of the Roman Empire in the second century after Christ through the Roman oration of Aelius Aristides*, Transactions of the Amer. philos. Society, N. S., vol. 43, part 4, Philadelphie, 1953).

conclusion. Il est évident en effet que, si les commerçants de Narbonne ou d'Arles qui ont des intérêts dans les ports italiens sont eux-mêmes des Orientaux, la cause peut être considérée comme entendue, quand bien même nous retrouverions des commerçants gaulois (?) dans les ports de la Méditerranée orientale.

Considérons tout d'abord le cas des Gaules. Il nous faut envisager non seulement le cas des deux grands ports méditerranéens d'Arles et de Narbonne, mais aussi le cas de la grande artère commerciale greffée sur Arles qu'est la vallée du Rhône jusqu'à la région lyonnaise.

Qu'il y ait eu un grand nombre de Gaulois s'adonnant aux opérations commerciales est un fait bien connu. Pour le commerce intérieur, nous voyons ainsi apparaître dans l'épigraphie lyonnaise un certain nombre de commerçants, qui sont souvent en rapport étroit avec la navigation intérieure, originaires d'autres cités : par exemple, nous trouvons deux Trévires respectivement marchand de vin et marchand en rapport avec la Cisalpine ¹, cependant qu'un troisième Trévire, qui de plus est décurion de sa cité, est naute de la Saône, patron de son *corpus* et même patron des marchands de vin résidant à Lyon ². De même, voyons-nous un Veliocasse (région du Vexin) faire partie du collège des utriculaires lyonnais ³. Pour le commerce extérieur, nous trouvons des Gaulois authentiques en Germanie et dans les pays danubiens où V. Parvan les a soigneusement dénombrés ⁴; mais ce ne sont pas des commerçants maritimes. Inversement nous voyons à l'époque classique un certain nombre de commerçants installés en Gaule qui ne sont pas des Gaulois, mais bel et bien des Orientaux. Le cas le plus typique est indiscutablement celui de Thaïm Iulianus fils de Saad, qui, originaire de la bourgade syrienne d'Athélé et décurion de Septimianum Canôtha dans le Hauran actuel, est installé à Lyon où il fait le commerce des produits d'Aquitaine. Il n'y est d'ailleurs pas venu seul puisque celui qui lui élève, sous la protection de l'*ascia*, son tombeau n'est autre que son frère Avidius Agrippa ⁵. Mais ils ne sont pas les seuls dans ce cas à Lyon : nous pouvons signaler par exemple un L. Privatus Eutyches, sûrement d'origine orientale, qui est *negotiator Lugudunensis*, sans autre spécification ⁶, ou encore le *barbaricarius* Constantinius Aequalis, sévir lyonnais mais citoyen de Germanicia de Commagène ⁷. Cette importance des milieux orientaux dans la population lyonnaise nous est de plus bien attestée par de nombreuses inscriptions qui, si elles ne donnent pas la profession du défunt, ou de son mari lorsqu'il s'agit d'une femme, nous donnent soit l'origine, soit un nom si caractéristique qu'aucun doute ne semble possible. Tels sont les cas par exemple d'une *Iulia Artemisia*

1. *CIL*, XIII, 2029; 2033.

2. *CIL*, XIII, 1911 *C(aio) Apronio / Aproni / Blandi fil(io) / Raptori Trevero / dec(urioni) eiusd(em) ciuitatis / n(autae) Ararico patrono / eiusd(em) corporis / negotiatores uinari / Lugud(uni) consistentes / bene de se m[ere]nti / patro[n]o ...*

3. *CIL*, XIII, 1998.

4. Voir Parvan, *op. cit.*, chap. II, p. 43 et suiv.

5. *CIL*, XIII, 2448; cf. le commentaire d'Allmer dans Allmer et Dissard, *Inscriptions antiques*, t. III, n° 216, p. 66-72.

6. *CIL*, XIII, 2025.

7. *CIL*, XIII. 1945; cf. commentaire d'Allmer dans Allmer et Dissard, *Inscriptions antiques*, t. II, n° 160, p. 401-413.

natione Asiana, dont le mari s'appelle Titus Flavius Hermes et a donc des chances d'être lui-même oriental ¹; d'une *Marinia Demetrias natione graeca* ² ou encore d'une *Kaninia natione graeca* dont le mari porte le nom également oriental de Q. Iulius Hylas ³. Ainsi donc l'onomastique lyonnaise nous montre la présence d'un grand nombre d'Orientaux, non forcément d'origine servile, qui ont de grandes chances d'être engagés dans des affaires commerciales, attirés par la grande artère économique que représentent les vallées du Rhône et de la Saône. C'est sans doute là également l'origine du processus de la christianisation de ces mêmes régions comme le montre l'importance des Orientaux dans les premières communautés chrétiennes de la vallée du Rhône ⁴. Quant à leur position sociale, elle semble assez souvent celle de gens bien installés, arrivés aux premiers rangs de la cité : par leur richesse ils ont mérité de devenir patrons de nombreuses corporations ⁵, par leur richesse et leur souci du bien public, dans la mesure où ils n'y ont pas été astreints malgré eux, ils sont arrivés aux premières charges de la cité, soit de celle de Lyon, soit de celle dont ils sont originaires ⁶.

Si, du grand port fluvial de la Gaule, nous passons à celui qui peut être considéré comme son avant-port, nous trouvons une situation du même ordre. En effet, si nous considérons l'onomastique des habitants d'Arles engagés dans les activités du commerce maritime proprement dit, c'est-à-dire celle des naviculaires marins dont les relations s'étendaient jusqu'aux régions les plus orientales de la Méditerranée, nous y constatons une forte proportion de noms orientaux. C'est ainsi que, si les naviculaires ont pour patron un *duumvir* de la cité du nom de Cn. Cornelius Optatus, dont le nom est certes tout ce qu'il y a de plus occidental ⁷, ils ont aussi pour curateur un de leurs membres, M. Fronto Europus dont l'orientalisme se trouve renforcé par le nom de sa femme Iulia Nicé ⁸, et le seul membre ordinaire que nous connaissions est un nommé L. Secundius Eleutherus ⁹. Si les seuls noms qui nous aient été conservés sont des noms d'Orientaux nous devons bien en conclure que leur part dans la corporation devait être importante, cela d'autant plus que nous les retrouvons dans les métiers du port, en particulier parmi les bateliers de la Durance et les utriculaires ¹⁰. Et même, si nous considérons les rapports étroits qui unissent ces diverses corporations, nous pouvons nous demander si nous n'avons pas affaire à un naviculaire en la personne du patron des charpentiers navals, des utriculaires et des centonaires, G. Paquius, affranchi d'Optatus,

1. *CIL*, XIII, 2004.

2. *CIL*, XIII, 2015.

3. *CIL*, XIII, 2007.

4. Eusèbe, *Histoire ecclésiastique*, V, 1, lettre des chrétiens de Lyon sur les martyrs de 177.

5. *CIL*, XIII, 1974, C. Ulattius Meleager : patron des sévires augustaux et de toutes les corporations licites de Lyon; 1996, un curateur des marchands d'huile.

6. *CIL*, XIII, 2448; 1945.

7. *CIL*, XII, 692.

8. *CIL*, XII, 982.

9. *CIL*, XII, 704.

10. *CIL*, XII, 721 : un Demetrianus naute de la Durance; 1005, Aebutius Agathon, sévir d'Arles, sévir d'Apt, curateur de la caisse communale de Glanum, naute de la Saône (ce qui montre bien l'interdépendance de la région d'Arles et de celle de Lyon); pour les utriculaires : XII, 729; 731.

Pardalas sévir augustal, à qui son affranchi C. Paquius Epigonus éleva un tombeau ¹.

La situation de Narbonne est en un sens beaucoup plus délicate. Nous avons, d'une part, un certain nombre d'inscriptions qui nous font connaître des naviculaires, d'autre part, quelques inscriptions concernant des personnages qui, par suite de la présence de leurs noms sur des amphores du « Testaccio », semblent bien être eux aussi engagés dans des opérations de commerce maritime ². Parmi les premiers, nous trouvons un Tib. Iunius Eudoxus et un P. Olitius Apollonius ³ dont l'origine orientale ne nous paraît faire aucun doute. Quant aux seconds, les plus nombreux sont des Fadii, gentile qui n'a certes rien d'oriental et que l'on retrouve en Afrique, mais leurs surnoms sont tout orientaux : Musa, Paormis et Anicetus ⁴; des Aponii, mais appelés Blastus et Chéréas ⁵. Or ce sont ces gens-là que nous retrouvons comme représentants du commerce gaulois en Italie ⁶ et sans doute bien au-delà.

Pour l'Espagne, nous n'avons pratiquement aucun renseignement d'ordre épigraphique concernant les gens adonnés au commerce maritime. Il nous est donc difficile de nous faire une idée exacte de l'origine des commerçants maritimes espagnols. Tout au plus nous est-il permis de penser que, dans un certain nombre de ports remontant à la colonisation phénicienne (comme le port de Gadès dont les navires venaient nombreux en Italie, et même bien au-delà, aussi bien à l'époque d'Auguste qu'à celle des Sévères) ⁷ un bon nombre de transporteurs et de commerçants devaient être d'origine phénicienne. D'ailleurs, cela nous est en quelque sorte confirmé par la présence bien connue à Malaga d'une association de marchands syriens ⁸. De même dans les ports grecs, comme Emporiai, l'élément hellénique représentait sûrement un pourcentage élevé de la population et, par voie de conséquence, des gens adonnés au commerce maritime ⁹.

Ces présomptions deviennent de quasi certitudes si nous envisageons la représentation du commerce espagnol en dehors de l'Espagne. Nous connaissons par exemple un *diffusor olearius* d'Astigi du nom de M. Iulius Hermesianus, à qui son fils M. Iulius Hermes Frontinianus et son petit-fils M. Iulius

1. CIL, XII, 700, D(is) M(anibus) / G(ai) Paqui Optati / lib(erti) Pardalae (sexuiri) / Aug(ustalis) col(oniae) lul(iae) Pat(ernae) Ar(elatensis) / patron(i) eiusdem / corpor(is) item patron(i) / f abror(um) naual(ium) utricular(iorum) / et centonar(iorum) C(aius) Paquius / Epigonus cum liberis suis / patrono optime merito.

2. En dernier lieu A. Grenier, *Carte archéologique, Aude*, p. 31-32.

3. Eudoxus : CIL, XII, 4398; Apollonius : CIL, XII, 4406; représenté au Testaccio, CIL, XV, 3974-3976.

4. CIL, XII, 4393; XV, 3856-3861 et 3866-3873.

5. ILG, 573.

6. L. Héron de Villefosse, *Deux armateurs narbonnais*, art. cit., et ci-dessus, p. 250-251.

7. Strabon, 111, 168 et suiv.; il affirme que la population est phénicienne; de même la réputation des danseuses de Gadès chez Martial (I, 41, 12; V, 78, 26-28, *nec de Gadibus inprobis puellae / unibrabunt sine fine prurientes / lasciuos docili tremore lumbos*; VI, 71, 1-2; XIV, 203 *Puella Gaditana : Tam tremulum crisat, tam blandum prurit, ut ipsum / masturbatorem fecerit Hippolytum*) fait penser aux hiérodules des temples syro-phéniciens. Cf. R. Thouvenot, *Essai sur la province de Bétique*, Paris, 1940, p. 242.

8. Kaibel, 2540.

9. D'où l'importance des cultes gréco-orientaux : M. Almagro, *Las inscripciones ampuritanas griegas, ibéricas y latinas*, Barcelone, 1952.

Hermesianus élèvent un monument ¹, tous les trois portent des noms manifestement orientaux, or parmi les marques des amphores espagnoles du « Testaccio », nous trouvons celle d'un M. Iulius Hermes qui pourrait bien être apparenté à nos hommes, si même ce n'est pas l'un d'entre eux ². Plus symptomatique encore, nous trouvons à Rome un *mercator olei hispani ex provincia Baetica* qui s'appelle L. Marius Phoebus et joint à son commerce l'humble fonction de viateur tribunicien de la décurie majeure ³, or ce même nom et cette même fonction se retrouvent sur une amphore du « Testaccio » ⁴. De même trouvons-nous à Ostie un *negotiator ex Hispania citeriore* portant le nom caractéristique de L. Numisius Agathemerus ⁵. Or tous ces gens-là, auxquels nous pourrions ajouter d'autres connus toujours par les amphores du « Testaccio » ⁶, portent des noms qui, quoiqu'en ait dit V. Parvan ⁷, n'ont absolument rien d'espagnol. Là encore nous ne pouvons donc affirmer une mainmise orientale sur le commerce maritime, mais nous sommes bien obligés d'admettre une participation très large d'Orientaux établis dans le pays à ce même commerce.

Enfin, dernière région de l'Occident romain que nous examinerons, l'Afrique, nous offre un tableau qui n'est peut-être pas semblable à celui des pays que nous venons d'envisager. Nous connaissons certes les naviculaires africains, mais en fait, pour l'époque du Haut-Empire, nous ne possédons pratiquement aucun nom à l'exception d'un Istricatus, naviculaire d'Hadrumète, qui porte sans doute un nom local ⁸. Par contre, nous connaissons un peu mieux les *domini nauium* du fait que trois d'entre eux apparaissent comme dédicants de la statue qu'ils élèvent en l'honneur du patron de leurs curateurs à Ostie : ce sont P. Aufidius ?, M. Clodius Fortunatianus Pudens et L. Tadius Felix. Ces noms n'ont rien d'oriental, mais nous ne pouvons savoir a priori s'il s'agit d'Africains autochtones, de descendants de Carthaginois ayant pris des noms romains, ou de descendants de Romains installés dans le pays ⁹. De ces trois familles l'une, celle des Aufidii, nous est relativement bien connue et nous permet peut-être d'aller plus avant dans la connaissance de leur origine ¹⁰. Les Aufidii semblent avoir joué un rôle assez important à Ostie même où l'un d'entre eux P. Aufidius Fortis fut décurion et patron d'un grand nombre de corporations du port; il était en même temps décurion d'Hippone ¹¹. Malgré l'honorariat de ce second décurionat, on peut se demander si ce haut personnage ostien n'était tout de même pas originaire de cette région

1. *CIL*, II, 1481.

2. *CIL*, XV, 3897.

3. *CIL*, VI, 1935, *D(is) M(anibus) / L(ucio) Mario/ Phoebos / uiatori / tribunicio / decuriae maioris mercatori / olei hispani ex/ provincia / Baetica*.

4. *CIL*, XV, 3954.

5. *CIL*, XIV, 397.

6. Par exemple C. Consius Eucarpus et C. Consius Hermeros, *CIL*, XV, 3823-3827 ou L. Antonius Epaphroditus, *CIL*, XV, 3702-3710.

7. V. Parvan, *op. cit.*, p. 64-65.

8. *ILA*, 60.

9. *CIL*, XIV, 4142.

10. M. Fasciato, *Les associations professionnelles romaines du I^{er} au III^e siècle d'après les inscriptions d'Ostie*, Mélanges d'archéol. et d'hist., t. LXI, 1949, p. 237-241.

11. *CIL*, XIV, 303 = 4620; 4621.

de l'Afrique ¹. Toujours est-il que les inscriptions qui concernent cette famille, tant à Ostie qu'en Afrique, nous montrent qu'elle était en quelque sorte double : une partie résidait sur les immenses propriétés de la région d'Hippone, et il est possible que son influence ait largement débordé la zone restreinte des propriétés familiales ², l'autre à Ostie ou résidaient de nombreux affranchis. Or ce sont ceux-ci que nous voyons engagés dans les opérations commerciales, aussi bien du commerce maritime en général que du commerce plus spécialisé des grains, mais si parmi eux un bon nombre sont à peu près impossibles à définir par suite de leurs surnoms passe-partout, d'autres, par contre, semblent bien être d'origine gréco-orientale comme Épictète et Euphrosyne ³.

D'un autre côté nous voyons, et cela est normal, que l'Afrique reste en relations commerciales avec les pays de l'Orient et que ses ports continuent à être fréquentés par les commerçants des grands ports orientaux. Ainsi trouvons-nous à Rusicade des naoclères de Corycos ⁴.

De tout cela, nous pouvons conclure que, contrairement à ce que l'on a tendance à affirmer présentement ⁵, les commerçants d'origine orientale jouent un très grand rôle dans le commerce de l'Occident romain. Certes ils ne semblent pas avoir le quasi-monopole des relations commerciales tant locales qu'à l'échelle méditerranéenne, mais ils sont présents partout et doivent dans une certaine mesure assumer les relations économiques avec les pays de l'Orient méditerranéen. Mais nous disons bien orientaux : c'est-à-dire que, même s'il y est fortement représenté, l'élément syrien ne doit pas y être le seul et que l'on trouve parmi eux aussi bien des Grecs que des Égyptiens ou des Syriens.

Mais, si nous considérons quelle est la situation sociale de tous ces gens que nous venons de voir, une remarque nous semble s'imposer. A quelque degré de fortune que nos gens soient arrivés, leur origine sociale est de rang inférieur : ce sont pour la plupart des affranchis. Nous avons là un phénomène général qui ne doit pas nous étonner quand on considère, par exemple, l'importance de ces mêmes affranchis dans les affaires de banque à Athènes au IV^e siècle. Le meilleur exemple en est le héros de Pétrone, le parvenu Trimalchion, affranchi enrichi par les opérations du commerce maritime. Mais ce Trimalchion est de plus un symbole de l'importance des Orientaux dans ce genre d'opérations. Comme le fait remarquer A. Ernout, son nom est formé du préfixe augmentatif tri- suivi du nom syrien Malchio dans lequel se retrouve le nom royal ou divin des langues sémitiques. Autrement dit, pour Pétrone, Trimalchion c'est le super-Syrien, si l'on peut se permettre cette expression ⁶, Il y a donc là une confirmation de l'importance des éléments orientaux dans le commerce maritime de l'Occident.

Cette étude des données de l'épigraphie occidentale nous montre qu'en

1. R. Meiggs, *Roman Ostia*, p. 203.

2. C'est ainsi que nous trouvons une Aufidia mariée à un prêtre de Thuburbo Maius (*ILA*, 242) et un S. Aufidius à Thuburnica (*ILA*, 465).

3. *CIL*, XIV, 161; 636; 4142; 4621; 4622.

4. *ILAlg.*, II, 75; de même 74 nous fait connaître un naoclère d'Aegae en Cilicie.

5. P. Lambrechts, *art. cit.*

6. A. Ernout, éd. *du Satiricon*, p. 210.

Occident, et plus particulièrement en Gaule, la part des affranchis et des descendants d'affranchis dans les professions commerciales était considérable. A cela il faut ajouter que, pour l'Orient où nous les connaissons surtout, les pragmateuti appartenaient aux mêmes catégories sociales, quand ils n'étaient pas plus simplement des esclaves ¹.

Cependant nous ne devons pas aboutir à une affirmation catégorique : nous n'avons pas le droit de dire en effet que tous les commerçants maritimes sont des esclaves, des affranchis ou des fils d'affranchis. Tout d'abord, dans le monde oriental ces activités semblent bien être le fait en général d'hommes libres, de naissance et d'ascendance. Rien ne permet de déceler dans les inscriptions qui concernent les naoclères et les emporoi de ces régions une origine servile ². Même en Occident nous avons des exemples indiscutables de commerçants maritimes de naissance ingénue. Le cas le plus célèbre, et que nous avons déjà signalé, est celui du malheureux C. Gracchus qui, à l'époque de Tibère, faisait du commerce maritime entre l'Afrique et la Sicile ³. Mais justement le mépris affiché par Tacite pour ce commerçant, héritier d'un grand nom, montre bien que pour lui il y avait une véritable déchéance pour un homme libre à faire ce métier et que ces activités n'étaient pas normalement le fait en Occident des gens de la bonne société.

Les « innomés » du commerce maritime

Que reproche Tacite à C. Gracchus? est-ce de bénéficier des profits du commerce maritime, ou de pratiquer lui-même le métier, d'aller de port en port pour se procurer les produits de son commerce, de vendre et d'acheter directement? Évidemment de pratiquer lui-même le métier.

C'est donc là qu'il nous faut faire entrer en ligne de compte ceux que nous pourrions appeler les commerçants innomés, ceux dont en règle générale on ne nous parle pas, mais qui cependant apparaissent parfois aux détours d'un texte sans le moindre rapport apparent avec le commerce maritime.

Philostrate, dans ses *Vies des sophistes*, nous parle incidemment à deux reprises de cas de ce genre. Le rhéteur Proculus de Naucratis, l'un de ses maîtres d'Athènes, resté en relations suivies avec son pays d'origine, en recevait de l'encens, de l'ivoire, de la myrrhe, du papyrus, des livres et toutes sortes de marchandises de ce genre qu'il revendait aux détaillants athéniens ⁴. Certes Philostrate ajoute que, ce faisant, il ne paraissait en rien avide de richesses, ni avare, ni désireux d'avoir plus, ni à la recherche de profits ou d'intérêts; mais nous ne sommes nullement obligé de le croire, et l'insistance même qu'il met à vanter le désintéressement de son maître est bien suspecte : ou Philostrate plaide le faux, ou il dit la vérité et cherche à montrer que Proculus n'était pas comme les autres et que, par conséquent, parmi les maîtres athéniens nombreux devaient être ceux qui ajoutaient aux bénéfices de leur enseignement les gains plus ou moins discrets d'une participation plus ou

1. Cf. ci-dessus, p. 284-287.

2. Il est vrai qu'elles sont en général très peu explicites.

3. Tacite, *Annales*, IV, 13.

4. Philostrate, *Vies des sophistes*, II, 21, 2.

moins directe au commerce maritime. Mais ce qu'il nous montre aussi c'est que Proculus ne faisait pas lui-même le commerce, ce qu'il est facile de supposer; il devait avoir dans sa dépendance des commerçants qui agissaient pour lui et qui profitaient de ses relations pour s'approvisionner. Proculus n'était pas un commerçant sans le savoir, comme M. Jourdain, mais un homme d'affaires qui faisait prospérer sa fortune par l'intermédiaire du commerce maritime sans y apparaître au premier plan par suite du manque d'honorabilité de la profession.

Un cas assez proche de celui de Proculus est celui de Damien d'Éphèse, un sophiste également, grand propriétaire terrien qui avait sur les côtes de ses terres des ports où il accueillait les navires de commerce ¹. Autrement dit ce grand propriétaire devait avoir parmi ses gens des pragmateutai qui commercialisaient les produits de ses terres, mais également il était en rapport avec d'autres commerçants qui profitaient des avantages qu'il pouvait leur fournir - escales, échanges... - et qui, en contrepartie, devaient lui laisser une part de leurs bénéfices. Là encore il n'y a pas commerce à proprement parler mais utilisation du commerce.

A ces deux cas très nets, Philostrate nous permet sans doute d'en ajouter un troisième. Il nous parle en effet, toujours dans le même recueil, du sophiste Marc de Byzance, dont le père possédait des esclaves marins ². On peut penser qu'il s'agit là d'un euphémisme pour dire que Marc de Byzance les possédait également par voie d'héritage. Ces esclaves travaillaient sur le Pont-Euxin et, bien que Philostrate ne le dise pas explicitement, y pratiquaient le commerce maritime pour le compte de leur maître.

Ces rhéteurs et sophistes gréco-orientaux paraissent donc avoir aimé tout particulièrement les opérations du commerce maritime, comme sources de profits, et nous pouvons penser que l'illustre Hérode Atticus lui-même, malgré l'énormité de sa fortune, ne les dédaignait pas, bien au contraire même les recherchait. C'est ainsi que nous comprenons l'existence de ces nombreux pragmateutai du Pirée qui, comme nous l'avons vu ³, élevèrent une statue à sa femme : ils n'étaient autres que ses agents commerciaux.

Si nous rapprochons ces quelques renseignements du cas des Aufidii africains, nous voyons que les grands propriétaires fonciers se trouvaient, par suite de la nécessité de commercialiser l'excédent de la production de leurs terres, entraînés à pratiquer des opérations commerciales : ils devenaient vendeurs de gros et une opération commerciale en entraînant une autre, ils arrivaient petit à petit à pratiquer toutes sortes d'autres commerces soit directement, cas le plus rare, soit indirectement par l'intermédiaire de leurs agents ou par l'intermédiaire des participations aux entreprises commerciales. Il ne faut pas oublier en effet la vieille loi interdisant aux sénateurs de faire du commerce et de posséder des navires de commerce ⁴, vieille loi tombée un peu en désuétude à la fin de la République si nous considérons les aventures de Verrès d'après Cicéron ⁵, mais loi rétablie sous l'Empire comme nous le confirment

1. Philostrate, *Vies des sophistes*, II, 23, 3.

2. Philostrate, *Vies des sophistes*, I, 24.

3. Dittenberger, *Sylloge*, n° 297; cf. ci-dessus, p. 285.

4. Tite-Live, XXI, 63.

5. Cicéron, *Seconde action contre Verrès*, V. 45.

les fragments de Leyde des œuvres du grand jurisconsulte Paul ¹. Il en résulte un système assez hypocrite et qui ne trompe guère personne. Le sénateur, ou par la suite le membre de la famille sénatoriale, qui désire faire fructifier sa fortune par l'intermédiaire du commerce, en règle générale du commerce maritime par suite de ses bénéfices, désigne parmi les membres de sa *familia*, ou mieux parmi ses affranchis, des gens qui se spécialisent dans les opérations commerciales et à qui ils servent de protecteurs et de bailleurs de fonds; en contrepartie ces derniers doivent leur verser une part de leurs bénéfices. Tel est au fond le système utilisé dès l'époque républicaine, dans la mesure où nous pouvons faire confiance au texte de Plutarque et quelle que soit l'interprétation que l'on en adopte, par le vieux Caton qui se servait à cet effet de son affranchi Quintius ².

C'est pourquoi nous sommes tenté de voir dans tous les Fadii, Aponii et autres naviculaires d'origine servile, aussi bien que dans un bon nombre de *mercatores* et de *negotiatores*, les affranchis des grands propriétaires travaillant tout à la fois pour leur compte personnel et pour celui de leurs patrons. Certes tout le monde, tout au moins au début, savait de quoi il retournait, mais l'on fermait les yeux quitte à les ouvrir et à crier au scandale lorsqu'il s'agissait de porter des coups à un adversaire. C'est là pensons-nous la véritable origine des fameux bruits répandus sur le compte de l'empereur Vespasien accusé de « se livrer ouvertement à des spéculations déshonorantes même pour un simple particulier, achetant des marchandises en gros à seule fin de les revendre ensuite plus cher au détail » ³. Peut-être, avant son accession à l'Empire, Vespasien avait-il effectivement pratiqué le commerce par intermédiaire, ce qui permettrait d'expliquer ce bruit en mettant en rapport cette pratique avec la réorganisation des domaines impériaux, réorganisation qui dut s'accompagner de réformes dans la commercialisation de leurs produits ⁴.

Nous voyons donc ainsi vivre à côté, ou au-dessus, des gens engagés directement dans le commerce maritime tout un monde de bénéficiaires plus ou moins cachés formés de grands propriétaires, de grands seigneurs du moment - souvent même de femmes - qui, parfois engagés dans de multiples affaires, compensent les pertes de l'une par les gains de l'autre suivant les conseils du vieux Caton.

La situation au IV^e siècle

Faute de renseignements et par suite de la décadence des transports pendant la grande crise du III^e siècle, il nous est impossible, dans l'état actuel de nos connaissances, de savoir quelles furent les conditions des commerçants maritimes pendant cette période de troubles. Tout au plus peut-on dire que les transporteurs gréco-orientaux du Haut-Empire, ainsi que les purs commerçants, durent peu à peu se fondre dans la masse des habitants des régions où ils opéraient et perdre ainsi leurs particularités sociales et nationales d'une

1. Paul, *Sentences*, fragments de Leyde, 1956, 3.

2. Plutarque, *Vie de Caton*, 21.

3. Suétone, *Vespasien*, XVI, 2 (trad. H. Ailloud, coll. Budé) : *negotiationes quoque uel priuato pudendas propalam exercuit, coemendo quaedam tantum ut pluris postea distraheret*.

4. Réforme de l'exploitation des propriétés du fisc en Afrique par la *lex Manciana*; cf. Ch. Saumagne, dans *Tablettes Albertini*, Paris, 1952, p. 116 et suiv.

manière beaucoup plus réelle et plus rapide que ne l'eût permis une mesure législative comme la célèbre constitution de Caracalla. Mais, à partir du IV^e siècle, avec la renaissance du commerce qui suit le rétablissement de l'unité par les empereurs illyriens, les renseignements deviennent à nouveau plus abondants, grâce en particulier aux auteurs ecclésiastiques et au code Théodosien.

L'importance du commerce maritime chez les habitants des régions orientales de l'Empire continue, comme par le passé, à être primordiale. Les Alexandrins drainent à peu près toute la navigation entre l'Égypte et les pays avec lesquels elle est en relation. À côté des gros transports qui font partie de la flotte annonaire chargée du ravitaillement de la nouvelle capitale ¹, existent de nombreux petits transporteurs qui assurent les relations économiques de l'Égypte, en particulier d'Alexandrie, avec les autres pays du monde méditerranéen ². Parmi ces derniers les Juifs semblent jouer un rôle assez important. Certes, dans la période précédente, les Juifs avaient joué un certain rôle dans le commerce maritime de l'Égypte, comme en témoigne le récit que nous donne Philon des pogroms alexandrins de l'époque de Caligula ³, mais il nous est impossible de déterminer pour cette époque leur importance; c'est pourquoi nous les avons compris dans le terme général de gréco-orientaux. Maintenant, du fait même de leur religion dans un Empire en voie de christianisation, ils sont assez nettement distingués. Nous savons ainsi qu'il existait en Égypte, plus vraisemblablement à Alexandrie seulement, un *corpus Iudaeorum et Samaritanorum* dont certains membres pratiquaient le commerce maritime à bord de navires de tonnage très divers leur appartenant : les uns étaient de gros navires susceptibles d'être réquisitionnés, par conséquent leurs propriétaires devaient être de riches armateurs, d'autres au contraire n'avaient que de tout petits navires protégés par la loi contre des réquisitions abusives ⁴. Or le code Théodosien n'est pas notre seul témoin de ces entrepreneurs juifs de transport maritime : Synésius, le futur évêque de Cyrène, nous a laissé un récit hautement pittoresque et plein d'ironie sur un voyage qu'il fit à bord du navire de l'un d'entre eux pour la traversée d'Alexandrie à Cyrène, récit qu'il ne faut peut-être pas prendre trop au pied de la lettre pour en déduire, comme le fait L. Casson, l'ignorance maritime de l'écrivain ⁵. Cette lettre nous montre donc que ces marins juifs participaient à l'exploitation de la ligne commerciale (bien déchue) Alexandrie-Cyrénaïque; ils devaient être dans cette dernière région en rapports commerciaux avec la communauté judaïque de l'endroit, héritière des survivants de la grande insurrection de 117.

Dans ces mers orientales un autre peuple paraît avoir joué un rôle assez important, tout en restant à l'abri des mesures de réquisition pour les transports et l'État : il s'agit des habitants de la petite île de Carpathos qui, par suite de

1. Cf. ci-dessus, p. 267.

2. A. C. Johnson et L. C. West, *Byzantine Egypt: economic studies*, Princeton, 1949, p. 138 et suiv.

3. Philon d'Alexandrie, *Contre Flaccus*, 57.

4. C. Th., XIII, 5, 18.

5. Synésius, Lettres, 4; L. Casson, *Bishop Synesius' voyage to Cyrene*, The American Neptune, vol. XII, 1952, p. 294-296. La lettre est assez humoristique et l'apparente ignorance maritime de Synésius, montée en épingle par L. Casson, peut fort bien n'être là que pour ridiculiser le capitaine juif aux yeux du lecteur.

sa position géographique ¹, a joué un rôle de plaque tournante de la navigation dans la Méditerranée orientale. Non seulement elle a alors donné son nom à un certain type de navires de commerce, malheureusement impossible à définir ², mais ceux-ci ont joué un rôle de tramp, de navires à la demande dans le monde maritime d'alors. C'est ainsi que nous les voyons apparaître par deux fois dans la correspondance de Synésius desservant la Cyrénaïque ³.

Il est évident que, parmi les peuples de la Méditerranée orientale, ce sont les Syriens qui se montrent au premier plan lorsqu'il est question de commerce et de transport maritimes. Mais ces Syriens ne fréquentent que les routes sur lesquelles ils sont sûrs de faire d'abondants bénéfices, et ils délaissent celles qui leur paraissent n'avoir que peu de valeur. C'est ainsi que nous ne les trouvons plus sur les routes de la Cyrénaïque et que Synésius se lamente sur le fait que les navires syriens ne fréquentent plus ses ports ⁴. C'est alors qu'est pleinement valable l'affirmation de saint Jérôme « jusqu'à aujourd'hui persiste chez les Syriens une ardeur innée pour les affaires : par désir du lucre ils parcourent le monde entier et ils ont une telle folie du commerce que, maintenant que le monde romain est occupé, c'est au milieu des épées et des massacres qu'ils recherchent les richesses et ils fuient la pauvreté au milieu des dangers » ⁵. Affirmation qui nous est en quelque sorte corroborée par une œuvre comme l'*Expositio totius mundi et gentium*, œuvre manifeste d'un commerçant syrien du milieu du IV^e siècle, que l'on a pu à juste titre appeler une géographie commerciale, *eine Handelsgeographie* ⁶. Outre ces deux témoignages essentiels sur le rôle commercial des Syriens à l'époque, nous avons de nombreux textes qui nous montrent leur action dans le bassin oriental de la Méditerranée. Cela apparaît par tout ce qui nous est dit dans l'œuvre de saint Jean Chrysostome, aussi bien que dans celle de Libanius, sur les activités du port d'Antioche ⁷, mais aussi par les poèmes de Grégoire de Nazianze au sujet de la manière dont le navire, qui le transportait d'Alexandrie à Athènes, fut aidé en pleine tempête par un navire phénicien ⁸ et cela nous apparaît encore plus quand on considère, qu'elles soient véridiques ou non peu importe, les navigations de l'évêque Porphyre de Gaza ⁹.

Si Alexandrins, Syriens et, à la rigueur, Carpathiens ont ainsi une place pré-

1. D'où son importance dans les Périples depuis le *Péricle de Scylax*, paragraphe 99, jusqu'aux *Portulans* byzantins (A. Delatte, *Les Portulans grecs*, t. I, Bibl. de la Fac. de philos. et lettres de l'Univ. de Liège, fasc. CVII, Paris, 1947, p. 81-83, 278, 293; t. II, *compléments*, Mém. de l'Acad. royale de Belgique, classe des Lettres, t. LIII, fasc. I, Bruxelles, 19... , p. 14).

2. Isidore de Séville, *Origines*, XIV, 6, 25 *Ex hac insula dicuntur et carpasiae naues, magnae et spatiosae*.

3. Synésius, *Lettres*, 41 et 51; cf. notre article *Le navire de Carpathos*.

4. Synésius, *Lettres*, 147.

5. Jérôme, *Commentaire sur Ézéchiel*, IX, 27, 16 : *usque hodie autem permanet in Syris ingenitus negotiationis ardor, qui per totum mundum lucri cupiditate discurrent, et tantam mercandi habent uesaniam, ut, occupato nunc orbe romano, inter gladios, et miserorum neces quaerant diuitias et paupertatem periculis fugiant*.

6. Th. Sinko, *Die Descriptio orbis terrae*, Archiv für lateinische Lexikographie und Grammatik, t. XIII, 1904, p. 530.

7. Les témoignages de Jean Chrysostome sont des témoignages indirects, comme celui déjà utilisé de l'*Homélie sur l'aumône* ; au contraire dans certaines lettres (*Lettre* 177 en particulier) et dans l'*Antiochikos* (260-265), Libanius nous fournit des témoignages directs.

8. Grégoire de Nazianze, *Poèmes sur sa vie*, XI, 150.

9. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 26, 33-37.

éminente dans le commerce maritime de la Méditerranée orientale, ils ne sont cependant pas les seuls à y naviguer. Comme par le passé marins et commerçants des ports grecs, que ce soient ceux de la Grèce propre ou de la Grèce d'Asie, continuent à fréquenter tous les ports de ces régions. Nous trouvons par exemple à Alexandrie un navire éginète sur lequel s'embarque Grégoire de Nazianze ¹, à Phycus, la marine de Cyrène, un navire du Pirée ², en Asie également un navire athénien ³, et le code Théodosien nous apprend, ce que l'on pouvait aisément supposer, que les ports de l'Asie Mineure continuaient à armer de nombreux navires ⁴.

Si nous nous tournons maintenant du côté des pays de l'Occident, nous voyons que la situation est plus complexe qu'à l'époque du Haut-Empire. Il semble bien que les flottes des ports occidentaux soient en grande partie entre les mains des propriétaires locaux qui, même à supposer que parmi leurs lointains ancêtres ils aient eu des Orientaux, peuvent être considérés comme du pays. Cela se conçoit aisément si, comme nous l'avons vu, pour être naviculaire il faut avoir une solide fortune terrienne dans le pays où l'on possède des navires. C'est pourquoi il ne fait aucun doute que les transporteurs africains aient été des Africains, comme ce Boniface dont saint Augustin refusa l'héritage pour l'Église d'Hippone ⁵. De même, si nous regardons les autres régions occidentales, nous voyons que la part des gens du lieu est considérable dans les transports maritimes. Saint Paulin de Nole nous montre que les ports du Tibre possédaient encore une flotte italienne ⁶ et il est fort possible, quoique cela ne soit pas absolument certain, que les navires qui transportèrent respectivement Martinien, l'ami de saint Paulin, vers l'Italie et Sulpice Sévère vers l'Afrique ⁷ aient été des navires de Narbonne.

Qu'ils soient donc d'Orient ou d'Occident les transports continuent à sillonner les mers de la Méditerranée, sans qu'il y ait un domaine réservé à une flotte plutôt qu'à telle autre à partir du moment où nous considérons la grande navigation. Il y a cependant un problème, malheureusement impossible à résoudre dans l'état actuel de nos connaissances, celui de l'importance relative du pavillon. Certes nous voyons que l'Occident a toujours ses navires, mais, par suite de la décadence de la construction et du tonnage qui y apparaît plus tôt qu'en Orient, n'est-il pas légitime de penser que la part des pavillons orientaux dans les mers occidentales dut croître en proportion, cela d'autant plus que, pour ce qui est du commerce proprement dit, et non plus seulement des transports, la part des Orientaux ne cesse de grandir.

Telle est certes l'affirmation de saint Jérôme que nous citons ci-dessus ⁸, mais cette affirmation nous est aussi confirmée par les faits. En Espagne par

1. Grégoire de Nazianze, *Discours*, XVIII, *Oraison funèbre de Grégoire l'Ancien*, 21.

2. Synésius, *Lettres*, 54 : certes la lettre doit être écrite à son frère alors à Alexandrie, mais elle est d'ordre général et ne suppose pas que le dit frère reste à demeure à Alexandrie : on peut donc l'appliquer à Cyrène. De même la *Lettre* 52 peut permettre de penser que le marchand athénien a frété un navire du Pirée.

3. Eunape, *Vie de Prohérésios*.

4. C. *Th.*, XIII, 5, 32.

5. Augustin, *Sermons*, 356, 4; ci-dessus, p. 247.

6. Paulin de Nole, *Lettres*, 49, 1.

7. Paulin de Nole, *Poème*, 24; Sulpice Sévère, *Dialogues*, I, 3.

8. Cf. p. 314, n. 5.

exemple si nous envisageons le commerce du *garum*, l'une des principales spécialités de la région, nous voyons que les commerçants orientaux viennent s'y approvisionner directement, ce qui laisse supposer que les fabricants n'avaient pas à leur disposition de commerçants du pays capables d'aller placer la marchandise sur le marché lointain ¹. De même lorsque Palladius dans l'*Histoire lausiaque* nous rapporte l'aventure de deux marchands espagnols qui, après avoir été longtemps à la tête de l'entreprise que leur avait léguée leur père, touchés par la grâce, décident de consacrer au Seigneur le temps qu'il leur reste à vivre et de se retirer au désert des moines pour s'y livrer à l'ascèse, nous voyons que ces deux Espagnols portent les noms bien orientaux d'Isaïe et de Paesios ². Nous avons également vu en Gaule l'ancien intendant oriental d'Ausone se livrer au commerce et au transport sinon maritime, tout au moins fluvial ³. De même Sulpice Sévère nous montre un marchand égyptien naviguant sur la mer Tyrrhénienne ⁴, saint Jérôme un nauclère Zénon, qui ne sait pas lire le latin, lui rapportant de la correspondance des pays d'Occident ⁵ ou les commerçants syriens installés en Afrique exploitant abusivement les Romains réfugiés après la prise de Rome par Alaric ⁶. Certes il est faux de dire, comme on le fait parfois en s'appuyant sur ce texte ⁷, que pour saint Jérôme le terme de *syrus* est devenu synonyme de celui de *mercator*, par contre cela est vrai de Sidoine Apollinaire à la fin du même siècle ⁸, ce qui nous montre bien l'évolution et surtout son sens ⁹.

Comme pour la période précédente nous devons nous demander quelle était la classe sociale de ces gens. La question ainsi posée est tout aussi peu claire que pour le Haut-Empire. En effet les textes concernant le commerce, en dehors des textes juridiques, nous donnent une certaine image alors que le code Théodosien nous en donne une autre. Il nous faut donc choisir entre les deux ou essayer de les concilier.

Tous les textes des Pères de l'Église tendent à nous montrer que, si les commerçants maritimes ne sont peut-être pas de grande origine, dans l'ensemble, sauf le cas de fortune de mer trop souvent répétée, ils arrivent à amasser une solide fortune ¹⁰. De même en Afrique les naviculaires sont des gens riches, sinon l'on ne comprendrait pas les murmures de la foule des fidèles d'Hippone devant le refus de saint Augustin de l'héritage de l'un d'eux ¹¹. Il en est de même, semble-t-il, des naviculaires italiens, car celui pour qui intercède saint Paulin de Nole n'apparaît pas comme un besogneux. Pourtant, parmi ces textes, certains nous montrent qu'à côté des grands à la fortune solidement assise il en

1. Libanius, *Discours*, LXII, 46.

2. Palladius, *Histoire lausiaque*, XIV, 1-2.

3. Ausone, *Épîtres*, 22.

4. Sulpice Sévère, *Dialogues*, III, 14.

5. Jérôme, *Lettres*, 72, 1.

6. Jérôme, *Lettres*, 130, 7 *Hic matrum « gremiis abducere pactas », negotiatoribus et audissimis mortalium Syris, nobilium puellarum nuptias uendere.*

7. L. Ruggini, *Ebrei e Orientali nell'Italia settentrionale fra il IV e il VI secolo d. Cr.*, Studia et documenta hist. et iuris, t. XXV, 1959, p. 186-308; particulièrement p. 188.

8. Sidoine Apollinaire, *Lettres*, 1, 8.

9. Cf. L. Bréhier et P. Lambrechts, *art. cit.*, supra, p. 303, n. 2.

10. Par exemple Jean Chrysostome, *Homélies sur la première épître aux Corinthiens*, 14, P. G., t. 61, c. 117.

11. Cf. ci-dessus, p. 247, n. 1.

existe d'autres, et cela est normal, qui font du commerce à une échelle plus modeste. Sans doute, parmi ces derniers, nombreux devaient être ceux qui, comme l'ancien intendant d'Ausone, étaient dans une position subordonnée. Les cas qui nous semblent les plus typiques sont ceux du transporteur juif de Synésius, ou du transporteur hérétique de Martinien ¹ dont les navires sont de petite taille et circulent sur des routes de faible envergure, ou encore le petit marchand de chaussures athénien dont nous parle toujours Synésius ². On peut supposer d'autre part que les commerçants étaient nombreux parmi ces pérégrins que l'on expulsait périodiquement des villes, en particulier de Rome, lorsqu'une crise du ravitaillement apparaissait, de manière à réserver aux habitants l'usage des vivres que l'on y distribuait ³. Il est évident que l'on n'aurait pas expulsé un riche commerçant, capable au contraire de venir à l'aide de la ville menacée.

Le code Théodosien nous donne une image beaucoup plus nuancée du commerce et des commerçants. Il nous confirme tout d'abord ce que nous avons pu dire concernant la richesse de certains de ceux qui se trouvaient engagés dans les opérations du commerce maritime. Tout ce qui concerne les naviculaires nous montre en effet que ceux-ci se recrutent parmi les riches propriétaires fonciers, seuls capables de faire face aux dépenses de la construction des navires de fort tonnage ⁴, et ces gens sont bien engagés dans le commerce puisque, entre les navigations obligatoires pour le compte de l'État, ils ont la liberté de le pratiquer pour leur compte avec leurs navires ⁵. D'autre part ce que nous avons dit à propos des petits transporteurs nous est également confirmé, ne serait-ce que par les lois concernant les réquisitions de navires non astreints normalement au service de l'annone ⁶. Mais le Code nous fournit de nombreux autres renseignements sur ceux qu'il appelle, nous l'avons dit, les *negotiatores*.

Non seulement nous voyons que, comme dans l'ancien temps, nombre de gens en place sont engagés directement ou indirectement dans des opérations commerciales, qui ont de fortes chances par suite de l'importance du profit d'être des opérations de commerce maritime ⁷; mais nous apprenons que parmi les petits commerçants maritimes se trouve une bonne part d'anciens soldats, de vétérans, qui bénéficient pour cela d'un traitement privilégié par rapport aux impôts et aux réquisitions qui incombent aux possesseurs de navires ⁸.

Mais ce qui est le plus original en un sens c'est de voir la part prise par les gens d'Église et par l'Église elle-même dans le commerce. Tertullien avait bien

1. Synésius, *Lettres*, 4; Paulin de Nole, *Poèmes*, 24.

2. Synésius, *Lettres*, 52.

3. Ambroise, *Des devoirs*, III, 7, 45-50; H. P. Kohns, *Versorgungskrisen und Hungerrevolten im spätantiken Rom*, Bonn, 1961, p. 73-77; L. Ruggini, *op. cit.*, p. 120.

4. *C. Th.*, XIII, 5, 8.

5. *C. Th.*, XIII, 5, 17.

6. *C. Th.*, XIII, 7 de *nauibus non excusandis*.

7. *C. Th.*, XIII, 1 de *lustrali collatione*, 5 *Negotiatores, si qui ad domum nostram pertinent, si modo mercandi uideantur exercere solertiam* ...

8. Nous le déduisons d'une part des exemptions données aux vétérans se livrant au commerce (*C. Th.*, VII, 20, 3 et 7), d'autre part du maintien au *Digeste* (XLIX, 18, 4, 1) d'un texte d'Ulpien, en contradiction formelle avec l'esprit de la législation concernant les vétérans faisant du commerce, et qui autorise la réquisition pour le *cursus publicus* des navires des vétérans : *sed et naues eorum angariari passe, Aelio Firma et Antonino Claro ueteranis rescriptum*.

écrit que les chrétiens étaient présents partout et qu'ils faisaient du commerce comme les autres : affirmation que l'aventure de l'hérésiarque Marcion, dans la première moitié du second siècle, nous confirme. Nous savons en effet que, fils d'un évêque de la région pontique, dont il avait peut-être hérité les affaires, il pratiquait le commerce maritime et avait pu ainsi faire un don important à l'Église de Rome ¹. Par la suite saint Cyprien nous apprend qu'au milieu du III^e siècle en Afrique certains évêques n'avaient point hésité à se lancer dans des opérations commerciales, et le pieux évêque voit justement dans la persécution le châtement voulu par Dieu pour punir l'Église de ce que certains de ses membres avaient transgressé la loi du Christ ². Mais l'interdiction ainsi formulée ne s'adressait qu'aux clercs et c'est bien là ce qu'affirment les canons conciliaires ³. Cependant au IV^e siècle l'Église reconnue par l'État est devenue ouvertement une véritable puissance économique du fait que, de même que les administrations urbaines, elle a à sa charge une partie du ravitaillement des pauvres. Elle y pourvoit certes grâce aux dons qu'elle reçoit, mais ces dons sont en un certain sens insuffisants, d'autre part ils peuvent être empoisonnés quand on considère les structures économiques du temps. Empoisonnés en effet, il nous suffit pour le comprendre de considérer une fois de plus l'affaire de l'héritage du naviculaire Boniface : si nous nous reportons au texte de saint Augustin ⁴ nous voyons que, si l'Église d'Hippone avait accepté l'héritage, elle se serait trouvée du même coup embrigadée parmi les naviculaires africains. Comme telle elle aurait dû entretenir le ou les navires du donateur et elle aurait été astreinte à fournir à l'État les justes navigations auxquelles il avait droit. Mais inversement, à moins de n'accepter que les charges de l'héritage et non les avantages, entre ces justes navigations elle aurait fait effectuer à son ou ses navires des opérations de transport maritime, autrement dit l'Église d'Hippone serait devenue commerçante. Bien que saint Augustin n'ait expliqué son refus que par son désir de ne point livrer à la torture des membres de l'équipage en cas de naufrage, il paraît juste de considérer qu'il avait aussi en vue cette question et qu'il ne lui semblait pas digne de son Église de devenir commerçante. Tous les évêques n'avaient point sur la question la même délicatesse que saint Augustin et, si l'Église d'Hippone a refusé le naviculariat, l'Église d'Alexandrie, elle, possédait des navires. Navires de mer, nous ne le savons pas pour le IV^e siècle, mais c'est possible quand on considère les accusations portées par ses adversaires contre saint Athanase (détournement du blé de l'annone constantino-politaine ⁵) et quand on considère les aventures prêtées par son biographe à l'évêque saint Jean l'Aumônier à la fin du V^e siècle. Ce dernier en effet aurait confié un navire de l'Église d'Alexandrie à un malheureux nauclère, ruiné par deux naufrages successifs et sur le point de se suicider, qui put ainsi avec la grâce divine rétablir ses affaires en important du blé en Bretagne au cours d'une famine ⁶. Par contre nous sommes sûrs qu'elle

1. Tertullien, *De la prescription contre les hérétiques*, 30.

2. Cyprien, *Sur les tombés*, 6.

3. *Canons du concile de Nicée*, 17 (cf. Hefele-Leclercq, *Histoire des conciles*, t. II, Paris, 1907, p. 604-605).

4. Augustin, *Sermons*, 356, 4.

5. Athanase, *Apologie contre les Ariens*, 87.

6. Léonce de Naples, *Vie de saint Jean l'Aumônier*, 9.

possédait à notre époque des navires nilotiques, puisque un papyrus de 390 nous fait connaître le capitaine d'un navire de l'Église catholique d'Alexandrie engagé dans le transport du blé entre Hermopolis et Alexandrie même pour le compte de l'annone semble-t-il ¹. D'autre part le code Théodosien distingue bien, en ce qui concerne les gens d'Église, entre ceux qui font du commerce pour subvenir aux besoins des pauvres et les autres. Les premiers jouissent ce faisant de l'immunité ecclésiastique ² et sont exempts de la *lustralis collatio* ³, tel n'est donc pas le cas des autres. Mais il semble que les gens d'Église abusèrent de ces privilèges, malgré les protestations des rigoristes, aussi voyons-nous l'empereur Gratien, suivant d'ailleurs un exemple que lui avait donné la législation de Constance, revenir sur l'exemption et décider que dorénavant les clercs qui se livreraient au commerce, quel qu'en soit le motif, devraient payer l'impôt des commerçants ⁴.

Nous nous retrouvons ainsi en terminant au même point qu'à l'époque du Haut-Empire. Si au IV^e siècle la part des Orientaux devient peut-être plus considérable parmi ceux que nous pourrions appeler les praticiens du commerce, comme précédemment les bénéficiaires se recrutent dans tous les pays et dans toutes les classes de la société riche. Telles sont les impressions qui se dégagent de l'étude de nos sources.

1. Mitteis-Wilcken, *Chrestomatie*, n° 434.

2. *C. Th.*, XVI, 2, 8 ... *Et si qui de uobis alimoniae causa negotiationem exercere uolunt, immunitate potientur*; de même XVI, 2, 14.

3. *C. Th.*, XIII, 1, 1 *Negotiatores omnes protinus conuenit aurum argentumque praebere, clericos excipi tantum, qui copiatas appellantur ...*

4. *C. Th.*, XIII, 1, 11 de Gratien pour les Gaules et l'Illyrie; mesures découlant de *C. Th.*, XVI, 2, 14, de Constance n'exemptant de la *lustralis collatio* que les clercs faisant un petit commerce pour leur vivre et leur vêtement.

CONCLUSION

L'étude des gens du commerce nous a montré l'existence d'un monde excessivement mélangé vivant directement ou indirectement de ces activités : humble monde au contact des difficultés journalières de l'entreprise, dominé par une aristocratie de fonctions (officiers des navires, grands commerçants, entrepreneurs de transport), elle-même plus ou moins sous la dépendance de grands seigneurs qui font fructifier leurs capitaux par leur participation plus ou moins ouverte au financement des opérations commerciales.

Par rapport à l'époque grecque classique ce monde du commerce, s'il a conservé en apparence les mêmes catégories, a profondément évolué. En effet, il a suivi le mouvement économique résultant de l'extension du monde romain à tous les pays qui bordent la mer Méditerranée, et même au-delà. De ce fait le nombre des gens engagés dans le commerce maritime s'est considérablement accru en même temps qu'une spécialisation plus poussée apparaissait parmi eux. Ce mouvement, et cela est normal, a suivi celui des échanges et l'évolution du tonnage des navires. Cependant la part du monde oriental dans ce développement des gens du commerce semble avoir été prédominante, même à l'époque classique, tout au moins dans ce que nous pouvons appeler le monde de l'exécution.

Ce mouvement connaît son apogée vers les temps où Aelius Aristide célébrait l'éloge de Rome, centre du commerce du monde. Après la grande crise du III^e siècle, de même que nous avons constaté une reprise de la navigation et du tonnage des navires, nous voyons une renaissance du monde du commerce : mais la spécialisation y semble, dans l'état actuel de notre connaissance, moins grande que par le passé. De plus la part de l'Orient (dans le commerce proprement dit, et non pas dans l'organisation des transports qui reste beaucoup plus locale) devient non plus prépondérante mais écrasante, tout au moins, là encore, en ce qui concerne le commerçant qui voyage sur les mers pour placer sa marchandise et acheter celle qu'il importera par la suite dans son pays d'origine.

TROISIÈME PARTIE

LA STRUCTURE
DU COMMERCE MARITIME
LES PROBLÈMES ÉCONOMICO-JURIDIQUES

INTRODUCTION

Nous n'avons considéré jusqu'ici l'étude du commerce maritime que d'une manière extérieure : étude de son infrastructure, étude de son personnel, laissant de côté tous ceux qui sont en rapport avec le commerce maritime par l'intermédiaire des charges fiscales ou locales retombant sur ses activités. Nous allons examiner maintenant les problèmes que pose la pratique du commerce maritime tant au point de vue strictement juridique qu'au point de vue économique.

Les difficultés qui se présentent à nous en la matière sont bien connues : elles résultent tout d'abord de ce que notre principale source d'information est le *Digeste* dont l'interprétation, comme nous l'avons dit, voit s'opposer critiques et conservateurs; mais elles résultent aussi d'un certain nombre de problèmes, encore assez mal connus malgré les nombreuses études qui leur ont été consacrées : les deux principaux sont d'une part celui de la réception d'un droit maritime grec par le droit romain (c'est-à-dire essentiellement celui de savoir s'il a existé à l'époque hellénistique un véritable code de droit maritime, la fameuse *Lex Rhodia*, dont les usages auraient été étendus par la suite à l'ensemble du monde maritime méditerranéen), d'autre part celui de l'unité ou de la multiplicité du droit à l'époque romaine (y a-t-il un droit maritime valable pour toute la Méditerranée, ou y a-t-il plusieurs droits, chacun n'étant valable que dans une sphère déterminée ?).

En présence de ces multiples problèmes, l'idéal serait pour nous de pouvoir recourir à des données autres que celles du *Digeste*. Certes nous n'en manquons pas absolument, mais elles sont assez rares et elles posent elles aussi des problèmes de critique interne assez compliqués. La plupart appartiennent à des ouvrages de rhétorique, si bien qu'il nous est difficile de savoir si le fait qui nous est rapporté est un fait ancien, qui n'a plus de valeur au moment où écrit l'auteur, mais que la tradition rhétorique a figé; si c'est un fait ancien qui a encore de la valeur; s'il s'agit d'un exemple créé pour les besoins de la cause ou d'un exemple réel se rapportant à un usage du moment. Malgré ces inconvénients nous n'hésiterons jamais à avoir recours à elles chaque fois qu'elles nous sembleront permettre d'éclairer d'un jour plus vif les données strictement juridiques.

Comme l'indique le titre que nous donnons à cette partie de notre recherche nous ne séparerons jamais les problèmes économiques, et en particulier ceux de la technique commerciale, des problèmes juridiques, d'autant plus qu'ils s'interpénètrent très étroitement. Mais, ce faisant, nous n'avons ni la prétention ni le désir de faire une étude de droit proprement dit. Nous voulons rester sur le plan purement historique, c'est-à-dire que nous étudierons les textes et les institutions non pas en eux-mêmes et pour eux-mêmes, mais uniquement pour essayer d'en dégager des données vivantes, aptes à nous montrer les problèmes qu'un commerçant maritime de l'époque romaine était amené à résoudre, comment il le pouvait, en vertu de quels usages et quelle pouvait être l'origine de ces derniers.

I. - LE NAVIRE

Le navire et le droit

Nous avons considéré dans notre première partie le navire comme instrument de navigation, maintenant nous nous devons de rechercher la conception que s'en font les juristes, question tout aussi importante au point de vue de l'organisation du commerce maritime. Il est en effet essentiel, pour les problèmes de responsabilité dans les cas de perte, aussi bien que pour tous ceux qui concernent la transmission ou la délégation de la propriété du navire, de déterminer le plus exactement possible ce que le droit et la coutume entendent par un navire, et de savoir, à supposer que le navire ait une certaine personnalité, si celle-ci peut subsister après sa disparition.

Le droit semble n'avoir considéré comme étant le navire que la coque proprement dite et ce qui est absolument nécessaire pour assurer sa marche : c'est-à-dire les mâts et le gouvernail. Pour le reste, les juristes ne sont pas d'accord et nous avons déjà vu comment, suivant les écoles, on considérait que faisaient ou ne faisaient pas partie du navire l'*artemo*, mât de fortune plus que mât de charge, et la *scapha*, la chaloupe, que tout gros navire remorquait ou arrimait sur son pont¹. Mais, dans l'usage, le navire ainsi défini a une véritable personnalité qui se marque par son nom et son enseigne, son *parasemon*. Le plus souvent ce nom est un nom divin qui lui assure la protection de la divinité qui le parraine. C'est pourquoi nous connaissons un certain nombre de navires de commerce antiques portant le nom d'Isis, la déesse protectrice par excellence de la navigation, celle dont la grande fête ouvrait, par la cérémonie du *naugium Isidis*, les routes de la mer aux marins du commerce². Trois sont bien connus des historiens : l'*Isis* du dialogue du *Navire* de Lucien, dont nous avons déjà maintes fois parlé, la fameuse *Isis Geminiana*, navire caudicaire du Tibre³ et l'*Isopharia*, c'est-à-dire l'Isis de Pharos que nous fait connaître une inscription trouvée en Crète⁴. Les noms peuvent être plus compliqués,

1. *D.*, XXI, 2, 44; XXXIII, 7, 29; *L.*, 16, 242; *Talmuds, Baba Bathra*, V (*Mishna*).

2. Apulée, *Métamorphoses*, XI, 16.

3. Lucien, *Le navire*, 5; J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 230, pl. XXXI, 1.

4. *CIL*, III, 3.

c'est ainsi que nous connaissons un navire qui associe tout à la fois la Victoire et le couple divin Jupiter Junon ¹. La manière dont le nom est indiqué sur le navire n'est pas toujours la même. Ce peut être tout simplement le nom lui-même qui est peint, à l'intérieur d'un cartouche, de part et d'autre de la proue du navire, tel est le cas de l'*Europa* que nous fait connaître un splendide graffite pompéien ²; ce peut être une représentation symbolique de la divinité, c'est ainsi que le *Minerve* qui emmena Ovide en exil vers les régions pontiques portait à sa proue le dessin d'un casque, mais il est possible, vu le texte, que ce dessin ait été accompagné du nom de la déesse ³; au lieu d'une représentation symbolique du dieu ce peut être plus simplement son effigie peinte sur les flancs du navire ainsi que pour l'*Isis* de Lucien dont « la proue porte de chaque côté la déesse Isis qui a donné son nom au vaisseau » ⁴; enfin il arrive souvent que la divinité protectrice soit sculptée à la poupe du navire comme c'est le cas pour tel navire représenté sur un bas-relief de Narbonne ⁵ ou à la proue. Cependant il semble que cette dernière manière de faire ait été assez peu pratiquée à l'époque romaine, tout au moins devons-nous remarquer que la plupart des représentations de navires que nous avons pour cette époque ne comportent pas de figures de proue et cela se conçoit aisément si l'on accepte l'hypothèse de J. Le Gall concernant la manière d'accoster des navires ⁶.

Le nom et l'emblème du navire sont les éléments permanents qui permettent de désigner le navire; à leurs côtés on trouve un certain nombre d'autres éléments qui peuvent être sujets à variation, ce sont les noms du propriétaire ou de l'armateur, du capitaine ou du naoclère *magister* ⁷. Il arrive cependant que le navire ne soit pas désigné par un nom propre, qu'il n'ait pas par conséquent de personnalité, mais seulement par le type auquel il se rattache. Il est vrai que cette manière de faire nous est surtout attestée pour les navires du Nil parmi lesquels nous connaissons quelques types comme le navire hellénique, le navire χορτερόν ou le navire ζευγματικών ⁸, noms qui malheureusement pour notre connaissance de la navigation nilotique ne sont rien d'autres que des noms pour nous. Ces navires n'ont de personnalité que celle de leur naoclère ou de leur pilote.

A ce problème de la personnalité du navire se rattache celui de la désignation de son port d'attache, de l'appartenance à une *classis*, suivant la définition de ce mot que nous avons donnée par rapport au commerce maritime. Il ne semble pas que l'Antiquité ait connu quelque chose de comparable à nos

1. *Année épigr.*, 1951, n° 165 = *Notizie d. scavi*, 1946, p. 110-111, n° 232.

2. A. Maiuri, *Naualia Pompeiana*, *art. cit.*, fig. 2, p. 21 (ci-dessous, pl. II a).

3. Ovide, *Tristes*, I, X, 1-2 *Est mihi, sitque, precor flauae tutela Mineruae / nauis; et a picta casside nomen habet.*

4. Lucien, *loc. cit.*, *supra*.

5. Espérandieu, n° 687 (ci-dessous, pl. IV b).

6. J. Le Gall, *Graffites*, *art. cit.*, *supra*, p. 158.

7. Par exemple les inscriptions citées ci-dessus n. 1, p. 238; de même *Notizie d. scavi*, 1905, p. 257.

8. *P. Lond.*, 1164; *P.S.I.*, 1048 et surtout *P. O.*, 2415. Certains de ces navires ont cependant un parasemon mais en général le navire est caractérisé par son type et son capitaine ou son naoclère. Pour le navire ζευγματικών l'éditeur des *P. O.* pense à un navire remorqué, mais cela nous paraît peu vraisemblable. On pourrait penser à un radeau fait de pièces de bois liées entre elles (?).

rôles d'équipage et qu'en conséquence l'origine du navire ait été obligatoirement marquée sur ses flancs ainsi que son nom. Mais, comme de nos jours pour les embarcations de pêche, certaines formes de navires paraissent avoir été caractéristiques de tel ou tel port, ou de telle ou telle région : il est ainsi possible que les vaisseaux alexandrins, ou les vaisseaux phéniciens, voire même à la fin du IV^e siècle les vaisseaux de Carpathos, se soient nettement différenciés des autres navires de commerce ¹. De plus nous voyons par les représentations monumentales des navires que ceux-ci portaient un certain nombre de flammes et de pavillons qui pouvaient fort bien être des signes distinctifs de leur origine. Il est ainsi très fréquent de voir à l'arrière du navire, s'élevant au-dessus de la courbure de la poupe, un véritable mât de pavillon ²; de même au sommet du grand mât, au-dessus du *sipparum*, lorsque celui-ci existe, nous voyons apparaître des flammes flottant au vent de la marche du navire ³. Il n'est pas sans intérêt de constater également que les voiles pouvaient porter des insignes destinés sans nul doute à signaler le nom et l'origine du navire. C'est ainsi que sur la voile du navire de gauche du grand bas-relief Torlonia nous voyons figurer en relief la louve et les jumeaux Romulus et Rémus ainsi que les deux lettres V et L. Mais les représentations figurées sont si nombreuses sur ce navire qu'il nous est impossible de savoir quel pouvait être son nom et quelle pouvait être son origine ⁴.

Cette personnalité du navire explique comment certains auteurs en sont arrivés à lui accorder une véritable personnification et à considérer le navire comme un être vivant doué d'esprit. Mais il s'agit là d'artifices littéraires que l'on rencontre en général dans les récits légendaires ou mythologiques, ou sous la plume d'écrivains désireux de montrer le brillant de leur esprit ⁵.

Cette personnalité, que nous venons de reconnaître dans l'usage, ne peut évidemment être une personnalité juridique, car le navire n'est jamais plus qu'une chose, une *res*; c'est pourquoi il serait peut-être plus logique de parler d'une individualité que d'une personnalité, mais ce qui nous a amené à utiliser de préférence le second de ces termes c'est évidemment le fait que le navire porte un nom propre. De toute manière ce navire pose un certain nombre de problèmes juridiques plus ou moins importants au point de vue pratique qui nous concerne.

Comme le laisse supposer le texte du *Digeste* que nous avons cité tout d'abord, n'importe quelle embarcation n'est pas considérée comme méritant le nom de *navis* par le droit romain. Cela ressort principalement d'un texte d'Ulpien, dans son commentaire à l'Édit, qui pose justement la question de savoir ce que l'on doit considérer comme un navire ⁶; si cette question se

1. Isidore de Séville, *Origines*, XIX, 1, 11; on comprend alors comment Grégoire de Nazianze rapportant ses mésaventures maritimes peut dire qu'il a été sauvé par un navire phénicien.

2. C'est le cas de l'*Europa* ou encore du navire de la mosaïque de l'Antiquarium qui possède ainsi deux mâts de pavillon.

3. Monnaie de Néron à Alexandrie; *Catalogue of the coins of Alexandria*, Londres, 1892, pl. XXX, n° 176.

4. Nous voyons à la proue une figure sculptée en bas-relief sur le côté visible à laquelle doit correspondre une autre figure sur l'autre côté, deux victoires, l'une en tête de mât et l'autre à la poupe, enfin un groupe sculpté en bas-relief sur le bordage de la poupe.

5. Par exemple Synésius, *Lettres*, 41.

6. *D.*, XIV, 1, 1, 6.

pose, ce ne peut donc être que parce que le juriste romain ne considère pas que tout bateau est navire. Mais il est assez difficile, par suite de l'état des textes, de déterminer exactement cette notion de navire. Si l'on prend la doctrine de certains juristes modernes en ce qui les concerne, l'état actuel du *Digeste* présenterait la tendance byzantine à considérer comme navire même les plus humbles barques¹. Il est en effet contradictoire de voir un même texte se poser la question de savoir ce qu'est un navire et y répondre en considérant comme tels les *schedia*, traduction grecque des *rates* romaines. Or, nous nous trouvons ailleurs devant un texte assez curieux qui considère le navire comme un instrument domestique destiné à l'exportation des produits de la propriété au même titre que la bête de somme, la charrette, le tonneau et le sac de cuir²; cependant que par ailleurs ce même navire est défini comme destiné par vocation première à la navigation³. Mais le navire qui est destiné au transport des produits de la propriété n'est pas forcément une grande embarcation : nous avons déjà vu comment les membres de la classe sénatoriale, qui sont justement les grands propriétaires terriens, se trouvaient limités en cette matière⁴. Il semble donc qu'il y ait contradiction entre nos divers éléments.

Au fond cette contradiction se laisse assez facilement résoudre si nous nous plaçons au point de vue de l'évolution des tonnages que nous avons indiquée. La conception ancienne, celle de l'époque républicaine si l'on veut, puisque dans ce passage Ulpien se réfère nommément au grand jurisconsulte du I^{er} siècle avant notre ère, Servius, admet comme navires des embarcations de très faible tonnage; par la suite à l'époque de la grande navigation commerciale de l'apogée de l'Empire, au temps des Antonins et des Sévères, il y a eu une restriction de la conception juridique du navire et seuls les navires d'un certain tonnage ont été considérés comme tels. Mais, avec la décadence des tonnages de la fin de l'Empire, on en est venu à considérer à nouveau comme navires d'humiles embarcations⁵ et c'est cette conception qui est passée dans le droit de l'époque justinienne, amenant interpolations et modifications systématiques des textes, puis de là dans les textes postérieurs, en particulier dans les *Basiliques*⁶. Autrement dit nous définirions volontiers le navire juridique, bien que cela ne soit dit nulle part, comme le navire susceptible d'être réquisitionné pour les besoins de l'État. Le navire se trouve ainsi n'être qu'une forme, la forme supérieure, du *navigium*; ce dernier terme, recouvrant tout ce qui flotte, est utilisé par l'homme pour les moyens de transport sur quelque étendue liquide que ce soit⁷. Un autre problème est posé par les textes juridiques, problème que nous qualifierions volontiers de rhétorique et à la portée réelle duquel nous ne croyons guère, bien qu'il puisse avoir un certain intérêt par ses conséquences, celui de la *specificatio*, c'est-à-dire de la transformation d'une matière

1. F. De Martino, *Note di diritto romano maritime, I, Nautis - eadem nautis*, Riv. del diritto della navigazione, t. III¹, 1937, p. 41-61.

2. D., XXXIII, 7, 12, 1 *sed et ea quae exportandorum fructuum causa parantur, instrumenti esse constat : ueluti iumenta, et uehacula, et naues, et cupae et culei*.

3. D., VII, 1, 12, 1 = *Fragm. Vaticana*, 72, 2 *nautis etenim ad hoc paratur, ut nauiget*.

4. Cf. ci-dessus, p. 12 ; 312.

5. *Novelles Val.* III, 28.

6. *Basiliques*, VII, 182.

7. D., XLIII, 12, 1, 14.

brute, qui ne vous appartient pas, en un objet. Dans le cas qui nous concerne, la transformation d'un stock de bois en un navire. La question posée par la *specificatio* est celle de savoir à qui appartient en définitive l'objet, si c'est à celui à qui appartenaient les planches ou si c'est à celui qui a fait le navire ¹. Sur ce point les deux grandes écoles classiques des Sabinien et des Proculien étaient en complet désaccord : pour les uns, les Sabinien, seule importe la propriété de la matière, par conséquent le navire appartient au propriétaire du bois; alors que pour les autres, les Proculien, le travail du spécificateur est prédominant et c'est à lui que revient la propriété ². A partir de ces principes les textes juridiques ont construit toute une série d'exemples dont la réalité nous semble assez sujette à caution. L'un des cas les plus originaux est celui du legs : « De la laine étant léguée, il ne semble pas qu'un vêtement fait avec elle soit dû; mais s'il s'agit de bois de construction qui a été légué ? l'armoire ou le navire fabriqué avec lui ne doit pas être réclamé; s'il s'agit d'un navire et qu'il ait été démembré? ni le bois, ni le navire ne sont dus » ³. La solution mise ici sous le nom de Paul est une solution proculienne. Indissociable de ce problème est à notre point de vue celui que pose la réparation du navire; il peut être symbolisé par ce fragment de Pomponius : « Si j'ai légué un navire et que je l'aie totalement réparé, partie par partie, la carène restant la même, il sera néanmoins réclamé à bon droit par le légataire » ⁴. Autrement dit la réparation d'un navire lui fait-elle perdre sa personnalité? C'est une question que les juristes ont tournée et retournée jusqu'à l'absurde, allant jusqu'à se demander si, un navire ayant été volontairement détruit, démonté pièce par pièce, puis reconstruit avec exactement les mêmes matériaux, il s'agit toujours du même navire ⁵.

Toutes ces questions nous amènent à poser celle de la durée du navire. Un navire de bois est quelque chose d'essentiellement fragile qui demande un entretien permanent si l'on ne veut pas le voir devenir rapidement inutilisable. D'autre part un navire qui navigue est soumis à la fortune de mer : un jour c'est un mât qui est emporté par la tempête qu'il faut remplacer; un autre jour c'est une avarie grave à la coque qui exige le remplacement d'une partie du bordage, et ainsi de suite. Dans ces conditions a-t-on toujours affaire au même navire, et quelle peut être la durée d'un navire? Suivant l'interprétation donnée nous pourrions résoudre peut-être certaines questions restées jusqu'ici sans solution.

1. D., XLI, 1, 26.

2. F. De Martino, *Note di diritto romano maritime, II, Specificatio*, Riv. del diritto della navigazione, t. III¹, 1937, p. 179-188.

3. D., XXXII, 3, 88 *Paulus libro V ad legem Iuliam et Papiam : Lana legata, uestem, quae ex ea facta sit, deberi non placet. 1 Sed et materie legata, nauis armariumue ex ea factum non uindicetur. 2 Naue autem legata dissoluta, neque materie neque nauis debetur.*

4. D., XXX, 1, 24, 4 (*Pomponius libro V ad Sabinum*) *Si nauem legauero, et specialiter meam adscripsero, eamque per partes totam refecero, carina eadem manente, nihilo minus recte a legatario uindicaretur.*

5. D., XL VI, 3, 98, 8. Ce texte a donné naissance à une abondante littérature dont on trouvera l'essentiel dans l'article de F. De Martino cité *supra*. Nous n'entreprendrons pas d'aborder la question qui nous paraît sans la moindre utilité pratique; il est manifeste qu'il s'agit d'un exemple rhétorique sans valeur réelle, que dans la pratique pareille question ne pouvait se poser. On voit mal en effet quelqu'un faisant démolir son navire pour le reconstruire de toutes pièces avec les mêmes matériaux.

En principe le droit, et cela est normal, considère que la réparation du navire ne change pas celui-ci : il s'agit toujours du même navire *eadem navis*¹. La conséquence c'est qu'au bout de quelques années, après de multiples traversées et de nombreuses réparations le navire en présence duquel on se trouve n'a plus grand-chose à voir avec le navire initial : tout en restant le même navire il en est un autre. La seule chose qui n'ait point changé c'est sa personnalité, c'est-à-dire son nom. L'*Isis* de Lucien, si l'on veut, après de nombreux voyages, sera toujours l'*Isis*, navire alexandrin, quand bien même plus rien n'y resterait de l'*Isis* primordiale. Ainsi un navire peut-il posséder une longévité beaucoup plus grande que l'on ne se l'imagine parfois, à condition d'être bien entretenu. Cela est d'autant plus naturel que, par suite de la faible évolution des méthodes de construction et des types de navires, un navire ne se démode pas aussi vite que de nos jours. Mais alors se trouve résolu de ce fait le problème de la location d'un navire pour un très long laps de temps. Ce qu'on loue ce n'est pas tellement un navire que le nom d'un navire correspondant à un type déterminé. Le cas le plus célèbre est celui qui nous est fourni par un contrat conservé sur papyrus et qui concerne la location d'un navire dont on donne toutes les caractéristiques pour une durée de bail de 60 ans. Contrairement à ce qu'en pense son principal commentateur² un pareil contrat est parfaitement normal : certes l'objet ne pourra être restitué, si l'on entend par objet le navire avec ses éléments constitutifs de l'année de la location, mais, si l'on entend par là l'individualité du navire en tant que telle, l'objet, à la fois un autre et le même, pourra parfaitement être restitué au bout des soixante ans par les héritiers du preneur aux héritiers du loueur.

Les problèmes juridiques de l'exploitation du navire

Nous ne prétendons pas ici, sous le titre général du navire, traiter tous les problèmes juridiques présentés par l'exploitation commerciale du navire, mais uniquement ceux qui découlent de la personnalité du navire, c'est-à-dire les problèmes de l'armement : rapports entre l'armateur et le propriétaire, lorsqu'il ne s'agit pas de la même personne; rapports entre l'exploitant et l'affrètement; toutes questions qui tournent autour des graves problèmes juridiques essentiels de l'*actio exercitoria* et de la *locatio conductio*³.

Si le propriétaire est en même temps l'armateur et qu'il utilise son navire pour son usage personnel, il est évident qu'aucun problème juridique ne se pose en ce qui concerne l'exploitation du navire. Nous sommes là en présence d'un cas bien connu que nous pouvons définir comme étant celui de Lichas dans le *Satiricon*⁴. Mais il ne semble pas que ce cas ait été le plus fréquent; au contraire il semble bien qu'en principe le propriétaire du navire ne l'exploite pas par lui-même. Nous envisagerons donc un certain nombre de cas : cas où le propriétaire fait exploiter le navire par quelqu'un qui est dans sa *potestas*,

1. Le problème de la simple réparation est posé par contre par *D.*, VI, 1, 61, qui considère que le navire conserve son identité du moment que l'on ne touche pas à la carène, c'est-à-dire, pensons-nous, qu'on n'en modifie pas les caractéristiques.

2. *P. Lond.*, 1164; R. De Ruggiero, *Locazione fittizia di una nave in un papiro greco-egizio dell'anno 212 d. Cr.*, Bull. dell'Istituto di diritto romano, t. XX, 1908, p. 48-76.

3. *D.*, XIV, 1; XIX, 2. La littérature sur ces deux problèmes est innombrable et contradictoire.

4. Pétrone, *Satiricon*, 101.

cas où l'exploitant n'est pas dans la *potestas* du propriétaire mais loue le navire dans sa totalité (suivant des modalités qui peuvent varier selon les circonstances) ou bien est plus simplement un préposé.

Dans le premier cas le navire peut être exploité soit par le fils soit par un esclave. Les problèmes de rapport entre le *dominus* et le préposé sont des problèmes relativement simples, puisque par suite de leur dépendance ils engagent en principe complètement le *dominus* par leur action ¹. Mais, malgré cela, leur autonomie en cours de navigation est très large et ils peuvent contracter toutes sortes de contrat avec les usagers sans aucune limitation autre que celle de leur préposition ². Par contre ils n'exploitent pas à leur propre bénéfice et sont redevables vis-à-vis du *dominus* des sommes qu'ils ont pu gagner au cours de l'exploitation, de même qu'ils sont responsables devant lui du navire. De ce fait si les préposés sont allés au-delà de leur préposition c'est le propriétaire du navire qui est responsable pour eux des dommages qui ont pu en résulter pour des tiers, à condition que ces derniers soient de bonne foi. Cette responsabilité est cependant limitée dans le cas où il s'agit d'un esclave agissant pour le compte de son pécule ³. Il n'y a là rien de vraiment très neuf. Le corpus démosthénien nous montre déjà le cas d'esclaves préposés par leur maître à des fonctions d'exploitation de commerce maritime et engageant de ce fait la responsabilité de ce dernier ⁴.

Mais le plus souvent ce n'est pas quelqu'un de la « famille », au sens large du mot à Rome, qui se trouve à la tête de l'exploitation du navire, il s'agit d'un étranger. Dans ce cas, comme nous l'avons dit, nous devons distinguer la préposition et la location. Dans le cas de la préposition, le préposé, c'est-à-dire le *magister navis* tel que nous l'avons défini, se substitue totalement à la personne du propriétaire du navire et il possède une entière liberté dans son action, sauf le cas où la préposition au lieu d'être générale est une préposition limitée, par exemple celui d'une préposition pour le transport des marchandises ou d'un type déterminé de marchandises ⁵. Il est évident que, du fait qu'il n'est pas dans la *potestas* du propriétaire, si le préposé outrepassé sa préposition, c'est lui seul qui se trouve responsable des dommages qui en seraient résultés ⁶. Par contre, dans le cas où il ne serait point allé au-delà de sa préposition et où les dommages ne seraient pas dus à une faute de sa part, il engage la responsabilité du propriétaire du navire.

Le cas se complique lorsqu'il ne s'agit pas d'un propriétaire ou d'un exploitant unique. Souvent en effet comme nous le verrons l'exploitation maritime se fait sous la forme de la société : plusieurs se mettent ensemble pour exploiter un navire de commerce. Dans ce cas ils peuvent faire exploiter le navire par un esclave commun et le seul problème qui se pose est celui de la répartition des bénéfices et des dommages entre les divers participants à la société;

1. *D.*, XIV, 1, 1, 19-22.

2. *D.*, XIV, 1, 20, dans le cas où ils outrepassent leur préposition, ou bien s'ils agissent sans le consentement du *dominus paterfamilias* la responsabilité de ce dernier est moindre que s'ils agissent de son consentement.

3. *D.*, XIV, 1, 22.

4. Démosthène, *Contre Phormion*, cas de Lampis esclave de Dion, cf. U. E. Paoli, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, art. cit., p. 106-109.

5. *D.*, XIV, 1, 1, 12.

6. *Ibid.*

le cas est le même lorsqu'ils confient l'exploitation à un *magister* unique libre. La situation se complique encore plus lorsque chacun des associés prépose quelqu'un à la direction économique du navire. Les problèmes posés sont alors ceux des rapports entre les divers *magistri* et ceux qui utilisent le navire, et ceux résultant de l'action des divers *magistri* ainsi que de leurs responsabilités par rapport aux divers armateurs ¹.

Mais il arrive fréquemment que le propriétaire du navire n'en soit pas l'armateur ². Dans ce cas son rôle consiste uniquement à louer son navire à un armateur qui en prend l'entière responsabilité, ou à un groupe d'armateurs, et le propriétaire se contente de percevoir le prix de la location quels que soient les bénéfices de l'exploitation proprement dite. Cette location peut se faire de diverses manières : ce peut être une location pour un seul voyage, nous entrons alors dans une catégorie bien connue de contrat de transport dans laquelle le loueur se substitue au propriétaire ou à l'armateur pour la durée du voyage ³. Mais la location peut être faite pour un temps plus ou moins long et nous avons déjà vu le cas, il est vrai nilotique, d'une location de longue durée pour 60 ans ⁴. Enfin la location peut être faite *in perpetuum*, c'est-à-dire qu'elle fait passer totalement entre les mains du locataire l'exploitation du navire, le propriétaire ne conservant plus qu'un droit de propriété assez vague symbolisé par le prix de la location qui lui est versé par l'armateur ⁵. Bien que nous ne le sachions pas, ce droit doit être assez élevé sinon on ne comprendrait pas quel avantage le propriétaire pourrait retirer d'un semblable type d'exploitation.

Se substituant au propriétaire pour l'exploitation l'armateur ne peut que se substituer à lui pour l'entretien ordinaire du navire aussi bien que pour la réparation des grosses avaries résultant de la fortune de mer. Cependant nous devons nous demander quel est le partage des responsabilités pour le cas de la perte du navire, et cela en particulier pour la *locatio in perpetuum*. Les textes sont malheureusement muets sur la question, nous sommes là en présence d'une forme de *locatio* sur laquelle nous ne savons pas grand-chose, puisqu'en fait notre seul document est ce papyrus concernant une location pour 60 ans d'un navire nilotique dont nous avons déjà signalé l'existence et sur lequel il nous faut revenir.

Ce papyrus, daté de 210 de notre ère, nous fait connaître la location par un propriétaire d'une embarcation du fleuve pour une durée de 60 ans. Par suite de la conception du navire que nous avons établie au début, le contrat spécifie tout ce qui est donné en location : le navire lui-même, mais aussi tout son armement : mats, voiles, agrès et apparaux, jusqu'au gouvernail, aux gaffes et

1. *D.*, XIV, 1, :4; cf. G. Valeri, *Plures exercitores*, Riv. del diritto commerciale, t. XXI, 1923, p. 14-55.

2. Nous entendons normalement par l'armateur l'*exercitor*. Le sens de ce mot n'est pas le même pour tous, il suffit pour s'en rendre compte de comparer l'article *exercitor* de P. Del Prete, *Nuovo Digesto italiano*, t. V, 1938, p. 744-746, et celui de F. De Martino, *Novissimo Digesto italiano*, t. VI, 1960, p. 1088-1092. Le second accepte comme définition le texte d'Ulpien de *D.*, XIV, 1, 1, 15 que le premier considère comme remanié par les compilateurs.

3. *D.*, XIV, 2, 10, 2.

4. Cf. ci-dessus p. 332 n. 2.

5. *D.*, XIV, 1, 1, 15.

aux rames de secours. La location est faite moyennant le versement d'une somme globale pour toute sa durée et non pas selon des échéances régulières; cette location est indépendante des bénéfices de l'exploitation. L'acte ne prévoit de pénalités que contre le loueur pour le cas où il voudrait revenir sur les clauses de la location. De plus, sitôt l'argent versé, le loueur devient responsable du navire et il peut l'emmener cependant que le propriétaire doit lui faire tenir le ναυπήγικον. Que faut-il entendre par ce terme? soit un certificat de navigabilité, soit une quittance du charpentier naval attestant que le loueur est bien le propriétaire du navire en question. Par contre rien dans l'acte ne concerne les obligations du preneur, c'est ce qui fait que de nombreux auteurs ont voulu voir dans cet acte non pas une location proprement dite, mais une vente déguisée pour tourner les obligations et les défenses attachées à la possession d'un navire ¹.

Si nous étendons les enseignements de cet acte à tout ce qui concerne la location navale, nous pouvons dire que celle-ci se fait moyennant le versement une fois pour toute d'une somme déterminée par le contrat et indépendante des bénéfices futurs de l'exploitation, que la location s'accompagne de la remise au locataire des papiers concernant le navire, et que l'acte de location spécifie strictement tout ce qui est donné en location en plus de la carène. Mais tout cela nous laisse en présence de l'hypothèse pour tout ce qui regarde les problèmes de responsabilité. Nous pouvons cependant supposer sans trop nous avancer qu'à la fin de la location le navire doit faire retour au propriétaire, sauf le cas évidemment de la *locatio in perpetuum*, location que l'on distingue mal de la vente proprement dite. La seule différence que nous pourrions voir entre les deux, mais rien ne nous la prouve, serait dans le partage des responsabilités en cas de perte. Dans le cas de la vente la perte du navire est toute entière à la charge de l'acquéreur, alors que dans le cas de la *locatio in perpetuum* elle resterait au moins en partie à la charge du propriétaire; cela à supposer comme nous l'avons fait que le prix de la location soit versé une fois pour toute, ce qui n'est malgré tout nullement sûr. De plus il est fort possible que la coutume maritime ait connu en la matière une évolution au cours des âges, mais là encore nous ne pouvons répondre aux questions qui se poseraient.

Tout ce que nous venons de voir concerne le cas particulier de location du navire à un exploitant, ce que le *Digeste* appelle *per auersionem*, location qui ne doit pas être confondue avec la location à l'usager, location qui pose des problèmes très nombreux que nous retrouverons par ailleurs ².

Le droit de naufrage

C'est dans l'étude juridique du navire que nous situerons, bien qu'elle touche à un certain nombre d'autres problèmes, l'étude du droit de naufrage,

1. Hypothèse première de R. De Ruggiero, reprise par de nombreux auteurs, mais justement combattue par S. Solazzi, *La definizione dell'armatore in D. 14, 1, 1, 15 e la locazione perpetua della nave*, Riv. del diritto della navigazione, t. IX, 1943-1948, p. 36-51, qui y ajoute quelques autres exemples de location-vente (μισθοπρασία), Mais ses conclusions sont parfois douteuses comme lorsqu'il prétend que les femmes ne pouvaient assumer la charge et la responsabilité de l'armateur et ne pouvaient qu'investir des capitaux dans la construction des navires, ce que semble contredire D., XIV, 1, 1, 21, et le fait que nous connaissons des femmes naoclères de la mer Erythrée, Année épigraphique, 1930, n° 53.

2. Cf. ci-dessous p. 381 et suiv.

c'est-à-dire de l'appartenance de l'épave. Il s'agit là d'une question assez complexe qui va nous faire pénétrer au cœur du grand problème de l'unité ou de la multiplicité du droit maritime.

Il nous faut tout d'abord définir l'épave dont nous avons à parler : est épave, épave flottante ou dérivante, suivant la terminologie maritime moderne, tout navire en perdition qui, abandonné par son équipage et ses passagers flotte au gré des eaux et des vents. Est également épave le navire jeté à la côte par la tempête ainsi que tout objet, débris de navire ou reste de cargaison, rejeté par la mer sur la côte. Est également épave, bien que cela n'entre pas en ligne de compte pour notre étude actuelle, tout naufragé recueilli en mer ou sur le rivage. En droit primitif l'épave est considérée comme propriété de celui qui la trouve ou, lorsqu'elle est rejetée sur la côte d'un pays organisé, comme propriété de l'État. C'est ainsi que le navire qui aborde en dehors des ports prévus pour l'échange peut être considéré comme une épave et saisi par l'autorité qui gouverne la région. Ce droit primitif, dont nous avons de nombreux exemples pour l'Antiquité, réapparaît chaque foi; que l'organisation politico-économique se trouve bouleversée. C'est ainsi par exemple que le droit d'épave a été appliqué sur les rivages marocains jusqu'à une époque assez tardive d'une manière officielle ¹.

Cette forme primitive du droit de naufrage a longtemps vécu dans le monde méditerranéen, soit directement soit indirectement par l'intermédiaire du droit de représaille qui a donné naissance à toute la législation grecque de l'asylie ²; existe-t-elle encore à l'époque romaine? Si oui, existe-t-elle seule ou se trouve-t-elle associée à d'autres formes juridiques en la matière? D'autre part quelle est la condition de l'épave flottante? C'est par les questions qui concernent cette dernière que nous allons commencer.

L'épave flottante

Les renseignements que nous possédons à son sujet sont très minces et d'autant plus délicats qu'il s'agit de renseignements d'ordre rhétorique et non pas d'ordre juridique proprement dit.

Nous trouvons dans la *Rhétorique à Hérennius*, à propos de la controverse qui naît de la contradiction entre l'écrit et la sentence : « soit une loi qui ordonne que ceux qui auraient abandonné leur navire par suite de la tempête perdent tout; si le navire était cependant sauvé, leur navire et tout le reste appartiennent à ceux qui seraient restés à bord. Tous ceux qui étaient à bord, effrayés par la grandeur de la tempête, ont abandonné le navire et sont descendus dans la chaloupe, à l'exception d'un seul qui était malade et qui, par suite de sa maladie, n'a pu quitter le navire et s'enfuir. Le navire s'en vint par hasard intact au port, le malade en est propriétaire. Celui à qui il appartenait le réclame. Cette constitution est légitime à partir de l'écrit et de la sentence » ³.

1. P. Grillon, *La correspondance du consul général Louis Chénier, chargé d'affaires de France au Maroc (1767-1782)*, Rev. d'hist. moderne et contemporaine, t. X, 1963, p. 65-76.

2. R. Dareste, *Du droit de représailles principalement chez les Grecs*, Rev. des études grecques, 1889, p. 305-321 = *Nouvelles études d'histoire du droit*, 2^e série, 1926.

3. *Rhétorique à Hérennius*, I, 11, 19 *Ex scripto et sententia nascitur controuersia, cum uidetur scriptoris uoluntas cum scripto ipso dissentire, hoc modo : sit lex quae iubeat, eos, qui propter tempestatem nauim reliquerint, omnia perdere; eorum nauim, ceteraque esse si nauis conse-*

Ce texte se présenterait donc comme l'affirmation d'une loi selon laquelle l'abandon du navire en haute mer par son équipage constitue un abandon de tous droits de propriété de la part de son légitime propriétaire. L'exemple cité ensuite est un exemple litigieux étant donné que le malade n'avait aucune volonté particulière de rester à bord et que s'il l'a fait c'est uniquement par hasard, d'où la dernière phrase qui veut dire que si l'on prend la loi à la lettre, ce qui suppose qu'une partie de la loi est restée sous-entendue, le malade est en droit de réclamer la propriété du navire, mais que si l'on considère son esprit il n'y a aucun droit. Cette loi se retrouve textuellement, mais avec un autre exemple dans un passage du *De inventione* de Cicéron consacré à la définition. L'exemple est également un exemple assez fantaisiste tout à fait dans le style des *Controverses* de Sénèque le rhéteur ou des *Déclamations* dites de Quintilien. Le propriétaire d'un navire et le propriétaire de la cargaison, à bord tous les deux, recueillent un naufragé; plus tard le navire est pris dans la tempête, le propriétaire capitaine du navire descend dans la chaloupe pour essayer de diriger le navire, le propriétaire de la cargaison tente, en vain, de se suicider, quant au naufragé il prend place au gouvernail. A la suite de quoi, le navire ayant été sauvé, tous les trois réclament le navire et la cargaison ¹. On voit que Cicéron joue sur les mots pour les besoins de la cause puisqu'au fond le seul que l'on pourrait considérer comme ayant eu la volonté d'abandonner le navire, donc susceptible de perdre ses droits de propriété au bénéfice des deux autres, est celui qui par peur du naufrage a tenté de se suicider.

Cette loi se retrouve chez les rhéteurs postérieurs aussi bien chez Hermogénès au II^e siècle que chez Fortunatien et l'illustre Marius Victorinus à la fin de l'Empire ². La question qui se pose donc à nous est celle de la réalité de la *lex*; celle de savoir si chez Cicéron ou l'auteur de la *Rhétorique à Hérennius*

ruata sit, qui remanserini in nauis. Magnitudine tempestatis omnes perterriti nauim relinquerunt, et in scapham conscenderunt, praeter unum aegrotum; is propter morbum exire et fugere non potuit. Casu et fortuito nauis in portum incolumis delata est, illam aegrotus possidet. Nauim petit ille cuius fuerat. Haec constitutio legitima est ex scripto et sententia.

1. Cicéron, *De l'invention*, II, 51, 153 *Definitio est cum in scripto uerbum aliquod est positum, cuius de ui quaeritur, hoc modo : lex, qui in aduersa tempestate nauim reliquerint, omnia amittunt : eorum nauis et onera sunt, qui in nauis remanserint. Duo quidam, cum iam in alto nauigarent et eorum alterius nauis, alterius onus esset, naufragum quemdam natantem, et manus ad se tendentem anidmaduerterunt : misericordia commoti, nauim ad eum applicauerunt : hominem ad se sustulerunt. Postea aliquanto, ipsos quoque tempestas uehementius laetare coepit usque adeo, ut dominus nauis, cum idem gubernator esset, in scapham confugeret, et inde funiculo, qui a puppi religatus scapham annexam trahebat, nauim quoad posset, moderaretur : ille autem, cuius merces erant, in gladium in nauis ibidem incumbere, Hic ille naufragus ad gubernaculum accessit et nauis, quoad potuit, est opitulatus. Sedatis autem fluctibus, et tempestate iam commutata, nauis in portum prouehitur. Ille autem qui in gladium incubuerat, leuiter saucius facile est ex uulnere recreatur. Nauim cum onere, horum trium suam quisque esse dicit. Hinc omnes scripto ad causam accedunt, et ex nominis ui nascitur controuersia. Nam et relinquere nauem, et remanere in nauis, denique nauis ipsa quid sit, definitionibus quaeritur?*

Ce texte nous prouve que déjà à l'époque de Cicéron les juristes se posaient la question de savoir si la *scapha* était ou non une *pars nauis*. Il est manifeste d'autre part que l'exemple ne tient pas debout car il nous paraît étrange que la tentative de suicide du marchand ait pu amener la rupture du contrat de transport qui le liait au capitaine qui de son côté n'a jamais eu l'intention d'abandon et n'a de fait pas abandonné son navire.

2. Hermogénès, *Περὶ στασέων* (éd. Rabbe) I, 141; Fortunatien, *Art rhétorique*, I, 26; Marius Victorinus, *Sur le livre II de la rhétorique*, 51.

nous devons traduire *lex* par « la loi » ou « une loi ». Nous devons tout d'abord constater que cet exemple est à peu près sûrement d'origine orientale, rhodienne plus précisément vu l'influence bien connue de l'enseignement rhétorique de cette île sur la pensée rhétorique de la fin de la République romaine¹. Or l'influence de Rhodes sur le droit maritime, question sur laquelle nous reviendrons, passe à bon droit pour avoir été prépondérante. Il y a donc là une première présomption en faveur de la réalité de la loi ou de la coutume, si l'on préfère. Une seconde présomption résulte de la logique même de la coutume qui serait ainsi très proche des usages modernes assurant la possession du tiers de la valeur du navire et de sa cargaison à celui qui a pu prendre l'épave abandonnée en remorque et la ramener dans un port.

Nous voyons donc que la loi rhétorique a de fortes chances d'être réelle, mais de ne nous représenter qu'une seule partie de la coutume, celle en rapport avec les exemples. Nous pouvons penser aisément que dans la réalité la loi supposait deux cas : celui de l'abandon total du navire, et celui du refus d'abandon du navire par l'une des personnes embarquées, alors que le capitaine avait donné l'ordre du *salve qui peut*. Dans le premier cas navire et cargaison appartenaient, en tout ou en partie nous ne le savons pas, à celui qui après l'avoir abordé pouvait le mener en lieu sûr; dans le second cas l'intention d'abandon des uns et le refus d'abandon de l'autre amènent un véritable transfert de propriété en faveur de celui qui, à ses risques et périls, a refusé de désespérer. Mais de toute manière ce qui importe avant tout c'est l'intention et c'est en cela que pèchent les exemples rhétoriques.

De cette coutume nous avons peut-être deux preuves supplémentaires. Dans le *Satiricon*, lorsque le navire de Lichas, pris dans la tempête a été abandonné par son équipage et par ses passagers à l'exception des trois héros du récit, Giton, Eucole et Eumolpe, il n'est plus pour ceux qui le voient qu'une épave flottante, des « matériaux bruts et informes qui s'en allaient au gré des flots »²; par conséquent, si nos hypothèses sont exactes, une épave bonne à prendre pour qui arriverait à la saisir et à la sauver de la destruction. Et c'est bien ce qui se produit, même si Pétrone durcit romanesquement l'aventure en donnant des intentions de piraterie aux pêcheurs, intentions qu'il dément lui-même en montrant comment la présence à bord de nos héros aurait transformé les premiers desseins des pêcheurs en offres de secours. En fait Pétrone se mettant dans la peau de ses personnages, dont le courage n'est certes pas la qualité dominante, quand il nous décrit les pêcheurs comme des pirates ne fait que refléter la peur des trois compères. Nous devons conclure du passage que les pêcheurs voyant une épave flottante ont voulu en profiter selon la coutume maritime; mais que, lorsqu'ils virent que l'épave n'était pas abandonnée, ils s'employèrent à sauver ceux qui se trouvaient à bord.

1. En particulier de Panétius et de Posidonius.

2. Pétrone, *Satiricon*, 114 *Procurrere piscatores paruulis expediti nauigii ad praedam rapiendam. Deinde ut aliquos uiderunt, qui suas opes defenderent mutauerunt crudelitatem in auxilium*. Il est évident que, contrairement à A. Ernout et P. Grimal dans leurs traductions de Pétrone, nous comprenons *rapere praedam*, non pas comme « piller l'épave », mais comme « se saillir de l'épave ». D'ailleurs d'aussi farouches pirates n'auraient point hésité à faire passer par-dessus bord nos trois compagnons, l'expression *qui suas opes defenderent* étant ironique puisqu'ils n'avaient rien à défendre.

Notre seconde preuve nous la trouverons dans la manière dont Marius Victorinus a transformé l'exemple cicéronien. Dans celui-ci, comme nous l'avons vu, ce qui faisait la vraisemblance de la question posée, malgré l'invraisemblance du cas, c'était la volonté respective du capitaine et du naufragé recueilli de sauver le navire; au contraire chez Victorinus seul le naufragé manifeste l'intention de sauver le navire, et il ajoute, ce qui n'est pas chez Cicéron et augmente l'invraisemblance, qu'il était totalement ignorant des choses de la mer, quant au capitaine il s'est réfugié sur la chaloupe non plus pour tenter de là de sauver le navire, mais seulement pour se sauver lui-même ¹. Cette transformation de l'exemple est, pensons-nous, en faveur de la réalité de la loi, mais aussi de sa disparition au IV^e siècle d'où son incompréhension par Victorinus. Il est vraisemblable en effet qu'à cette époque l'épave flottante avait suivi le sort général de l'épave ordinaire et que l'abandon n'entraînait plus la perte de la propriété. L'application de la vieille coutume devait donc être considérée maintenant comme une manifestation de piraterie et condamnée comme telle.

C'est cette transformation de l'usage qui explique la transformation de l'exemple. Marius Victorinus ne connaissant pas l'usage qui n'existait plus a voulu renforcer la démonstration en supprimant l'intention du capitaine; il lui semblait qu'ainsi l'exemple prenait une valeur rhétorique démonstrative bien supérieure. Cela n'était malheureusement vrai que dans le cas où l'exemple était totalement imaginaire, mais, par la suppression de l'intention du capitaine et l'introduction de l'incompétence de celui qui se mettait au gouvernail, au lieu d'en renforcer la valeur il le rendait définitivement absurde.

L'épave jetée à la côte

Si l'on prend la doctrine des romanistes le droit de naufrage proprement dit n'existe pas dans le monde romain ² et l'épave jetée à la côte, qu'elle soit le résultat d'un naufrage proprement dit ou celui d'un jet pour soulager le navire pendant la tempête, reste propriété de son légitime propriétaire. Cette opinion est fortement étayée par la lecture des textes du *Digeste* sur la question; il semblerait donc qu'aucun problème ne se pose en la matière. Cependant une lecture attentive de ces mêmes textes et leur confrontation avec quelques rares données extra-juridiques nous amènent à penser que la situation est beaucoup plus complexe que l'on ne considère d'ordinaire.

Il nous paraît indiscutable qu'un certain nombre de passages du *Digeste* présupposent l'application du droit de naufrage pur et simple, c'est-à-dire l'appropriation de l'épave par celui qui la trouve. Le texte qui nous paraît le plus formel est un passage de Callistrate se référant à un édit d'Hadrien

1. Marius Victorinus, *loc. cit.*, *Supponit exemplum de iis, qui nauem suam dicunt, quod unus incumbuerit gladio, alter remum imperitus gubernandi tenuerit, gubernator in scapham fugerit ...*

2. Telle est la position de A. Scialoja, art. *naufrazio*, *Nuovo Digesto italiano*, t. VIII, p. 865 et suiv. Cependant le problème est examiné avec soin par L. Andreich, art. *naufrazio*, *Digesto italiano*, XV, 2, p. 1303-1312. Mais encore D. Schiappoli, *Il ius naufragii secondo il diritto delta Chiesa*, Riv. del diritto della navigazione, t. IV¹, 1938, p. 137-157, affirme que Rome a fait disparaître le droit de naufrage du monde méditerranéen au fur et à mesure qu'il devenait romain. C'est là une affirmation qui nous paraît absolument gratuite et contraire aux faits.

qui aurait interdit la pratique du droit de naufrage par les propriétaires côtiers, ce qui présuppose donc jusqu'à cette époque la pratique de ce même droit ¹. Nous pouvons également considérer comme se rapportant à ce même droit quelques passages concernant le jet et interdisant de se saisir des objets rejetés par la mer à la suite de cette pratique. Le raisonnement juridique tourne tout entier autour du problème de la *derelictio*, c'est-à-dire de l'abandon sans espoir qui entraîne la perte du droit de propriété ² : l'objet jeté l'étant par nécessité pour sauver le navire, sans la moindre intention de la part de son propriétaire d'abandonner ses droits sur lui. On peut donc en conclure qu'un navire abandonné par son équipage l'a été par celui-ci dans la seule intention de se sauver lui et qu'en conséquence le capitaine ou le *magister navis*, représentants du propriétaire ou de l'armateur, ont abandonné en son nom tous les droits de possession sur le navire dont la destination normale au moment où ils l'abandonnent est la disparition. Donc tout ce qui peut être par la suite récupéré appartient à ceux qui le font ³. Ces textes juridiques se trouvent en partie confirmés par un passage du célèbre roman de Dion Chrysostome, *L'Euboïque*. Lorsque le héros du roman se trouve jeté par la tempête au pied des roches Caphérides de sinistre renom, le chasseur qui le recueille lui raconte les mésaventures qui lui étaient arrivées une fois qu'il avait dû se rendre à la ville. Là il avait été violemment pris à partie par un orateur de mauvaise foi qui, non content de le traiter de brigand, l'avait accusé d'exploiter abusivement le droit de naufrage : « J'imagine même qu'ils ne se privent pas de piller les épaves à chaque naufrage, puisqu'ils habitent au-dessus - ou peut s'en faut - des Caphérides. Comment se seraient-ils sans cela procuré des terres de tant de valeur? Disons-mieux : des villages entiers et telle masse de bétail, d'animaux de trait et d'esclaves! » ⁴. Or, si l'on regarde le contexte du récit, on s'aperçoit que ce que l'on reproche au chasseur ce n'est pas de pratiquer le droit de naufrage, mais de le pratiquer indûment parce qu'il est un

1. D., XL VII, 9, 7 *Ne quid ex naufragio diripiatur, uel quis extraneus interueniat colligendis eis, multifariam prospectum est. Nam et Diuus Hadrianus Edicto praecepit, ut hi, qui iuxta litora maris possident, scirent, si quando nauis uel inficta uel fracta intra fines agri cuiusque fuerit, ne naufragia deripiant, in ipsos iudicia praesides his, qui res suas direptas queruntur, reddituros, ut quidquid probauerint ademptum sibi naufragio, id a possessoribus recipiant. De his autem, quos diripuisse probatum sit, praesidem, ut de latronibus grauem sententiam dicere. Ut facilius sit probatio huiusmodi admissi, permisit his et quidquid passos se huiusmodi queruntur, adire praefectos, et ad eum testari reosque petere, ut pro modo culpa uel uincti vel sub fideiussoribus ad praesidem remittantur. A domino quoque possessionis, in qua id admissum dicatur, satis accipi, ne cognitioni desit, praecipitur. Sed nec interuenire naufragiis colligendis aut militem aut priuatum aut libertum seruumque Principis, placere sibi ait Senatus.*

2. Sur la *derelictio* entre autres : A. Berger, *In tema di derelizione*, Bull. dell'Istituto di diritto romano, t. XXXII, 1922, p.131-172, particulièrement le chap. v, *Il iactus mercium e la derelizione* reprenant des idées antérieurement formulées et critiquées par P. Bonfante, *Il concetto della derelizione e la sua relazione col possesso*, Rendiconti del r. Istituto Lombardo di scienze e di lettere, t. L, 1917, p. 123-136; plus récemment C. Arno, *Derelictio e iactus mercium nauis leuandae causa*, Atti dell'Accad. di Torino, scienze morali, t. LXXVI, 1940-1941, p. 260-322.

3. C'est pourquoi Ulpien, (D., XLVII, 2, 43, 11) ne considère comme un véritable délit, un *furtum*, que l'appropriation d'une épave résultant du jet. Malheureusement ce texte est l'un des plus discutés du *Digeste*, sans le moindre accord d'ailleurs des commentateurs (cf. *Index interpolationum*, t. III, ad titulum).

4. Dion Chrysostome, *Euboïque*, 31 (trad. P. Mazen, Lettres d'Humanité, t. II, 1943, p. 68).

étranger et que, ce faisant, il frustre les citoyens d'une source légitime de revenus.

A côté de ces textes un certain nombre d'autres militent en faveur d'un droit de l'État sur les épaves. Parmi eux le plus célèbre, le plus souvent discuté également, est sans contredit le texte de Volusianus Maecianus, le jurisconsulte de l'époque d'Antonin le Pieux et de Marc-Aurèle, extrait d'un ouvrage par ailleurs inconnu, et fort suspect, consacré à la loi Rhodienne ¹. Si nous acceptons les corrections admises par à peu près tout le monde, nous voyons qu'il s'agit de la réponse de l'Empereur à une plainte formulée par un navigateur de Nicomédie qui, ayant fait naufrage sur les côtes de la petite île d'Icaria, avait vu son navire saisi par les agents du fisc résidant dans les Cyclades. L'empereur ne conteste nullement la légitimité de la saisie, mais déclare qu'elle ne peut s'appliquer là où la loi est en vigueur et qu'ainsi en a déjà décidé le divin Auguste. Quelles que soient les objections qui ont été formulées contre ce texte et quel que soit l'Empereur désigné dans le dernier membre de phrase, nous pouvons en retenir qu'à l'époque d'Antonin, dans certaines régions de l'Empire, l'État, comme certains États antérieurs ², avait conservé le droit de saisir les épaves et de les faire vendre aux enchères. Cette dernière pratique nous étant connue par l'interdiction faite par les *diui fratres*, Marc-Aurèle et Lucius Verus sans doute, de vendre de cette manière les épaves résultant du jet, ce qui laisse supposer que pour les autres épaves l'usage restait légitime ³. La validité du contenu du passage de Maecianus est d'autant plus certaine, à notre avis, qu'elle se trouve corroborée par une loi du code Justinien qui se rapporte à l'époque antonine ou sévérienne. Cette loi, la seule des codes à concerner l'épave, interdit la saisie par les agents du fisc des épaves rejetées à la côte ⁴. Cette loi a été en partie suspectée par la critique interpolationniste ⁵.

1. D., XIV, 2, 9 Volusianus Maecianus ex lege Rhodia: (Greek text). Ce texte complètement, ou presque, rejeté par F. De Martino, *Note di diritto romano : lex Rhodia*, Riv. d. diritto della navigazione, t. III¹, 1937, p. 335-347, est revalorisé en grande partie par F. De Robertis, *Lex Rhodia : critica e anticritica su D. XIV, 2, 9*, dans Studi in onore di Vicenzio Arangio-Ruiz, t. III, Naples, 1953, p. 155-173. Le principal reproche fait au passage, et cela depuis longtemps (cf. J. Godefroy, *De imperia maris et de iure naufragii colligendi legeque Rhodia ...*, Genève, 1664, p. 7-11), c'est que le titre est sûrement faux, qu'il ne peut y avoir de traité de Maecianus sur la loi Rhodienne et que la formule ex lege est contraire à l'usage du *Digeste* pour introduire la citation d'un livre.

2. Traité entre le roi Baal de Tyr et le roi d'Assyrie Assar-Haddon par lequel ce dernier s'engage à ne faire valoir son droit d'épave que sur les navires et leur cargaison et non plus aussi sur les passagers (cité dans M. Vieyra, *Les Assyriens* [coll. Le temps qui court], Paris, 1961, p. 152).

3. D., XXXIX, 4, 161, 8 Marcianus, *libro singulari de delatoribus : si propter necessitatem aduersae tempestatis expositum onus fuerit, non debere hoc commissio uindicari diui fratres rescripserunt*.

4. C. J., XI, 6, 1 *Imperator Antoninus Augustus Maximo. Si quando naufragio nauis expulsa fuerit ad litus, uel si aliquando reliquam terram attigerit, ad dominos pertineat : fiscus meus sese non interponat. Quod enim ius habet fiscus in aliena calamitate, ut de re tam luctuosa compendium sectatur?*

5. S. Solazzi, *Appunti di diritto romano : su C. J. XI, 6 de naufragiis*, Riv. d. diritto della navigazione, t. V¹, 1939, p. 253-265.

qui y a vu une manifestation de l'esprit pédant des compilateurs. Personnellement nous serions enclin au contraire à considérer qu'elle a été écourtée par les compilateurs et que, dans sa forme originelle, elle interdisait également la saisie par les propriétaires du rivage conformément aux enseignements des passages du *Digeste* que nous avons cités ci-dessus, d'autant plus que nous trouvons dans l'un d'entre eux l'interdiction de s'emparer des épaves étendue aux affranchis et aux esclaves du Prince ainsi qu'aux soldats et aux personnes privées ¹.

A ces textes juridiques nous joindrons un passage curieux de Fortunatien à propos de la définition : « Les épaves appartiennent aux publicains. Le cadavre d'un naufragé jeté au rivage avec ses bijoux fut recouvert par le sable, les publicains le déterrèrent; ils sont accusés de violation de sépulture. La question simplement posée est: Qu'est-ce que violer une sépulture? » ². Pour un rhéteur le sujet était beau et nous voyons tout de suite ce qu'un esprit distingué aurait pu faire sur un pareil thème : les publicains plus impitoyables que la mer ... Mais là n'est pas l'important pour nous, l'important c'est l'affirmation que les épaves appartiennent aux publicains. Certes Fortunatien a dû trouver son exemple dans l'arsenal rhétorique antérieur, mais mis en parallèle avec les données juridiques son texte nous apporte une confirmation contre laquelle on ne peut invoquer aucune théorie juridique, confirmation qui milite en faveur de l'esprit, sinon de la lettre, du passage de Maecianus.

Face à ces textes ceux qui concernent l'interdiction de s'emparer des épaves sont très nombreux, que ce soit dans le chapitre concernant le cas particulier du *iactus* ³ ou dans les paragraphes qui ont trait à la *direptio ex naufragiis* ⁴. Tous confirment l'idée que l'épave reste propriété de son légitime propriétaire. Cette législation qui est celle qu'affirme le droit justinien est donc favorable au navigateur, cela se comprend aisément si ce même navigateur est dans la plupart des cas, en tout ou partie de ses activités, au service de l'État.

Conclusion

Si nous laissons de côté ce qui concerne la propriété du navire et les rapports de la propriété et de l'exploitation, le problème général qui se pose est celui de savoir quelle a été l'évolution. Nous pensons qu'au début de l'Empire romain existent plusieurs droits en Méditerranée. Le texte de Maecianus nous invite à penser que dans le domaine du droit gréco-oriental l'épave reste propriété de son possesseur légitime, mais que, dans la plupart des secteurs, elle est propriété de l'État qui la fait vendre aux enchères par l'administration du fisc, cependant que dans quelques secteurs retardataires, même en domaine de droit gréco-oriental si nous acceptons la donnée de Dion Chrysostome, le vieux droit de naufrage reste toujours valable. Cette dernière coutume préjudiciable tout à la fois aux intérêts des navigateurs et à ceux de l'État dut assez

1. D., XL VII, 9, 7, cité supra p. 340, n. 1

2. Fortunatien, *Art rhétorique*, I, 13 *Quae est simplex definitio? Cum unam rem simpliciter definimus ut : naufragia ad publicanos pertineant. Cuiusdam naufragae corpus cum ornamentis ad litus expulsum harena obrutum est, id publicani eruerunt; rei sunt sepulchri uiolati. Hic enim simpliciter quaeritur, quid sit sepulchrum uiolare?*

3. D., XIV, 2.

4. D., XL VII, 9 *de incendio, ruina, naufragio, naue, rate expugnata.*

vite être pourchassée par l'État et considérée comme un acte de piraterie analogue au naufrageage pur et simple ¹. Les deux autres coutumes ont dû survivre un certain temps mais peu à peu l'État abandonna ses droits sur les épaves. Cet abandon fait partie des mesures prises par Rome en faveur de la navigation commerciale et se trouve tout à fait dans la ligne des mesures de Claude prenant à sa charge les pertes des propriétaires de navires acceptant d'assurer en plein hiver le service de l'annone. Autrement dit, au fur et à mesure que le ravitaillement de Rome dépendait de moins en moins de la bonne volonté des marins et au fur et à mesure que Rome augmentait son contrôle sur la navigation commerciale, l'État desserra les vieilles contraintes juridiques défavorables aux navigateurs et c'est ainsi que disparut légalement toute survivance du droit de naufrage. Cela ne veut pas dire que les propriétaires côtiers ne cherchèrent pas à faire prévaloir de temps à autre leurs anciens droits, surtout lorsque l'autorité de l'État était en déclin. C'est ainsi que Paulin de Nole nous montre les riches propriétaires terriens de l'Italie du Sud pratiquant en fait au début du V^e siècle le vieux droit, et les fonctionnaires impériaux n'osent rien faire contre eux malgré l'intervention du saint évêque ².

1. *D.*, XLVII, 9, 10.

2. Paulin de Nole, *Lettres*, 49.

II. - LE PRÊT A LA GROSSE AVENTURE

Un armateur a lancé un navire sur la mer, un commerçant a envoyé une cargaison vers une destination lointaine, l'un comme l'autre pour ce faire a besoin de liquidités ; en cours de navigation un incident survient, il faut réparer le navire, le capitaine et le *magister nauis* ont besoin d'argent : dans tous ces cas les Anciens ont recours au prêt maritime, ce que dans la marine moderne on appelle le prêt à la grosse aventure. De plus en un temps où l'assurance maritime n'existe pas, où la technique des Lloyds est inconnue, l'usager de la mer trouve dans cette pratique une certaine garantie contre la fortune de mer. Tout cela explique la place que nous accordons à ce problème dans notre recherche et pourquoi nous voyons en lui une suite normale de l'étude juridique du vaisseau : l'un et l'autre sont indispensables pour la bonne marche du commerce maritime et cela dès l'époque classique grecque.

Le principe du prêt maritime

Très tôt dans le monde antique apparut le système connu sous le nom de prêt maritime, ναυτικός τόκος, *nauticum fenus*, système que symbolise bien mieux la formule moderne de prêt à la grosse aventure. Bien connu pour l'époque de Démosthène grâce à l'œuvre des grands orateurs attiques, et en particulier au recueil de plaidoyers civils mis sous le nom de Démosthène lui-même¹. Il a duré aussi longtemps que la navigation à voiles. Son principe général est que l'emprunteur gage, comme garantie, entre les mains du prêteur son navire, s'il s'agit de l'armateur, la cargaison s'il s'agit d'un commerçant; il promet d'autre part le remboursement du prêt, dans un certain délai en rapport avec la navigation, et le versement d'intérêts calculés à un taux bien

1. Cf. R. Dareste, *Du prêt à la grosse chez les Athéniens*, Rev. hist. de droit français et étranger, 1867, p. 5-21; *Les plaidoyers civils de Démosthène traduits en français avec arguments et notes*, 2 vol., Paris, 1875; L. Gernet, *Démosthène, plaidoyers civils*, texte-traduction, coll. Budé, Paris, 1954, 1957, 1959, 1960.

supérieur au taux normal du prêt ordinaire, c'est là ce que l'on a l'habitude d'appeler le *pretium periculi*. En effet si l'emprunteur doit payer prêt et intérêts quelle que soit l'issue de son entreprise commerciale, qu'il ait fait de bonnes ou de mauvaises affaires, il se trouve dégagé de toute obligation vis-à-vis de son créancier si le navire sur lequel il a embarqué la marchandise, ou qu'il a gagé, vient à disparaître corps et biens au cours de l'expédition; ainsi le prêteur supporte seul les conséquences de la fortune de mer, c'est ce qui explique les taux d'intérêt qui pour un prêt ordinaire seraient considérés comme usuraires¹. La légitimité de cette sorte de prêt, bien que Plutarque le déclare le plus décrié des prêts², ressort de l'attitude prise à son égard par la plupart des Pères de l'Église. Alors que tous sans exception condamnent formellement le prêt ordinaire à partir du moment où il s'accompagne de versements d'intérêts, que ce soit un prêt en nature ou un prêt en argent, le prêt maritime trouve grâce à leurs yeux, soit qu'ils n'en parlent point, soit qu'ils se contentent de le décrire³. Une seule note discordante dans cet ensemble nous est fournie par saint Grégoire de Nysse qui condamne le prêt maritime au même titre que les autres formes de prêt à intérêt, mais non pas tellement pour son immoralité que pour ses incertitudes. C'est ainsi qu'il nous montre avec une exagération manifeste le prêteur campant sur le rivage et interrogeant tous ceux qui débarquent sur le temps qu'ils ont rencontré et sur les naufrages dont ils peuvent avoir eu connaissance⁴. Cette position de l'évêque de Nysse est d'autant plus étrange, même si elle s'explique facilement par suite de l'attitude intransigeante du saint évêque, que la pratique du prêt maritime, malgré ses dangers indiscutables, était considérée comme une nécessité pour le commerce maritime et que celui-ci passait pour avoir été voulu par Dieu lui-même⁵.

Au point de vue de la rhétorique par contre le prêt maritime est souvent condamné en principe par suite de son influence néfaste sur le comportement du marin ou du commerçant. C'est un peu un lieu commun de ce genre de littérature que le marin, qui a contracté un prêt maritime et a fait de mauvaises affaires, plutôt que de rembourser prêt et intérêt, préfère saborder son navire de manière à faire supporter par son créancier les conséquences de ses mauvaises affaires⁶. Pourtant, au point de vue de la tradition romaine, le prêt maritime était accepté par suite des bénéfices considérables qu'il permettait de réaliser. Nous ne devons pas oublier que Caton l'Ancien, l'un des plus

1. Le *nauticum fenus* fut un temps l'un des sujets rituels des thèses de droit romain en France, d'où une bibliographie énorme et sans grande valeur. Les principaux ouvrages qui le concernent sont par ordre chronologique (outre l'article de Dareste ci-dessus indiqué, les grands manuels et les commentaires du *Digeste*) : B. Matthias, *Das fenus nauticum*, Würzburg, 1881; H. Sieveking, *Das Seedarlehen des Altertums*, Leipzig, 1893; O. Pringsheim, *Der Kauf mit fremdem Geld*, Leipzig, 1916; P. Huvelin, *Étude d'histoire du droit commercial romain*, Paris, 1929, chap. v; U. E. Paoli, *Il prestito marittimo*, art. cit.; F. De Martino, *Sul foenus nauticum*, *Rev. di diritto della navigazione*, t. I¹, 1935, p. 217-247.

2 Plutarque, *Vies parallèles*, Caton l'Ancien, 22, 9.

3. Jean Chrysostome, *Sur le psaume 111*, P. G., t. 55, col. 297-298; *Homélie 14 sur la Première épître aux Corinthiens*, P. G., t. 61, col. 117.

4. Grégoire de Nysse, *Contre les usuriers*, P. G., t. 46, col. 442.

5. Origène, *Contre Celse*, IV, 76.

6. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, IV, 32.

farouches représentants de la vieille aristocratie terrienne de la fin de la République, ne condamne pas le commerce maritime ¹ et que lui-même s'y est livré par personne interposée ².

Le prêt maritime à l'époque démosthénienne

On ne peut étudier le prêt maritime à l'époque romaine sans rappeler tout d'abord, au moins sommairement, ses principes et ses usages à l'époque classique grecque, étant donné que l'un des principaux problèmes posés par cette institution est justement de savoir dans quelle mesure la coutume grecque est passée dans la coutume romaine et, par conséquent, quelles sont les différences qui existent entre les deux formes de prêt à la grosse aventure.

Le prêt maritime grec est conclu en général entre deux personnes privées, mais par l'intermédiaire d'une tierce personne ou d'une banque qui conserve une copie de l'acte signé entre les deux contractants; cette copie est destinée, le cas échéant, à faire foi en justice ³. Ce prêt peut être gagé sur le navire ⁴, mais le plus souvent il est gagé sur la cargaison avec des obligations assez strictes pour l'emprunteur ⁵. Le prêt peut être consenti pour un simple voyage, il peut l'être également pour un aller et retour ⁶. Mais la grande originalité du prêt maritime grec c'est que les intérêts ne sont pas fixes mais variables, tout en restant toujours très élevés. C'est pourquoi il nous semble impossible d'affirmer qu'ils sont de l'ordre de 90 % par an comme on le fait parfois ⁷.

Le propre de ce genre de contrat est justement de ne pas être conclu pour l'année mais, au maximum, pour la durée de la période de la navigation, période qui reste assez courte encore à l'époque classique grecque. Le taux est plus élevé pour un voyage aller et retour que pour un voyage simple, ce qui est normal puisque la durée de la navigation rend le voyage plus aléatoire. Cependant le prêt double est moins intéressant pour le prêteur que le prêt simple car l'intérêt reste inférieur à celui qu'il pourrait obtenir par le réinvestissement du prêt dans un nouveau voyage. En principe le prêt doit être remboursé et les intérêts versés dans les vingt jours qui suivent l'arrivée du navire à destination, de façon à ce que l'emprunteur puisse réaliser le montant de la marchandise gagée; cependant l'emprunteur est autorisé à en déduire les pertes subies du fait des aléas de la navigation : jet fait avec l'accord des

1. Caton, *De l'agriculture*, pr.

2. Ci-dessous p. 357.

3. Démosthène, *Contre Lacrite*, 6-16.

4. Démosthène, *Contre Apatourios*, 6; *Contre Zénothémis*, 14; *Contre Dionysodoros*, 3.

5. Démosthène, *Contre Zénothémis*, 4; *Contre Phormion*, 6; *Contre Lacrite*, *passim*, en particulier 10-13 texte du contrat montrant le gage initial qui n'existe pas lors de la conclusion du prêt, puisqu'il s'agit d'une cargaison de vin que le preneur s'engage à embarquer à Mendé ou à Skioné pour la vendre au Pont et y acheter de nouvelles marchandises qu'il ramènera à Athènes.

6. Le prêt sur un voyage aller est dit *ετερόπλους*, Démosthène, *Contre Phormion*, 22; le prêt sur voyage aller et retour est dit *αμφοτερόπλους*, Démosthène, *Contre Phormion*, 6 et 23; cf. principalement U. E. Paoli, *art. cit.*, p. 25-34.

7. L. Casson, *Ancient mariners*, *op. cit.*, p. 114. Il part du principe que le taux de l'intérêt est de 33 % pour une saison de navigation de 4 mois; mais le taux d'intérêt est variable, d'autre part nous ne savons pas ce que devient le prêt lorsque la saison de la navigation est terminée sans que le navire ait pu rentrer à son port ou plus simplement parvenir à sa destination.

passagers, rançon payée aux pirates ...¹. Mais l'emprunteur est par contre responsable si, ayant fait escale dans un port ne bénéficiant pas de l'asylie, le navire et la cargaison se trouvent saisis en conformité avec le droit international de l'époque pour payer les dettes de quelqu'un de leur ville². Ce prêt s'assortit d'un certain nombre de garanties en faveur du créancier : c'est ainsi que le prêteur exige de son débiteur l'engagement de ne pas contracter un autre prêt gagé sur les mêmes objets³. Ayant ainsi posé les principes du droit grec nous devons examiner la réalité de l'époque romaine.

Les contrats de prêt à la grosse aventure à l'époque romaine

Dans la masse des documents d'ordre juridique que nous ont conservés les papyrus égyptiens, nous ne trouvons malheureusement, pour le moment, qu'un seul contrat de prêt maritime d'époque romaine pour la navigation en Méditerranée et pour comble de malchance ce contrat est considérablement mutilé. Mais malgré ses lacunes ce document est tellement important qu'il mérite que nous nous y arrêtions un moment.

Il s'agit d'un contrat de prêt maritime, ou plus exactement de sa notification puisque ce que nous possédons est la lettre par laquelle les banquiers, devant qui le prêt a été conclu, avertissent le propriétaire du navire de la conclusion du prêt, passé entre des particuliers et des naoclères. Nous apprenons ainsi que par l'intermédiaire du banquier alexandrin Marcus Claudius Sabinus, les naoclères d'un petit navire d'Ascalon en Phénicie, Sostrate et Sosos, tous deux fils de Diopeithès, en leur nom et au nom des propriétaires du navire, ont contracté un prêt maritime auprès de deux bailleurs de fonds C. Longinus Celer et Tib. Claudius Charesas, le 9 méchir d'une année inconnue du règne d'Antonin le Pieux. En accord avec le contrat un gage a été remis entre les mains du banquier, garanti sur le navire, ses agrès et le montant du fret. Le prêt lui-même est de 7 talents 5.190 drachmes dont la majeure partie, soit 7 talents et ... 60 drachmes a été remise de la main à la main aux emprunteurs. Suit une clause concernant les droits de l'un des bailleurs de fonds⁴.

1. Cf. U. E. Paoli, *op. cit.*, p. 77-84.

2. Démosthène, *Contre Lacrite*, 13; *Sur la couronne triérarchique*, 13; Lysias, *Contre Nicomachos*, 22; cf. R. Dareste, *Le droit de représailles*, art. cit.

3. Démosthène, *Contre Phormion*, 6. Le texte semble d'ailleurs vouloir dire que le prêt consécutif n'est pas interdit, mais suppose l'autorisation du premier créancier, à moins que le gage ne soit nouveau, auquel cas rien ne doit pouvoir s'y opposer.

4. *P. Vindob.* 197926. Nous donnons le texte avec ses restitutions tel que le professeur Gerstinger a bien voulu nous le communiquer, il diffère sur quelques points des restitutions proposées par L. Casson, *New light on maritime loans*, Symbolae ... Taubenschlag, Eos, t. XLVIII, 2, Varsovie, 1957, p. 89-93. ([Greek text and comment](#))

Nous comprenons grâce à ce texte le processus du prêt : pour une raison ou pour une autre, au cours d'un voyage, les exploitants commerciaux du navire, les *συνναυκλήροι*, ont eu besoin d'argent liquide et se sont adressés à une banque pour obtenir par son intermédiaire un prêt maritime. Comme dans les cas du *corpus* démosthénien la banque n'apparaît pas comme créancière, mais uniquement comme intermédiaire. Le navire ne possédant pas de cargaison appartenant aux propriétaires, les contractants ne peuvent fournir en gage que la valeur du navire lui-même. Ce navire n'est pas un gros transport, c'est un *acatos*, donc un navire caboteur, dont la valeur doit être assez supérieure au montant du prêt et des intérêts, sinon les prêteurs auraient fait un marché de dupes. Malheureusement les lacunes du texte sont énormes, les unes résultant de l'état de conservation du papyrus, les autres du fait qu'il s'agit d'une notification et non du contrat lui-même. Nous ne savons pas si le prêt est un prêt conclu à temps ou s'il est conclu pour une traversée ou un voyage déterminé avec ou sans temps limité. Nous ignorons le taux du prêt consenti et les conditions prévues pour le remboursement. Enfin le texte pose un problème assez curieux : pourquoi la somme prêtée n'est-elle pas intégralement remise aux emprunteurs? Pour si faible que soit la somme retenue, car elle ne semble pas très importante par rapport au montant total du prêt, cela paraît incompréhensible étant donné qu'il s'agit d'un prêt maritime dont les contractants ont immédiatement besoin. Il y a bien une possibilité, mais rien ne permet d'affirmer que tel soit le cas, c'est que la différence entre les deux sommes soit la commission de la banque pour son rôle d'intermédiaire et pour l'établissement de l'acte.

A côté de cet acte réel nous pouvons mettre un acte fictif que nous trouvons au *Digeste*. Callimaque a reçu de Stichus, esclave de Seius, un prêt maritime. Ce prêt est valable pour un voyage de Beryte jusqu'à Brindes et il est conclu pour une durée de 200 jours; il est gagé sur les marchandises emportées de Beyrouth pour être vendues à Brindes et sur celles qu'il ramènerait de son expédition. Le contrat prévoit en plus que, si les marchandises de retour ne sont pas achetées avant les ides de septembre, le remboursement devra avoir lieu immédiatement en Italie même, à Rome, ce qui suppose que le prêteur y a un agent¹. Après avoir ainsi analysé le contrat le *Digeste* poursuit en

1. *D.*, XLV, 1, 1122 *Scaeuola libro XXVIII digestorum*. - *Qui Romae mutuam pecuniam acceperat soluendam in longinqua prouincia per menses tres eamque ibi dari stipulanti spo-*

présentant le cas juridique résultant de ce que le navire a fait naufrage alors que les clauses du contrat n'avaient point été intégralement respectées.

Comme on le voit ce contrat présente un certain nombre de lacunes : nous ne savons pas exactement quelles sont les modalités du prêt, d'autre part nous ignorons tout des intérêts et de la somme initiale. Cependant ce contrat se présente avec une allure grecque puisque nous y trouvons, comme dans le prêt maritime classique, la fixation tout à la fois d'une route et d'une durée pour son accomplissement. Mais ce contrat est un contrat fictif, ce qui lui ôte déjà beaucoup de sa valeur, de plus il est fort contesté par la critique ¹ et les reconstructions qui en ont été données, du fait même qu'elles sont des reconstructions, n'entraînent pas nécessairement l'adhésion. Pour notre part nous estimons que le texte n'a aucune valeur, que c'est un exercice de rhétorique juridique qui mélange des données empruntées au *nauticum fenus* et des données empruntées au simple prêt à intérêt, au *mutuum*, d'où l'expression ambiguë de *mutua pecunia nautica* que nous y trouvons. Nous ferons remarquer en effet que l'exemple ne se trouve pas au titre consacré au prêt maritime, où il serait normal de le trouver, mais au titre de *uerborum obligationibus*, que d'autre part, dans le texte même, il n'est pas présenté comme un exemple de prêt maritime, mais comme un exemple de *mutuum* contracté dans une province et remboursable à court terme dans une autre. Cela étant, tous les problèmes d'ingénuité et d'interpolation soulevés à propos de ce texte ne présentent plus d'intérêt pour notre recherche, et peu nous importe qu'il soit

pondisset, post paucos dies Romae testato creditori dixit paratum se esse Romae eam numero detracta ea summa, quam creditori suo usurarum nomine dederat, quaesitum est, cum in integrum summam, qua stipulatione obligatus est, optulerit, an eo loco, in quo soluenda promissa est, sua die integra peti posset. Respondit posse stipulatorem sua die ibi, ubi soluendam stipulatus est petere. 1 Callimachus mutuam pecuniam nauticam accepit a Sticho seruo Seii in prouincia Syria ciuitate Beryto usque Brentesium : idque creditum esse in omnes nauigii dies ducentos, sub pignoribus et hypothecis mercibus a Beryto comparatis et Brentesium perferendis et quas Brentesio empturus esset et per nauem Beryto inuecturus : conuenitque inter eos, uti, cum Callimachus Brentesium peruenisset, inde intra idus Septembres, quae tunc proximae futurae essent aliis mercibus emptis et in nauem mercis ipse in Syriam per nauigium proficiscatur, aut, si intra diem supra scriptam non reparasset merces nec enauigasset de ea ciuitate, redderet uniuersam continuo pecuniam quasi perfecto nauigio et praestaret sumptus omnes prosequentibus eam pecuniam, ut in urbem Romanam eam deportarent : eaque sic recte dari fieri fide roganti Sticho seruo Lucii Titii promisit Callimachus. Et cum ante idus supra scriptas secundum conuentionem mercibus in nauem impositis cum Erote conseruo Stichi quasi in prouinciam Syriam peruenturus enauigauit : quaesitum est naue submersa, cum secundum cautionem Callimachus merces debito perferendas in naue mansisset eo tempore, quo iam pecuniam Brentesio reddere Romae preferendam deberet, an nihil prosit Erotis consensus, qui cum eo missus erat, cuique nihil amplius de pecunia supra scripta post diem conuentionis permissum uel mandatum erat, quam ut eam receptam Romam perferret, et nihilo minus actione ex stipulatu Callimachus de pecunia domino Stichi teneatur. Respondit secundum ea quae proponerentur teneri. Item quaero, si Callimacho post diem supra scriptam nauiganti Eros supra scriptus seruus consenserit, an actionem domino suo semel adquisitam adimere potuerit. Respondit non potuisse, sed fore exceptioni locum, si seruo arbitrium datum esset, eam pecuniam quocumque tempore in quemuis locum reddi.

1. *Index interpolationum, ad locum.* Mommsen dans son édition du *Digeste* propose une interprétation de la seconde partie du texte qui transpose un certain nombre de passages, mais sa reconstruction n'a guère été acceptée. Cependant certains auteurs comme P. Huvelin, *op. cit.*, p. 199-204, ont tendance à accepter le texte tel quel comme exemple de prêt maritime, suivant ainsi l'exemple de O. Pringsheim, *op. cit.*, p. 144, et suivis par U. E. Paoli, *op. cit.*, p. 31, qui montre cependant les différences existant entre le contrat de ce texte et celui que suppose le *Contre Phormion* de Démosthène.

de Scaevola ou des compilateurs, ou de Scaevola revu et corrigé par les compilateurs.

Faute de sources nettement explicites nous sommes donc obligés de recourir aux quelques textes juridiques ou extra-juridiques concernant cette sorte de prêt, et ce faisant nous devons séparer les unes des autres les diverses questions qui se posent.

Taux et durée du nauticum fenus

Ce sont là à notre avis les deux principales questions qui doivent être résolues si nous voulons nous faire une idée de la pratique à l'époque romaine. Nous avons dit qu'à l'époque grecque classique le taux de l'intérêt était variable et proportionnel aux longueurs, donc aux dangers, des expéditions commerciales pour lesquelles le prêt était consenti. Les discours du corpus démosthénien nous donnent ainsi des taux qui varient de 20 % à 30 % selon qu'il s'agisse d'un voyage simple ou d'un voyage aller et retour¹. Pour l'époque romaine la tradition nous parle de taux illimité²; ce serait seulement la législation justinienne qui aurait tenté de mettre un frein à cette pratique et de ramener le taux du prêt maritime au taux normal du prêt à intérêt, c'est-à-dire à 12 %³.

En fait le titre du *Digeste* consacré au prêt maritime ne nous donne aucun renseignement en ce qui concerne son taux, c'est pourquoi nous allons examiner un certain nombre de textes extra-juridiques qui, à notre connaissance, n'ont été jamais étudiés de ce point de vue.

Si nous prenons à la lettre la notion élémentaire du prêt maritime en droit romain nous avons affaire à la *traiecticia pecunia*, c'est-à-dire l'argent qui voyage. Cette forme élémentaire du prêt est la mise à la disposition de quelqu'un d'une somme d'argent, sans autre obligation de sa part que celle de la rembourser avec un certain intérêt à son point d'arrivée. Cette notion simple sur laquelle se sont appuyés un certain nombre de juristes modernes pour leur reconstruction du prêt maritime romain, en particulier Matthias⁴, s'est maintenue jusqu'à la fin de l'Empire, alors même que l'expression était devenue purement et simplement synonyme de *nauticum fenus*, sens dans lequel elle est employée par le *Digeste*⁵. De cet argent du voyage, si l'on nous

1. U. E. Paoli, *op. cit.*, p. 59-68, qui montre bien le rapport existant entre le taux de l'intérêt et la longueur, donc le danger, du voyage.

2. Par exemple E. Cuq, art. *nauticum fenus*, Dictionnaire des Antiquités ; A. Berger, *Dictionary*, p. 469.

3. *Code Justinien*, IV, 32, 26. La *Novelle 106, De usuris nauticis*, fixe l'intérêt à 1/8, la durée étant limitée jusqu'au retour sain et sauf du navire augmentée de 30 jours pour permettre au débiteur de vendre sa cargaison et de rassembler les sommes nécessaires au remboursement, ce après quoi le prêt peut être transformé en un simple *mutuum*. La mesure est rapportée par la *Novelle 110*. Sur ces mesures, cf. G. Cassimatis, *Les intérêts dans la législation de Justinien et dans le droit byzantin*, Paris, 1931, p. 53-55.

4. B. Matthias, *op. cit.*; cf. l'analyse et la discussion de U. E. Paoli, *op. cit.*, p. 41-42.

5. *D.*, XXII, 2, 1 *Traiecticia ea pecunia est quae trans mare uehitur : ceterum si eodem loci consumatur, non erit traiectica*; *ibid.* 4 *Nihil interest, traiectica pecunia sine periculo creditoris accepta sit an post diem praestitutum et condicionem impletam periculum esse creditoris desierit C.*], IV, 33, 2 (1) *Impp. Diocletianus et Maximianus AA. Scribonio Honorato Traiecticam pecuniam, quae periculo creditoris datur, tamdiu liberam esse ab obseruatione communium usurarum, quamdiu nauis ad portum appulerit, manifestum est.*

Les textes du *Digeste* sur la question sont très discutés, cf. *Index interpolationum*, ad loca, et F. De Martino, *art. cit.*

permet cet à peu près, nous avons dans la littérature grecque d'époque romaine deux témoignages qui se situent aux deux extrémités de notre période : l'un chez Flavius Josèphe et l'autre chez Synésius de Cyrène.

Le premier concerne Hérode Agrippa. Lorsqu'en 36 le prince juif ruiné et fuyant ses créanciers, poursuivi entre autres par le procureur de la petite principauté de Jamnia, Herennius Capito ¹, pour le non-paiement d'une dette de 300.000 sesterces vis-à-vis des héritiers de Drusus, voulut s'enfuir vers Alexandrie puis de là vers Rome, il n'avait point le moindre argent liquide et fut obligé de rechercher des prêts. C'est ainsi que, pour se procurer un bateau pour le conduire en Égypte, il fut contraint de recourir à l'emprunt, non point directement parce que personne ne voulait plus lui prêter, mais par l'intermédiaire d'un de ses affranchis Marsyas. L'esprit de ce prêt était bien celui d'une *traiecticia pecunia*. Marsyas trouva un prêteur en la personne d'un certain Protos, lui-même affranchi de la propre mère d'Agrippa, qui lui remit la somme de 17.500 drachmes contre la signature d'une reconnaissance de dette de 20.000 drachmes. Comme on le voit il s'agit d'une différence de 12 % entre les deux sommes qui correspond à l'intérêt annuel normal. Mais nous ne savons pas s'il y avait une clause de temps dans le prêt et surtout nous ne savons pas les conditions exactes du remboursement : si Marsyas devait rembourser sitôt Agrippa à Alexandrie et si un intérêt supplémentaire, non prévu dans la reconnaissance, tout au moins d'une manière explicite, ne venait pas s'y ajouter.

Arrivé à Alexandrie, le malheureux prince se retrouva dans la même situation, incapable de faire face aux frais de son voyage vers Rome, incapable de trouver quelqu'un qui veuille bien lui prêter, tellement faible était son crédit. Finalement il ne trouva à emprunter là encore que par intermédiaire. Ce fut sa femme Cypros qui arriva à apitoyer sur son sort l'alabarque Alexander, le frère du grand Philon, lequel accepta de lui prêter de l'argent : 5 talents immédiatement pour les frais du voyage et la promesse d'un autre versement à son arrivée à Rome pour lui permettre de subvenir à son entretien. Dans ce second prêt nous pouvons considérer que le premier versement est une *traiecticia pecunia*, mais nous ne pouvons rien dire de plus en ce qui la concerne ².

En présence de ces lacunes, les textes de Synésius sont de première importance. En 399 sans doute le futur évêque de Cyrène avait été envoyé par ses compatriotes en ambassade auprès de l'empereur Arcadius à Constantinople, il y resta jusqu'en 401. Cette année, poussé, dit-il, par le regret d'Alexandrie et de sa patrie, mais plus véritablement pris de panique lors du tremblement de terre qui détruisit alors une partie de la ville, il s'embarqua pour Alexandrie ³. Pour les besoins de cette navigation il avait emprunté de l'argent à un de ses amis constantinopolitains, Proclus. Un an plus tard il n'avait pas encore remboursé le prêt parce que le navire qui transportait son courrier, pris par la

1. Sur ce personnage, cf. H.-G. Pflaum, *Les carrières procuratoriennes équestres sous le Haut-Empire romain*, Paris, 1960, t. I, p. 23-26.

2. Flavius Josèphe, *Antiquités judaïques*, XVIII, 6, 3.

3. Sur ces événements de la vie de Synésius, cf. Ch. Lacombrade, *Synésius hellène et chrétien*, Paris, 1951, p. 131 et suiv. Il étudie les conditions du voyage et les lettres qui s'y rapportent, mais non l'affaire du prêt.

tempête, avait fait demi-tour à la hauteur de la Crète et, parti de Phycus, la marine de Cyrène, était venu se réfugier à Alexandrie où Synésius avait retrouvé sa correspondance et l'argent qu'il avait expédié à son prêteur. C'est alors qu'il charge son ami Pylamène de pratiquer le remboursement et de distribuer un certain nombre de cadeaux à ceux qui l'avaient bien accueilli pendant son séjour. Bien que Synésius ne nous donne pas le texte du contrat qu'il avait passé avec Proclus, il nous en dit assez pour que nous voyons qu'il s'est agi d'un prêt en bonne et due forme, accompagné de la part de Synésius de la signature d'une reconnaissance de dette. Or ce qui nous importe c'est que la somme que Pylamène doit donner à Proclus se décompose en trois éléments que Synésius définit comme suit : « Je vous envoie 10 pièces d'or et à Proclus, comme le prescrit Hésiode, un tiers de plus qu'il ne m'a prêté. Voici l'affaire : au moment de revenir dans mon pays j'ai fait à Proclus un emprunt de 60 pièces d'or, sur le billet il en a écrit 70 et je lui en envoie 80 » ¹.

Nous retrouvons donc dans ce texte l'un des éléments du prêt consenti par Protos à Agrippa par l'intermédiaire de Marsyas, à savoir que la reconnaissance de dette comprend la somme prêtée et le montant d'un intérêt équivalent à peu près à ce qu'aurait rapporté la somme avancée placée à 12 % chez l'un, à 15 % chez l'autre. Mais ce qui n'apparaît pas chez Flavius Josèphe c'est que le prêt maritime s'accompagne d'une clause coutumière, un pacte adjoint ou plus vraisemblablement une *stipulatio*, par laquelle l'emprunteur s'engage à verser à son prêteur un intérêt double de celui qui est porté sur le contrat. Autrement dit l'intérêt du prêt maritime, au lieu d'être illimité, serait de l'ordre de 30 à 33 %, ce qui correspond bien à la formule de Synésius « un tiers de plus que la somme prêtée », formule qu'il met sous le nom d'Hésiode ou nous la chercherons en vain. Le seul texte hésiodique que nous puissions en rapprocher est un texte excessivement vague, une simple affirmation de bon sens : « Mesure exactement ce que tu empruntes à ton voisin, et rends-le lui exactement, à mesure égale et plus large encore si tu peux, afin qu'en cas de besoin tu sois assuré de son aide » ².

Nous pouvons alors nous demander si la réforme de Justinien n'a pas consisté tout simplement à ramener l'intérêt primordial de 15 % au taux normal de l'intérêt du *mutuum*, c'est-à-dire 12 %, laissant subsister la clause tacite du double intérêt. De toute manière nous savons que ce ne fut qu'une tentative vaine et que devant les protestations des commerçants maritimes Justinien fut obligé de rapporter la mesure ³.

Mais le prêt maritime se distingue du simple *mutuum* par la manière dont sont calculés les intérêts. Le *mutuum* voit en principe ses intérêts calculés à tant par mois, le taux légal a été le plus souvent au cours de l'histoire de Rome de 1 % par mois, les *centesimae*, soit 12 % par an. Autrement dit plus l'em-

1. Synésius, *Lettres*, 129 (Greek text).

2. Hésiode, *Les travaux et les jours*, 349-351 (trad. P. Mazon, coll. Budé, Paris, 1928).

3. Cf. ci-dessus, p. 351, n. 3; L. Ruggini, *op. cit.*, p. 463, n. 642, cite un passage du *Liber pontificalis Ecclesiae Ravennatensis*, d'Agnellus de Ravenne, au sujet de saint Néon, évêque de la ville au milieu du V^e siècle, où il est question d'un prêt maritime conclu au taux de 33,33 %, ce qui concorde avec nos conclusions.

prunteur tarde à payer sa dette, plus les intérêts courent et plus il a à payer, le paiement de l'intérêt étant échelonné. Dans le prêt maritime il n'en est nullement de même. L'intérêt est fixé en bloc une fois pour toutes et son paiement se fait en bloc à l'expiration du contrat. Or, contrairement à ce que nous avons vu pour la coutume grecque, et contrairement à ce qu'affirme le texte de Scaevola au Digeste¹, aucune limitation de temps n'est mise à la durée du prêt. Le prêt est consenti pour un voyage déterminé, et il n'est exigible qu'une fois le voyage terminé quelle qu'ait été sa durée pourvu qu'il n'y ait pas eu dol de la part de l'emprunteur². Par contre, s'il y a eu de la part de l'emprunteur une modification volontaire apportée à son programme de navigation, le prêteur est en droit d'exiger immédiatement le remboursement du prêt et le paiement des intérêts³. Cet usage ne doit pas nous surprendre puisque nous avons vu par ailleurs que les naviculaires au service de l'État avaient au IV^e siècle deux ans pour rapporter à leur port de départ la quittance attestant qu'ils avaient bien accompli les devoirs de leur charge⁴.

Les problèmes juridiques du prêt maritime

Le prêt maritime ainsi défini dans ses principes et ses modalités générales, un certain nombre de problèmes restent posés à la conscience juridique, problèmes qui sont surtout des cas particuliers qui peuvent se produire dans l'application des principes.

1. Ci-dessus, p. 349, n. 1.

2. C. J., IV, 33, 5 (4) *Impp. Diocletianus et Maximianus AA. et CC. Pullio Iuliano Eucharisto, Traiecticiae quidem pecuniae, quae periculo creditoris mutuo datur, casus, antequam ad destinatum locum navis perveniat, ad debitorem non pertinet, sine huiusmodi uero conventionione infortunio naufragii non liberabitur*. La phrase essentielle à notre avis est « avant que le navire ne parvienne au lieu de destination ». C'est pourquoi nous considérons que les textes qui fixent une limite de temps au prêt à la grosse aventure, et non pas seulement une destination, sont ou trafiqués ou sans rapports avec cette forme de prêt : par exemple, outre le texte de Scaevola, le passage d'Africanus, D., XLIV, 7, 23 *Traiecticiae pecuniae nomine, si ad diem soluta non esset, poena (uti adsolet) ob operas eius qui eam pecuniam peteret in stipulationem erat deducta ...* rejeté du dossier du *nauticum fenus* également par Ashburner, *op. cit.*, p. CCXIX.

3. C. J., IV, 33, 4 (3) *Impp. Diocletianus et Maximianus AA. Aureliae Iulianae. Cum proponas te nauticum fenus ea condicione dedisse, ut post nauigium, quod in Africam dirigi debitor adseuerabat, in Salonitarum portum naue delata fenebris pecunia tibi redderetur, ita ut nauigii dumtaxat quod in Africam destinabatur periculum susceperis, perque uitium debitoris, nec loco quidem nauigii seruato, illicitis comparatis mercibus quae navis continebat fiscum occupasse : amissarum mercium detrimentum, quod non ex marinae tempestatis discrimine, sed ex praecipiti auaritia et inciulli debitoris audacia accidisse adseueratur, adscribi tibi iuris publici ratio non permittit*. Ce texte nous montre comment la perte du gage et de la cargaison par suite de la faute de l'emprunteur, faute double ici - d'une part non respect du contrat en ce qui concerne la destination (donc cette dernière est bien l'essentiel), d'autre part contravention aux lois sur les *merces illicitae* - ne dégage pas ce dernier des obligations qu'il a contractées. Il s'agit ici de la réponse de l'administration impériale à une requête présentée par une femme, ce qui en passant nous montre le rôle que ces dernières pouvait jouer dans les affaires commerciales.

4. C. Th., XIII, 5, 26 *Biennium autem propter aduersa hiemis et casus fortuitos in reportandis securitatibus non negamus ...* Il nous semble donc que les obligations nées d'un contrat de prêt maritime ne pouvaient être plus sévères que celles nées du service de l'annone.

Quand l'emprunteur recherche un prêt maritime, il peut s'adresser à une banque ou à un particulier, la banque servant seulement d'intermédiaire. Mais il semble qu'assez souvent le prêt ne soit pas consenti par un seul mais par plusieurs prêteurs. C'est ainsi, avons-nous vu, que dans le contrat des Ascalonites, le prêt est consenti par deux prêteurs. De même, Plutarque nous dit que Caton l'Ancien, alors qu'il pratiquait le prêt à la grosse aventure, ne le pratiquait jamais seul, peu importe ici de savoir s'il était membre d'une société ¹, mais ne prêtait sur un même navire qu'une partie de la somme recherchée par l'armateur ou le commerçant. Cela s'explique assez facilement du fait des aléas de la navigation méditerranéenne à l'époque. Ce faisant, les prêteurs répartissaient leurs capitaux sur plusieurs navires et, grâce au fort rapport de ce genre de prêt, ils trouvaient dans cette pratique une sorte d'assurance contre les pertes possibles dues à la fortune de mer. Mais cette pratique avait sa contrepartie; lorsque le navire n'avait point réussi dans ses entreprises, il fallait répartir le gage entre les ayants droit. Car c'est là la grande différence entre la simple *traiecticia pecunia*, telle que nous la montre l'œuvre de Synésius, et le *nauticum fenus* : la première repose uniquement sur la bonne foi des contractants, la seconde est un contrat commercial qui prévoit des garanties : le navire et son armement, ou la cargaison. Quel est le rapport entre la garantie et le prêt? En fait nous ne le savons pas, tout ce que nous pouvons dire c'est que la garantie doit être supérieure au prêt. On dit parfois, sur la foi d'un des discours démosthéniens, que la valeur de la garantie doit être le double de celle du prêt, mais il ne nous semble pas que l'on puisse même, pour l'époque classique grecque, tirer une règle générale d'un exemple particulier ². De même, contrairement à ce qui se passait à Athènes, il ne semble pas, tout au moins nous n'en avons trouvé aucun témoignage, que le prêteur à l'époque romaine ait pu assortir son prêt d'un certain nombre d'obligations telles qu'acheter à un endroit déterminé telle ou telle sorte de marchandises ³.

Un usage qui paraît avoir été assez fréquent est celui des emprunts successifs. Un navigateur a fait avant de partir un emprunt, puis, au cours de son voyage, une avarie grave survient à son navire qui demande une réparation coûteuse, comme il a déjà employé son premier prêt ou que celui-ci se révèle insuffisant, il se voit contraint, là où il est, de contracter un nouveau prêt également gagé sur son navire. Si la fortune de mer l'envoie au fond des eaux il ne doit pas plus à son premier prêteur qu'à son second. Si sa campagne commerciale se révèle fructueuse il n'a aucun embarras à se libérer de l'un et l'autre; mais si sa campagne est infructueuse quels vont être les droits de ses divers créanciers? Le principe formulé par le Digeste est que le remboursement des créances doit se faire dans l'ordre où elles ont été contractées; c'est-à-dire que

1. Cf. E. Szlechter, *Le contrat de société en Babylonie, en Grèce et à Rome*, Paris, 1947, p. 268-269.

2. Démosthène, *Contre Phormion*, 6-7; *Contre Lacrite*, 18: « Le contrat porte que le prêt de 30 mines qu'ils ont obtenu de nous était garanti par 3.000 amphores de vin, étant admis que l'hypothèque avait une valeur double », trad. L. Gemet, *op. cit.*, t. II, p. 186, qui commente (n. 2) : « le principe indiqué ici paraît bien être de droit en matière de prêts maritimes ».

3. Si nous reprenons le cas de la réponse de Dioclétien et Maximien à Aurelia Iuliana nous voyons que le prêt a été consenti pour les besoins du commerce mais que rien d'autre n'a été spécifié, Sans cela en effet l'emprunteur ne pourrait se prévaloir, comme il semble l'avoir fait, de ce qu'il a acheté des *merces* qui ont été saisies par l'État.

le second prêteur ne peut faire valoir ses droits tant que le premier n'a pas été intégralement remboursé de son prêt augmenté des intérêts. Ce remboursement ne peut évidemment se faire que par la saisie et la vente du gage ¹.

Tous ces contrats de prêt maritime se font soit directement du propriétaire ou de l'armateur au prêteur, soit, ce doit être le cas le plus fréquent surtout en cours de traversée, par l'intermédiaire du naoclère ou du *magister navis*; mais ceux-ci agissant à l'intérieur de leur préposition engagent absolument le préposant par leur action. Tout au plus pouvons-nous supposer, en vertu du papyrus de Vienne, que, sitôt le prêt conclu en cours de route, les préposants doivent être prévenus par l'envoi d'une copie de l'acte ou d'une simple notification comportant ses principales clauses. Mais l'exécution du contrat à l'arrivée du navire à destination n'est pas obligatoire *ipso facto*. En effet, il peut arriver que le navire arrivant au port avec une cargaison, le navigateur n'ait pas immédiatement, ou tout au moins dans le délai de 20 jours au bout duquel, semble-t-il, le remboursement est exigible, les sommes nécessaires pour le remboursement. Normalement, le prêteur serait en droit de faire saisir le navire ou sa cargaison, suivant le cas, mais en fait il peut avoir intérêt au contraire à se montrer patient et à attendre que la cargaison ait été réalisée au meilleur compte. Dans ce cas, nous voyons que le prêteur peut consentir à l'emprunteur une transformation du prêt maritime, sans doute de son montant et de ses intérêts, en un simple *mutuum* qui commence à courir à partir du moment où le remboursement était exigible ². Cette pratique avait un double avantage pour le prêteur : d'une part elle lui permettait d'augmenter les bénéfices de son prêt et de rester à l'écart d'opérations purement commerciales, comme celles qu'aurait entraînées la vente de la cargaison ou du navire; d'autre part elle lui permettait de faire figure de prêteur compréhensif et par conséquent de pouvoir par la suite passer de nouveaux contrats de prêt maritime.

De même qu'à Athènes les contestations qui pouvaient surgir à propos de l'exécution ou de l'inexécution d'un prêt maritime relevaient de la juridiction des tribunaux commerciaux du Pirée ³, à Rome les mêmes contestations relevaient des tribunaux ordinaires, du tribunal du prêteur à Rome même, mais en vertu de quelle action le prêteur était-il saisi et devait-il rendre sa sentence? La question, importante pour un juriste, est au fond assez peu intéressante à notre point de vue et, comme l'accord est loin d'être fait entre les auteurs, nous

1. Nous voyons apparaître cette pratique dès l'époque grecque classique avec les activités plus ou moins frauduleuses de Phormion qui contracte trois prêts successifs sur le même gage [Démosthène, *Contre Phormion*, 6]. Il va sans dire que si le second prêt a été contracté pour sauvegarder le premier, par exemple pour réparer le navire endommagé par une avarie, les droits du second passent avant ceux du premier, cf. E. Cuq, art. *nauticum fenus*, Dictionnaire des Antiquités; D., XX, 4, 5.

2. E. Cuq, art. cit. supra.

3. L. Gemet, op. cit. Notice du *Contre Zénothémis*, t. I, p. 110-117; *Sur les actions commerciales en droit athénien*, dans Droit et Société dans la Grèce ancienne, Public. de l'Inst. de droit romain de l'Université de Paris, t. XIII, Paris, 1955, p. 173-200; Démosthène, *Contre Lacrite*, 43; Xénophon, *Revenus*, III, 3 : « Si l'on proposait des récompenses aux magistrats du tribunal de commerce qui trancheraient les différends avec le plus de justice et de célérité pour qu'on ne soit pas arrêté quand on veut mettre à la voile ... » (trad. P. Chambry, coll. Garnier, Paris, 1958).

nous contenterons de dire que si l'on admet notre reconstitution de l'acte même du contrat il y aurait de fortes chances pour qu'il s'agisse d'une action *ex stipulatu* ¹.

ναυτικός τόκος *et* *nauticum fenus*

Comme nous l'avons vu il existe d'après nous un certain nombre de différences entre le *nauticum fenus*, tel que nous le voyons pratiquer au travers des textes à l'époque romaine, et le ναυτικός τόκος, tel qu'il nous apparaît au travers des orateurs attiques. Le problème qui se pose est donc celui de savoir si le *nauticum fenus* est l'héritier du prêt grec, c'est-à-dire si les Romains ont reçu le droit grec en la matière, ou s'il n'a rien à voir avec lui et si les similitudes ne sont dues qu'aux remaniements postclassiques, en particulier aux compilateurs de l'époque de Justinien ². Bien que, pour la pratique, ces problèmes aient peu d'importance, ils méritent d'être étudiés pour l'attitude générale du monde romain en présence des activités maritimes.

L'un des principaux arguments mis en avant est que le texte de Plutarque concernant les activités de Caton est un texte sans valeur. Plutarque, tout d'abord, se placerait à un point de vue de vieux Romain ne considérant comme valables que les activités terriennes d'où l'opinion pessimiste qu'il donne concernant le prêt maritime, opinion en contradiction avec ce que Caton lui-même dit des activités commerciales; d'autre part, ce que décrirait Plutarque sous le nom de prêt maritime n'aurait rien à voir avec le prêt maritime, mais serait uniquement une société commerciale. Le premier de ces arguments est exact en ce sens qu'il y a contradiction entre les affirmations de Caton et celles de Plutarque. Mais pourquoi vouloir faire de Plutarque le représentant de la vieille tradition romaine? Ce faisant, Plutarque se révèle comme le terrien qu'il est. Certes, il a voyagé, mais il est avant tout l'homme de la Grèce centrale, or, vouloir faire de tous les Grecs des gens à vocation maritime est une exagération courante, mais tout de même une exagération; le Grec est devenu un marin, mais il n'est pas en principe un marin et l'opposition traditionnelle de Sparte aux activités commerciales, dont nous retrouvons l'écho jusqu'à l'époque des Sévères ³, ne peut tout de même pas être mise sur le compte de Rome. On ne peut donc arguer de cette appréciation péjorative pour déclarer qu'à l'époque républicaine Rome ignorait le prêt maritime. Pour ce qui est du second argument, il nous semble difficile de mettre en doute, par une reconstitution juridique hypothétique, l'affirmation de Plutarque, affirmation qu'il ne fait sûrement que reproduire d'après une source antérieure. Or, ce prêt nous est présenté, non pas comme un prêt sur les marchandises embarquées, mais bel et bien comme un prêt sur le navire, ce qui semble être la forme peut-être la plus classique du prêt maritime. D'autre part, même à supposer qu'il s'agisse d'une société, cette société est une société de prêt dans laquelle les participants cher-

1. Telle est en définitive l'opinion de F. De Martino, *art. cit.*; mais toutes sortes d'autres solutions ont été proposées par les juristes, par exemple *actio praescriptis uerbis* (F. K. Savigny, *System des heutigen römischen Rechts*, Berlin, 1840-1851, t. VI, p. 139 et suiv.; H. Sieveking, *op. cit.*), *actio certae creditae pecuniae* (P. Huvelin, *op. cit.*, p. 205), *condictio ex lege* (B. Mathias, *op. cit.*, p. 53-54) ...

2. F. De Martino, *art. cit.*

3. Philostrate, *Vie d'Apollonios de Tyane*, IV, 32.

chent, comme nous l'avons dit, à diminuer les risques en multipliant les prêts car, sur un grand nombre de navires, toutes les chances sont en faveur du retour de la plupart. Il n'y a donc rien dans ce texte qui doive le faire écarter du dossier du prêt maritime, et il n'y a rien non plus qui aille contre une possible filiation du droit romain par rapport au droit grec.

Un autre argument plus spécifiquement juridique est que les textes du *Digeste*, qui concernent le *nauticum fenus*, ne se réfèrent pas à un prêt du type grec mais ne sont qu'une adaptation des textes concernant le *mutuum*, le prêt ordinaire. En particulier, ce qui est la principale caractéristique du droit grec, le *pretium periculi*, n'existerait pas dans le droit romain, ou tout au moins n'y serait qu'une clause annexe ajoutée tardivement, peut-être même seulement à l'époque justinienne ¹. De même, la garantie hypothécaire ne jouerait qu'un faible rôle dans le *nauticum fenus* alors qu'elle était obligatoire en droit grec.

Ces arguments nous semblent terriblement casuistiques, d'autre part l'expression droit romain est une expression qui nous paraît assez dénuée de sens en l'occurrence et il nous semble qu'il vaudrait mieux parler d'un droit méditerranéen que d'un droit grec et d'un droit romain. Or les Romains, au début de leur histoire maritime, ignorent tout des conditions du commerce maritime ²; ils se trouvent donc soit obligés d'innover, soit obligés d'emprunter. Nous ne nierons donc pas que dans leur besoin d'innovation ils aient pu avoir recours à la seule forme de prêt qu'ils connaissaient, c'est-à-dire le *mutuum*, mais ils durent assez vite se rendre compte que cette forme de prêt était difficile à utiliser pour les besoins du commerce et, au contact des commerçants grecs, ils durent peu à peu adapter les clauses principales du ναυτικός τόκος, c'est-à-dire le *pretium periculi* et le gage hypothécaire. Mais ils n'ont pas adopté purement et simplement, ou plutôt à la longue ce droit s'est transformé pour tenir compte du développement commercial de l'Empire romain. Si bien que le *nauticum fenus*, tel que nous pouvons l'entrevoir, tout en dérivant du prêt à la grosse aventure de l'époque de Démosthène ne lui ressemble plus exactement, il est devenu un instrument plus souple, plus en rapport avec l'intensité du trafic : la principale de ces acquisitions étant à notre avis le fait que non pas l'intérêt mais le temps se trouve en quelque sorte illimité.

La surveillance du prêt

Il est enfin un point sur lequel il y a identité entre les deux formes de prêt maritime, la possibilité pour le prêteur de faire contrôler l'activité de l'emprunteur par un de ses agents. Cette coutume nous est bien attestée à Athènes où nous voyons que Lampis, esclave mais aussi naoclère, est chargé de veiller à l'exécution par Phormion, emporos embarqué sur son navire, des clauses du prêt maritime qu'il a conclu pour les nécessités de son commerce avec Chrysippe ³, ou, encore dans le *Contre Lacrite*, que les esclaves de l'un des copropriétaires du navire sont à bord pour veiller à l'exécution du prêt maritime conclu par l'autre copropriétaire avec leur maître ⁴.

1. F. De Martino, *art. cit.*, p. 226-230.

2. Tenney Frank, *An economic history of Rome*, Baltimore, 1927, p. 112 et suiv.

3. Démosthène, *Contre Phormion*, 5.

4. Démosthène, *Contre Lacrite*, 33.

Cette coutume se retrouve dans le droit romain et semble y être beaucoup plus perfectionnée et institutionnalisée. Déjà pour l'époque républicaine le récit de Plutarque nous en est un témoin. Il nous apprend, en effet, que Caton avait coutume d'embarquer à bord des navires, avec lesquels il avait conclu un contrat de prêt maritime, un de ses affranchis. Celui-ci était destiné à veiller à la sauvegarde des intérêts de son patron et il disposait de plus des éléments nécessaires pour se livrer pour son compte et celui de Caton au commerce lointain ¹. Cet usage est longuement étudié par les textes juridiques qui se posent surtout le problème de savoir si le défraiement de cet esclave à bord, qui incombe au capitaine du navire ou au *magister* naoclère, doit venir en ligne de compte dans le calcul du prêt et de ses intérêts ². Mais ce système nous paraît un système assez primitif qui suppose des opérations commerciales de faible envergure, qui suppose en particulier que le prêteur soit un isolé qui ne possède pas de correspondants au lieu de destination susceptibles de récupérer le montant du prêt. C'est pourquoi nous pensons qu'à l'époque du grand commerce méditerranéen, c'est-à-dire au second siècle de l'Empire et sans doute au IV^e siècle, cet usage devait être exceptionnel.

La garantie de l'État

Le prêt maritime vaut pour le commerce des particuliers, il ne peut valoir pour le commerce de l'État, pour la navigation sur réquisition. Comme, en fait, le prêt maritime joue pour l'économie maritime antique un rôle comparable à celui des assurances modernes, il est normal que, lorsque l'État se substitue aux particuliers pour l'armement d'un navire, il assume les responsabilités qu'auraient assumées les prêteurs à la grosse aventure. Nous avons une première manifestation de cette pratique dans le récit de Tite-Live concernant la vaste entreprise de baraterie montée par quelques spéculateurs au temps de la seconde guerre punique. Après avoir obtenu du Sénat l'engagement que l'État ferait face aux pertes qu'ils pourraient subir pendant le temps qu'ils seraient à son service, ils embarquèrent des objets sans valeur sur des navires hors d'usage et les coulèrent, puis réclamèrent le versement de l'indemnité prévue pour le cas de naufrage ³. Par la suite, à partir du moment où le ravitaillement de Rome devint une nécessité vitale pour l'État, on vit ainsi celui-ci se substituer aux particuliers. Les premières mesures de ce genre connues sont celles prises par Claude lors de la pénurie hivernale du ravitaillement qui l'amènèrent, nous dit Suétone, « à prendre à sa charge les dommages qui pourraient leur arriver du fait du mauvais temps » ⁴. Cet usage exceptionnel au Haut-Empire devint de plus en plus fréquent et, au IV^e siècle, toutes les précautions prises par les bureaux impériaux pour contrôler la réalité des naufrages des navires transportant des cargaisons annonnaires nous montrent bien qu'il était devenu la règle ⁵.

1. Plutarque, *Caton l'ancien*, 22.

2. *D.*, XXI, 2, 4, 1; XLIV, 7, 23; de même le texte de Scaevola cité ci-dessus; cf. P. Huvelin, *op. cit.*, p. 197-198.

3. Tite-Live, XXV, 2.

4. Suétone, *Vie de Claude*, XVIII, 4 *suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset* (trad. H. Ailloud, coll. Budé).

5. *C. Th.*, XIII, 9.

C'est justement l'opposition entre cette pratique et celle du prêt à la grosse aventure, le fait qu'elles sont concomitantes au Bas-Empire et à l'époque justinienne qui se trouvent être une preuve pour l'existence, dans ces périodes d'étatisation intensive, d'une navigation commerciale libre en face des transports annonnaires. Il n'y aurait plus eu que la seconde de ces navigations que le prêt à la grosse aventure n'aurait plus eu de raison d'être.

III. - LE NAULUM, ΝΑΥΛΟΝ

La question du *fenus nauticum* nous amène tout naturellement à examiner la question des prix du transport maritime, prix du transport des passagers aussi bien que prix du transport des marchandises, qu'il s'agisse dans ce second cas du prix de l'affrètement intégral d'un navire ou du prix du transport d'une partie de cargaison.

Qu'est-ce que le naulum?

Nous devons tout d'abord déterminer le sens dans lequel nous utilisons ce terme tout à la fois d'usage juridique et d'usage courant.

Dans la langue juridique le terme est plurivalent ¹ puisqu'il désigne aussi bien une forme de contrat unissant le chargeur ou le passager à son transporteur que le paiement dû pour le transport ². Mais en fait cette plurivalence est encore plus grande si nous considérons la documentation papyrologique et non plus les sources juridiques du *Corpus civilis*. Dans l'Égypte, aux complications administratives et financières innombrables, le mot de ναυλον, aussi bien que le verbe ναυλόω, se retrouvent très souvent dans les papyrus ³. Le verbe n'a pas de pluralité de sens, il signifie « nolisier », c'est-à-dire qu'il se rapporte au contrat qui unit le chargeur et le navire, il est alors utilisé aussi bien pour désigner le fait de donner son navire en location ou au contraire de louer un navire pour le transport d'une cargaison qui vous appartient ⁴. Le mot de ναυλον, lui, est d'un usage beaucoup plus varié. Il désigne souvent le prix du passage à bord d'un navire, voire le prix de transport à dos d'âne ⁵. Nous

1. L. Ménager, *Naulum et receptum rem saluam fore*, Rev. historique de droit fr. et étr., 1960, p. 177-213 et 385-411.

2. Le terme a souvent pour synonyme celui de *uecturae* dans son second sens.

3. Cf. F. Preisigke, *Wörterbuch*, ad uerba,

4. *P. Lond.*, 948, 1; *P. Flor.*, 305, 4.

5. F. Preisigke, *Sammelbuch griechischer Urkunden aus Ägypten*, t. I, Strasbourg, 1915, n° 5637, 5 ναυλα όνων β; de même *B.G.U.*, 249, 16 ναυλωσαι ονάριον.

en trouvons l'un des exemples les plus clairs dans la phrase d'un papyrus du IV^e siècle : ναυλον πλοίου απερχομένου εις Αλεξάνδρειαν ¹ où il s'agit à peu près sûrement du passage d'un individu, par contre la formule ν(αύλου) φ(ορτίων) ² s'entend évidemment du transport d'une marchandise. De même lorsque nous trouvons dans un livre de comptes la mention ναύλου πλοίου κ (c'est-à-dire 800 drachmes) non loin de celle διαγραφής των ναυτων, nous sommes certains qu'il s'agit du prix du passage à bord d'un navire, peut-être même du prix de l'affrètement total d'un petit navire pour une faible traversée ³. Il faut d'ailleurs remarquer que dans le cas du paiement du transport de marchandises nous ne trouvons pas uniquement l'emploi de naulon mais d'autres expressions telles que διαγραφή θαλασσίας ⁴, qui ont à peu près le même sens.

Mais à côté de ce sens le mot de ναυλον, seul ou accompagné de πλοίου ⁵, de θαλασσίον ⁶ ou de θαλασσίων πλοίων ⁷, est un terme fiscal qui sert à désigner un impôt, caractéristique du régime fiscal de l'Égypte romaine, qui vient s'ajouter aux contributions en nature destinées au ravitaillement de Constantinople au IV^e siècle. Comme l'indique son nom cette taxe est destinée à couvrir les frais de transports du blé soit sur le Nil soit sur la Méditerranée, d'où la distinction entre le ναυλον pur et simple et le ναυλον θαλάσσιον ⁸.

Nous nous contenterons ici d'étudier ce qui concerne le *naulum* entendu dans le sens restreint de prix du transport.

Le naulum des passagers

Le transport d'un voyageur à bord d'un navire pose un certain nombre de problèmes matériels qui s'intègrent dans ceux soulevés par le paiement du passage. Le premier est évidemment celui de savoir à quoi s'engage le transporteur vis-à-vis du passager par une convention d'usage qui ne doit pas être exprimée autrement que par le reçu du prix du passage.

Par suite de l'organisation interne du navire le passager ne peut disposer de la moindre intimité à bord; comme nous l'avons vu à part la *diaeta*, sauf les cas extraordinaires de quelques géants de la mer qui n'ont vraisemblablement jamais navigué ⁹, le navire ne dispose pas de cabines. Puisque d'autre part il semble bien qu'il n'y ait pas d'entreponts, même sur les plus gros des navires, comme les navires alexandrins, le passager n'a droit qu'à une place de pont ¹⁰. Dans le cas où il prend place sur un navire non ponté il doit s'installer comme il peut dans la cale parmi les ballots de marchandises embarqués. Les aménagements sont rudimentaires, ils se résument, si nous en croyons Synésius, à

1. *P. Leipzig*, 102, II, 4.

2. *P. O.*, 917, 2.

3. *P. Gron.*, 11, I, 3 et 11; ce qui suppose un paiement distinct pour le navire et pour l'équipage; de même II, 15 ναυλον πλοίου.

4. *P. O.*, 1288, 6.

5. *P. O.*, 2113; *P. Théad.*, 26.

6. *P. O.*, 1905, 9.

7. *P. Leipzig*, 64; *P. O.*, 1428.

8. Cf. A. Déléage, *La capitation du Bas-Empire*, Nancy, 1945, p. 72 et suiv., p. 138.

9. Athénée, *Deipnosophistes*, V, 206; Maxime de Tyr, *Dissertations*, I, 3.

10. Cf. ci-dessus, p. 69.

un simple rideau, toile à voile ou autre, qui sépare la partie réservée aux hommes de celle réservée aux femmes par souci de pudeur¹. Il est possible de plus que, dans les cas d'affluence, le nombre des passagers soit limité en fonction de la surface du pont de telle sorte que la place affectée à chacun ne puisse dépasser la superficie de 0,70 mètre carré². Cette superficie doit laisser libre une partie du pont pour l'équipage et les manœuvres, ce qui fait que l'entassement des passagers doit être moindre en réalité qu'en théorie. Il est évident que pour la nuit les passagers ne disposent que de quelques nattes ou couvertures qu'ils disposent sur le pont, et lorsqu'il pleut, ou que le navire embarque, ils n'ont rien pour se protéger et se font tremper jusqu'aux os³. Le passage comprend la fourniture par le navire de l'eau potable pour la boisson et la préparation des aliments. Cette eau est entreposée à fond de cale dans des récipients adéquats en général en poterie⁴; par contre chaque passager doit avoir dans son bagage personnel, pour lequel il ne paye pas de droit de transport particulier, ses vivres pour la traversée. Ces vivres consistent essentiellement en blé, ou plus vraisemblablement en farine de blé avec laquelle on fabrique une bouillie plus ou moins épaisse, c'est pourquoi les vivres du passager s'appellent tout simplement le σιτος, ce peuvent être également quelques pains⁵. Nécessaire pour la vie des gens à bord ce σιτος est considéré comme un bagage de valeur et ne peut être jeté, en cas de danger maritime, qu'*in extremis*⁶. En effet, par suite du nombre des passagers et des membres de l'équipage, et par suite de la durée des traversées, il représente un volume certain et son jet doit représenter un allègement indiscutable pour le navire. Il en résulte qu'avec les aléas de la navigation la faim et la soif sont deux des plus grands dangers qui peuvent menacer des navigateurs lorsque des vents défavorables ou le calme plat allongent considérablement le temps de la traversée⁷.

Si nous en croyons les *Constitutions apostoliques* et les *Pseudo-clémentines*, dont nous n'avons aucune raison de repousser le témoignage en la matière

1. Synésius, *Lettres*, 4.

2. *Loi rhodienne*, éd. Ashburner, II, 9; cf. ci-dessus p. 69, n. 1.

3. Aelius Aristide, *Discours sacrés*, XL VIII, 65-69.

4. Athénée, *Deipnosophistes*, V, 208 a; Plutarque, *Questions grecques*, n° 54; Grégoire de Nazianze, *Poèmes sur sa vie*, XI, 124-210.

5. *Actes d'André et de Mathias*, 6; sur le régime des marins antiques (et modernes), cf. V. Bérard, *Les navigations d'Ulysse*, t. III, *Calypso et la mer de l'Atlantide*, Paris, 1929, p. 112 et suiv.

6. *Actes des apôtres*, 21, 38; malgré la plupart des commentateurs des *Actes* et malgré les objections de L. Casson et J. Dauvillers, nous considérons que dans ce verset il n'est pas question de la cargaison du navire mais du ravitaillement des passagers et de l'équipage. En effet il nous paraît extraordinaire que, alors que l'on a jeté εκβολην εποιοουντο (terme technique pour le jet de la cargaison), alors que l'on a également jeté par-dessus bord les agrès (27, 18-19), on ait cependant conservé une cargaison de blé à l'intérieur du navire. Par contre il est tout à fait normal qu'ayant jeté la cargaison, ayant jeté les agrès, on ait conservé le ravitaillement et qu'on ne se décide à s'en débarrasser qu'à un moment où, la côte étant en vue, le seul problème qui se pose est celui d'essayer de l'atteindre avec le navire.

7. La soif plus que la faim comme le rappelle V. Bérard, *op. cit.*, *supra*, p. 110 : « Presque jamais dans la complainte du monde levantin les vivres ne viennent à manquer. Mais l'eau parfois et c'est de soif que meurt le petit mousse de l'*Anthologie* (VII, 293) ». Il va sans dire que l'*Anthologie* n'ayant jamais connu la chanson du *Petit navire* il n'y s'agit pas d'un petit mousse mais d'un simple marin.

d'autant qu'il est d'accord avec un passage du Digeste ¹, ceux qui veulent s'embarquer à bord d'un navire n'ont pas directement à faire avec le capitaine, ou, sur les gros navires, avec le *magister* naulère, mais avec un membre de l'équipage désigné par eux pour les représenter auprès des passagers. C'est lui qui se tient à la coupée du navire pour accueillir ceux qui veulent prendre passage et qui perçoit le montant du *naulum*, engageant de ce fait aussi bien celui qui l'a préposé que, par son intermédiaire, l'armateur ou le propriétaire du navire ². Sur les petits navires par contre ce doit être le capitaine ou le naulère, s'il y en a un, qui préside aux rapports avec les passagers comme nous le montrent aussi bien des récits romanesques, tels les Actes de Verceil ³, que des récits de navigations réelles, comme le voyage de Synésius d'Alexandrie à Cyrène ⁴. De toute manière, lorsqu'une contestation vient à surgir, c'est au *magister* naulère que l'on a recours ou au capitaine; l'un, parce que représentant commercial des armateurs, il se trouve naturellement préposé aux rapports avec les passagers; l'autre, parce que responsable, en tant que seul maître du navire, de tout ce qui a trait à la discipline : c'est lui par exemple qui, dans une lettre de Synésius, doit veiller sur un pédagogue ivrogne que l'on renvoie dans son pays d'origine ⁵. De même les passagers doivent-ils se plier à tout ce que peut imposer la navigation : aux escales ils doivent être à la disposition du commandement de façon à ne pas retarder le moment du départ si un vent favorable vient à se lever ⁶; à bord en cas de danger ils doivent obéir aux ordres qui leur sont donnés et se mettre à la disposition des gens du navire pour les aider dans les manœuvres ⁷.

En contrepartie du transport, des droits et aussi des devoirs qui en résultent tant pour les passagers que pour les transporteurs, le passager doit le *naulum*, c'est-à-dire le prix de la traversée. Mais il peut arriver que quelqu'un ait un besoin absolu de faire une traversée, alors qu'il ne dispose pas des ressources nécessaires pour payer le prix de son passage : deux solutions se présentent alors à lui. La première, qui suppose malgré tout un bon état physique et une certaine aptitude à la vie de la mer, consiste à s'engager comme matelot à bord, mais un matelot d'un genre spécial que les textes juridiques distinguent nettement des véritables marins, ce sont les ναυτεπιβάται ⁸, parce que leur dépendance vis-à-vis du commandement du navire pose des problèmes et que l'on peut discuter la question de savoir si, par leurs actes, ils engagent la responsabilité de l'armateur ⁹; nous ne savons d'ailleurs pas s'ils doivent fournir leur ravitaillement ou si celui-ci leur est fourni par le navire, comme sans doute pour les autres matelots. L'autre cas, qui devait être malgré tout plus rare, nous est

1. D., XIV, 1, 1, 5 *magistrum autem accipimus non solum quem exercitor praeposuit, sed et eum quem magister.*

2. *Constitutions apostoliques*, II, 57; *Pseudo-Clémentines, Lettre de Clément*, 14-15, qui les appelle naustologi - ναυστολόγοι.

3. *Actes de Verceil*, 5.

4. Synésius, *Lettres*, 4.

5. Synésius, *Lettres*, 32.

6. Synésius, *Lettres*, 51; Sulpice Sévère, *Dialogues*, 1, 6; Marc le Diacre, *Vie de Porphyre de Gaza*, 55.

7. Achille Tatius, *Leucippé et Clitophon*, III, 1-2, nous montre les passagers courant d'un bord à l'autre pour rétablir l'équilibre du navire, puis participant au jet de la cargaison.

8. D., IV, 9, 7, 2; cf. Rufin, *Histoire des moines*, 29.

9. C'est le problème que pose le Digeste au passage cité ci-dessus.

représenté par les aventures du saint moine Hilarion dans sa *Vie* plus ou moins, plutôt plus que moins, romancée, œuvre de saint Jérôme. Nous y apprenons qu'Hilarion, monté sans argent à bord d'un navire allant de Paraetonium en Sicile, offre au naulère en guise de paiement, ou plus vraisemblablement de caution, un exemplaire des Écritures calligraphié par ses soins ¹.

Il semble en effet, bien qu'en définitive nous n'ayons aucun document précis en la matière, que les voyages aient été assez chers, tout au moins pour une humble bourse. Certes nous trouvons, comme nous l'avons vu, dans quelques papyrus la mention des tarifs de voyages en navires, mais ces mentions ne nous apprennent rien parce que nous ignorons tout des conditions de ces voyages : s'il s'agit de voyages sur mer ou de voyages sur le Nil; et, s'il s'agit de voyages maritimes, d'où et vers où ils se sont déroulés. Il est évident que le prix du voyage devait considérablement varier non seulement en fonction de la distance, mais aussi en fonction du moyen de transport adopté. Nous voyons par exemple que le bienheureux Porphyre de Gaza ne donne que quelques pièces à son disciple Marc pour payer le voyage à bord d'un bâtiment du commerce d'Ascalon à Thessalonique ², et que lui-même pour subvenir aux frais de son voyage de Césarée à Constantinople, ainsi que de celui de son confrère Jean de Césarée et de leurs suites, emporte quarante-trois *aurei*, ce qui représente une assez belle somme, l'excédent des revenus de son église, et trois livres qui semblent n'avoir pas été destinés aux lectures spirituelles mais bel et bien à servir de caution pour quelque prêt, afin de compléter si nécessaire l'argent liquide qu'ils emportaient ³. Or ils voyageaient dans les conditions les plus économiques. Par contre les voyages demi-touristiques, comme celui de Paula en direction de l'Orient ⁴, n'étaient pas à la portée de tout le monde et quand on frétait un navire pour son déplacement le voyage devenait un véritable luxe ⁵.

En règle générale on voyageait à bord des grands transports maritimes, le prix des voyages des passagers représentant un surplus pour l'armateur, parfois même compensant l'absence de fret de retour (c'était tout particulièrement le cas pour les navires qui assuraient le trafic entre l'Égypte et l'Italie) ⁶. C'est là ce qui explique en partie la véritable manie des voyages qui semble avoir atteint la société romaine dès la fin de l'époque républicaine et qui s'est poursuivie tout le long de l'Empire, restant encore excessivement vivace au IV^e siècle et au début du V^e siècle. Voyages d'affaires, voyages de santé, voyages touristiques, sans oublier les pèlerinages, pèlerinages païens vers les grands sanctuaires, puis pèlerinages chrétiens vers les Lieux Saints dont le témoin le plus célèbre est celui de la mystérieuse Ethérie ⁷.

Le naulon pose malgré tout quelques problèmes juridiques et pratiques d'exercice courant. L'un des plus classiques est celui de la femme enceinte

1. Jérôme, *Vie d'Hilarion*, 35; mais en définitive le naulère refuse ses offres et le transporte gratis, de même pour Sérapion (Palladius, *Histoire lausiaque*, 38) qui, lui, considère qu'il doit être transporté gratis.

2. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre*, 6.

3. Marc le Diacre, *Vie de Porphyre*, 34.

4. Jérôme, *Lettres*, 108, 6-7.

5. Palladius, *Histoire lausiaque*, 46, navigation de Mélanie l'Ancienne, mais il s'agit d'un véritable déménagement.

6. Philon d'Alexandrie, *Contre Flaccus*, 5, 25; Stace, *Silves*, III, 2.

7. Éd. H. Pétré, *Sources chrétiennes*, n° 21, Paris, 1948.

qui accouche à bord du navire d'un enfant plein de vie. La question que pose la pratique juridique est, comme on s'en doute, celle de savoir si l'on doit faire payer un naulon pour ce nouveau passager ou si son voyage se trouve couvert par le prix payé par sa mère. La réponse des juristes est en faveur de la gratuité, arguant du fait que l'on ne pourrait exiger un prix de passage important pour l'enfant étant donné qu'il n'utilise que fort peu ce que le navire met à la disposition des voyageurs. Autrement dit la dépendance totale de l'enfant vis-à-vis de sa mère, même au point de vue nourriture, l'emporte sur toute autre considération ¹. Les autres problèmes sont essentiellement des problèmes de responsabilités réciproques que nous retrouverons par ailleurs.

Le naulum des marchandises

Au point de vue de la pratique nous devons distinguer le cas où l'utilisateur, sans se substituer pour autant à l'armateur, loue intégralement le navire pour le transport d'une cargaison et le cas où le navire embarque des marchandises appartenant à des propriétaires divers.

Dans le premier cas, que le commerçant accompagne ou n'accompagne pas sa cargaison, les problèmes sont relativement simples : c'est le cas par exemple de l'emporos de statues de la *Vie d'Apollonius de Tyane* dont nous avons déjà parlé ². Pour ce qui nous intéresse présentement nous devons remarquer que la manière dont se présente la cargaison importe peu, étant donné qu'il n'y a pas de discussion possible à l'arrivée pour la répartir, et que la recherche des responsabilités est limitée à son strict minimum, si l'on peut dire. Au point de vue du *naulum* proprement dit la question qui se pose est de savoir si, étant donné qu'il est proportionnel à la longueur de la route à suivre, il dépend du volume de la cargaison ou s'il est indépendant de celle-ci. Bien que nous n'en ayons pas de témoignage il nous paraît normal de penser que, la location du navire étant une location globale, elle est indépendante de la valeur et du volume de la cargaison. Là encore les papyrus ne nous apportent aucune aide étant donné que, si nous avons quelques chiffres dans des livres de compte, nous ne savons pas à quoi ils correspondent ³.

Dans le second cas un certain nombre de questions primordiales se posent que nous avons déjà évoquées au passage ⁴, mais sur lesquelles il nous faut revenir plus longuement : ce sont celles qui ont trait à la reconnaissance de la marchandise, questions très importantes lorsque personne ne l'accompagne. Comme nous l'avons dit, l'emballage joue alors un très grand rôle. Suivant les produits transportés cet emballage peut consister en amphores, et nous savons

1. *D.*, XIX, 2, 19, 7 Si quis mulierem uehendam nauī conduxisset, deinde in naue infans natus fuisset, probandum est pro infante nihil deberi, cum neque uectura eius magna sit neque his omnibus utatur, quae ad nauigantium usum parantur.

2. Philostrate, *Vie d'Apollonius de Tyane*, V, 20.

3. *D.*, XIV, 2, 10, 2 Si conduxisti nauem amphorarum duo milium et ibi amphorarum portasti, pro duobus milibus amphorarum pretium debes. Paulus : immo si auersione nauis conducta est, pro duobus milibus debetur merces : si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet : nam pro tot amphoris pretium debes, quot portasti. La solution présentée par le *Digeste* est la solution logique, cependant on peut se demander si la discussion elle-même n'est pas la preuve que cette solution n'était pas considérée comme normale par tous.

4. Cf. ci-dessus, p. 77-79.

que l'amphore antique ne sert pas qu'à transporter des liquides ou des grains ¹, en vases de terre cuite de capacité moindre ², en ballots cousus et cordés ³, en corbeilles ⁴. Il faut donc que l'on puisse reconnaître le propriétaire ou le destinataire; il faut aussi, lorsqu'il s'agit d'objets divers, que le destinataire puisse reconnaître ce qui doit lui revenir. Le cas des amphores est bien connu grâce aux nombreux fragments qui en ont été retrouvés principalement au « monte Testaccio » romain, mais aussi un peu partout dans l'Empire romain. La reconnaissance se fait par le moyen des inscriptions portées sur la panse et sur les anses du récipient. Mais, comme ces inscriptions sont pour la plupart des graffites en cursive, et fortement abrégés, leur interprétation est assez délicate ⁵. Nous savons que l'on y retrouve la marque de fabrique de l'amphore, ce qui permet de connaître son origine ⁶, des inscriptions douanières attestant le paiement des droits ⁷, des inscriptions indiquant le navire sur lequel elles ont été chargées et, pour bien le déterminer, son nom, celui de son capitaine ou de son *magister*-naulère, voire les deux ⁸, la qualité de la marchandise contenue ⁹, enfin le destinataire ¹⁰. Comme les amphores formaient un matériel d'emballage perdu, c'est-à-dire non réutilisé pour le transport, les indications qu'elles portent ne peuvent être mises en doute ¹¹. Pour ce qui est des ballots

1. F. Benoît, *L'archéologie sous-marine en France*, comptes rendus de l'Acad. des Inscr. et Belles-Lettres, 1961, p. 343.

2. F. Benoît, *L'épave du Grand-Congloué*, *op. cit.*, p. 168.

3. *P. Michig.*, 468; Espérandieu, *Recueil*, t. I, n° 164; t. II, n° 1670; t. VI, n° 5186.

4. *P. Michig.*, 468; *D.*, XIX, 2, 31.

5. Le plus grand nombre a été trouvé à Rome au « monte Testaccio », cf. R. Étienne, *Les amphores du Testaccio au III^e siècle*, *op. cit.*, qui donne la bibliographie.

6. En principe ces marques de fabrique sont imprimées dans la pâte, en général sur le col de l'amphore, avant la cuisson; cf. A. Grenier, *Manuel*, t. II-2, p. 624 et suiv.; à l'heure actuelle la marque la plus célèbre est indiscutablement celle de Sestius grâce à la fouille de l'épave du Grand-Congloué, cf. E.-L. Will, *Les amphores de Sestius*, *Rev. arch.*, de l'Est et du Centre-Est, t. VII, 1956, p. 224-244; F. Benoît, *L'épave du Grand-Congloué*, p. 164-169.

7. La question se pose à propos des amphores espagnoles du « Testaccio » et donne lieu à controverse. T. Frank, *On the export tax of spanish harbors*, *Am. Journal of arch.*, t. LVII, 1936, p. 87-90, et *Notes on roman commerce*, *Journal of roman studies*, t. XXVII, 1937, p. 72-79, voit dans les marques *aa* ou *aaa* les chiffres attestant le paiement de la taxe d'exportation au port d'embarquement. Cette thèse est acceptée et développée avec quelques correctifs par S. J. De Laet, *Portorium*, p. 291-294. Par contre elle est combattue par R. Étienne, *Quadragesima ou Quinquagesima Hispaniarum*, *Rev. des ét. anc.*, t. LIII, 1951, p. 62-70, qui n'accepte pas les taux proposés aussi bien par T. Frank que par S. J. De Laet. A. Balil Illana, *La tesa del portorium en Hispania*, *Archivo esp. de Arqueologia*, 1953, p. 185-187, se contente d'exposer les thèses en présence sans prendre parti.

8. *Notizie degli scavi*, 1905, p. 257; *Année épigraphique*, 1951, n° 165.

9. Cf. les exemples donnés par A. Grenier, *Manuel*, p. 112, p. 616, souvent cette inscription est accompagnée de la mention du poids de l'amphore et de son contenu.

10. *Année épigraphique*, 1951, n° 165.

11. Emballage perdu, les amphores étaient soit cassées, d'où les dépotoirs comme le « monte Testaccio », soit utilisées à d'autres usages comme la construction; certains autres modes d'emballage, qui pouvaient être réexpédiés sous un faible volume, devaient être retournés à l'expéditeur, ou réutilisés en tant que tels, c'est le cas des outres qui, comme nous l'apprend l'édit de Dioclétien, étaient louées tant par jour (X, 15). Les inscriptions sur amphores que nous avons signalées ne sont pas les seules, on y trouve également le lieu d'origine et le nom du propriétaire expéditeur. Ce dernier est souvent, au début du III^e siècle, un domaine impérial, d'où la mention *fisci rationis patrimonii*... d'un certain nombre d'amphores (cf. R. Étienne, *Amphores du Testaccio*, *art. cit.*), mais en déduire de là l'existence d'une flotte impériale de commerce nous paraît une extrapolation abusive.

ou des corbeilles, matériel d'emballage qui ne supporte pas d'inscriptions et dont de plus la fragilité fait que nous ne pouvons en avoir conservé, les procédés de reconnaissance étaient autres : il s'agissait essentiellement des plombs qui, placés sur les cordes d'emballage, permettaient de s'assurer que le colis n'avait pas été ouvert en cours de transport. Ces plombs, dont nous avons trouvé de nombreux exemplaires dans certains points de transit ¹, n'avaient pas tous la même signification. De même que pour certains des graffites des amphores, certains plombs étaient des marques douanières qui attestaient que le colis avait satisfait à ses obligations en la matière ou qu'il en était dispensé ². Mais un grand nombre des plombs que nous avons retrouvés sont des plombs de propriétaires, c'est-à-dire des plombs destinés à permettre de savoir à qui appartenait le colis. Mais pour ce qui est de la destination, voire de l'origine des colis, nous ne savons pas comment elles étaient spécifiées, sans doute des marques sur l'emballage lui-même, ce qui nous explique que nous n'en ayons rien conservé ³.

Ce qui est à notre avis le plus important, et que nous connaissons grâce aux papyrus, c'est que, surtout lorsqu'il s'agit d'une expédition non accompagnée, on dressait un véritable connaissance, c'est-à-dire la liste des marchandises embarquées. On peut alors supposer que cette liste était faite en plusieurs exemplaires dont l'un était adressé au destinataire et lui permettait de vérifier si la livraison correspondait bien à l'expédition. Ce connaissance décrivait l'aspect extérieur des ballots ou des autres emballages et donnait la liste détaillée de leurs contenus ⁴. Ainsi les parties en présence pouvaient-elles introduire les réclamations nécessaires en cas de perte ou de dommage auprès des responsables du navire. Une pareille procédure suppose donc que ces derniers en avaient reçu une copie et avaient été à même de vérifier son exactitude.

Ainsi le *naulum* donnait-il naissance à deux formes de relations entre gens de la mer et usagers qui existent toujours : la charte-partie, c'est-à-dire la location en entier du navire, et le connaissance, c'est-à-dire la liste des marchandises embarquées.

1. Les plus nombreux ont été trouvés à Lyon dans la Saône et sur ses berges (P. Dissard, *Collection Récamier, catalogue des plombs antiques (sceaux, tessères, monnaies et objets divers)*, Paris-Londres, 1905) mais ils ne sont pas les seuls, d'où les nombreux ouvrages de M. Rostovzev qui leur sont consacrés. Des aperçus rapides sur la question sont donnés par A. Grenier, *Manuel*, t. II-2, p. 643-663, pour tout ce qui les concerne et par S. J. De Laet, *Portorium*, p. 164-166, pour ce qui concerne les douanes.

2. Parmi les plombs trouvés à Lyon certains portent la mention *St(ationis) Arel(atensis)* qui laisse supposer que les ballots sur lesquels ils se trouvaient avaient satisfait aux obligations de la *quadregesima Galliarum* à leur débarquement à Arles et n'avaient donc pas à payer à leur arrivée à Lyon ou se trouvait la station principale de l'impôt. D'autres sont des plombs au nom de légions qui doivent non seulement indiquer la destination du colis sur lequel ils se trouvaient, mais aussi spécifier qu'ils sont exempts des droits de douane.

3. Un grand nombre de plombs portent un nom en abrégé et la mention *mercator*, ce qui montre bien qu'il s'agit des commerçants et non des propriétaires-producteurs. Cependant un certain nombre de plombs indiquent l'origine du contenu, ce sont ceux qui, comme les amphores dont nous venons de parler (p. 367, n. 11), portent la mention abrégée *rationis patrimonii* qui indique qu'ils proviennent d'un domaine impérial.

4. *P. Michig.*, 468; si nous en croyons les papyrus égyptiens le connaissance ferait partie du contrat passé entre le chargeur et le transporteur puisque la plupart de ces contrats comportent la liste du contenu de la cargaison.

L'édit de Dioclétien

Notre connaissance des tarifs pratiqués pour les transports maritimes serait à peu près inexistante si nous n'avions le bonheur de posséder, depuis quelque vingt ans, la partie de l'édit du maximum de Dioclétien concernant ces tarifs. Si nous l'avons déjà étudié en ce qui concerne ses enseignements sur les routes de la Méditerranée, il nous faut maintenant y revenir pour la question des tarifs eux-mêmes. Pour comprendre l'intérêt et les limites de ce texte, il ne faut pas oublier les circonstances de sa publication, circonstances qui nous sont rappelées dans son introduction. Par suite de la crise économique et de l'âpreté au gain des trafiquants, les prix montaient constamment, même pas de jour en jour, mais presque d'heure en heure ¹ (il s'agit évidemment d'une exagération dont certaines crises modernes du même genre montrent qu'elle n'était peut-être pas tellement forte), c'est pourquoi les empereurs, en l'occurrence Dioclétien, prirent-ils l'initiative de fixer un juste plafond aux prix pratiqués. Le chapitre qui nous intéresse commence par une clause générale qui rappelle le but de l'édit : « prix des transports maritimes d'un lieu vers une province, qu'il n'est permis à personne de dépasser » ². Puis vient toute une série de traversées groupées d'après le port d'origine avec les prix en regard. Certes, si nous en croyons le fameux témoignage de Lactance ³, cet édit que Dioclétien aurait voulu faire appliquer par la force, allant jusqu'à faire périr les contrevenants, ne connut qu'un échec retentissant, ce qui ôte beaucoup à la valeur des tarifs qu'il nous fournit. Cependant, en nous montrant les estimations considérées comme normales par les empereurs et en nous fournissant un point de comparaison entre les tarifs de transport et le tarif des marchandises transportables elles-mêmes, il est pour nous un document capital de la vie économique du monde romain et c'est à partir de lui que nous pouvons faire, dans la mesure où nous avons d'autres documents de ce genre, une étude des variations des prix dans l'Empire romain.

Quels sont donc les enseignements que nous pouvons en tirer? Ce qui saute aux yeux, sitôt que l'on se penche sur ce texte, c'est que, contrairement à ce que l'on pourrait penser d'après les textes que nous avons cités concernant le tonnage des navires, le tarif du fret est calculé à partir d'une mesure connue, mais inusitée, le *castrensis modius*, double du *modius* ordinaire. Mais, ce qui est le plus original, lorsque l'on considère cette unité de volume, c'est qu'elle correspond en gros à la capacité d'une amphore italique moyenne, comme les amphores italiques de l'épave du Grand-Congloué par exemple ⁴. Cette utilis-

1. *Édit de Dioclétien*, pr., *Etenim si ea, quibus nullo sibi fine proposito ardet auaritia desaeuiens - quae sine respectu generis humani non annis modo uel mensibus aut diebus set paene horis ipsisque momentis ad incrementa sui et augmenta festinet - aliqua continentiae ratio frenaret.*

2. Année épigraphique, 1947, n° 148, 1. 22-23 *ex quibus locis ad quas prouincias quantum nauli excedere minime sit licitum*. La comparaison avec le début du tarif lui-même *quae pretia in singularum rerum uenditionibus excedere nemini licitum sit hic infra ostenditur* montre que le fragment d'Aphrodisias doit être corrigé et que le lapicide a écrit *minime* pour *nemini*.

3. Lactance, *De la mort des persécuteurs*, VII, 6-7 *Idem cum uariis iniquitatibus immensam faceret caritatem, legem pretiis rerum uenaliu statuere conatus est. Tunc ob exigua et uilia multus sanguis effusus, nec uenale quicquam metu apparebat et caritas multo deterius exarsit, donec lex necessitate ipsa post multorum exitium solueretur.*

4. Cf. ci-dessus, p. 67.

tion a fait penser à certains que l'édit ne concernait que les transports de céréales, d'autant plus qu'il y est manifestement question, à la fin des fragments conservés, des transports annonaires. Mais comme l'a fait remarquer E. R. Graser, si les céréales étaient l'objet le plus important du commerce maritime, au moins pour le volume des quantités transportées, elles n'étaient pas le seul; cependant elles peuvent avoir amené le législateur à se servir uniquement de la mesure employée par ailleurs dans l'édit pour la tarification des grains ¹. Ce qui confirme cette position c'est ce qui est dit à propos du prix de transport des animaux domestiques. Bien que les lignes qui nous donnent la manière de calculer leur fret soient très gravement mutilées, nous nous rendons compte que le transport du bétail donnait lieu à une estimation forfaitaire, indépendante de la qualité du bétail et de son poids réel. Cette évaluation est uniformément fixée à 25 *castrenses modii*; c'est en fonction d'elle que les animaux payent une surtaxe qui varie en fonction de l'encombrement que représente l'animal. Cette surtaxe est de l'ordre de 60 deniers par *castrensis modius* pour les gros animaux (animaux de selle et de bat, gros bétail), elle n'est que de 10 deniers pour le petit bétail ². Autrement dit, si nous prenons pour exemple le trajet Alexandrie-Rome pour lequel une marchandise normale paye un *naulum* de 16 deniers par KM, un bœuf exigera un *naulum* de $(60 \times 25) + (16 \times 25) = 1.900$ deniers alors que pour le même trajet un porc ne payerait que $(10 \times 25) + (16 \times 25) = 650$ deniers. Telle est du moins la manière dont nous interprétons ce passage tout en nous rendant compte de ce qu'elle a d'hypothétique étant donné les manques de l'inscription.

Une autre constatation qui s'impose à nous c'est que les tarifs doivent être les mêmes pour les voyages aller que pour les voyages retour, et cela malgré la diversité des conditions de la navigation. Ainsi le prix de transport sur la ligne Alexandrie-Rome et retour est le même; pourtant les conditions de la navigation font que le trajet aller est beaucoup plus difficile et souvent beaucoup plus long que le trajet retour. Nous déduisons ce fait de ce que notre texte ne nous donne jamais deux tarifs distincts pour une même ligne. Nous possédons ainsi les tarifs au départ d'Alexandrie et au départ de Nicomédie : or, si nous voyons apparaître le prix du transport sur la ligne Alexandrie-Nicomédie, inversement rien ne nous est dit pour le prix Nicomédie-Alexandrie, c'est donc que les deux sont semblables.

L'étude des prix nous montre d'autre part que ceux-ci ne sont pas absolument proportionnels à la longueur de la traversée. C'est ainsi qu'au départ de Nicomédie le prix de la traversée est de 6 deniers pour Éphèse et de 8 deniers pour Thessalonique, bien que la distance soit à peu près la même. De même au départ des ports de l'Orient (c'est-à-dire des ports de la côte de Syrie et de Phénicie) le tarif pour l'Afrique, sous entendu Carthage, est de 16 deniers, alors qu'au départ des ports de l'Asie (c'est-à-dire l'Asie Mineure) le prix de la

1. E. R. Graser, *The economic significance of two new fragments of the edict of Diocletian*, Transactions and proceedings of the Amer. philolog. assoc., t. LXXI, 1940, p. 157-174.

2. *Fragments d'Aphrodisias*, B. 17 à 20 [*de animalibus*] *item et pecoribus id observari debet / [... p]ro castrensibus modiiis uiginti quinque [... equus e]t burdo et bos et asianu[s] in KM⁰ uno sexaginta / [...]t et porcus in KM⁰ decem imputentur*. Nous restituons *pro* à la ligne 18 et *equus* à la ligne 19, nous empruntons les autres restitutions aux éditeurs.

traversée pour cette même Afrique n'est que de 8 deniers, et que pour la traversée Orient-Lusitanie, côte atlantique de notre Portugal, le coût n'est que de 26 deniers et pourtant les navires se rendant d'Orient en Atlantique passent obligatoirement par le détroit de Sicile donc par la région d'Afrique. Cette inégalité des prix suivant les traversées ne peut s'expliquer que par l'entrée en ligne de compte d'un autre facteur qui est un facteur économique : l'intensité du trafic. Il est normal en effet que, pour une traversée sur laquelle on est certain de trouver un fret abondant, les prix soient inférieurs à ceux réclamés pour une ligne peu fréquentée. Il est ainsi vraisemblable que si la Cyrénaïque apparaissait dans notre édit, les tarifs la concernant, quelle que soit l'origine des voyages, seraient beaucoup plus élevés que ceux que nous avons et cela par suite de sa décadence économique au IV^e siècle.

De toute manière, comme on l'a déjà fait remarquer ¹, les prix des transports maritimes donnés par l'édit sont assez modérés par rapport aux autres prix. Ainsi pour le blé de première qualité, le *frumentum*, dont le prix est de 100 deniers le KM², le prix du voyage d'Alexandrie à Rome, voyage encore habituel à l'époque, ne représente que un peu plus de 1/6^e de sa valeur (16 deniers le KM). Et encore ce chiffre est beaucoup trop fort puisqu'il s'agirait de blé transporté en dehors de l'annone, ce qui devait être assez rare. Pour les blés de l'annone, les *frumenta fiscalia*, nous savons qu'ils jouissaient d'un tarif préférentiel qui ne nous a malheureusement pas été conservé par suite de l'état de l'inscription. Or, si nous comparons les tarifs maritimes aux tarifs des transports terrestres tels qu'ils apparaissent dans l'édit, nous voyons qu'ils sont très bon marché. Les transports terrestres sont calculés par charge et par mille pour le portage à dos d'homme, 2 deniers par mille (la charge humaine doit être estimée à une quarantaine de kilogrammes); l'ânée 4 deniers par mille (environ 90 kg puisque double de la charge humaine); enfin, la charge du chameau qui est estimée à 600 leitra, soit environ 195 kilogrammes, 8 deniers par mille. D'un autre côté, la charrette dont la capacité est de 1.200 leitra, soit entre 390 et 400 kilogrammes, demande un paiement de 20 deniers pour un mille ³. Cette disproportion de tarif qui s'explique par les difficultés du transport terrestre ⁴ montre pourquoi les transports par voie d'eau étaient,

1. E. R. Graser, *art. cit.*

2. Édit de Dioclétien, I, 1 *frumenti KM* * - *centum*.

3. Édit de Dioclétien, XVII, 1-5 : ([Greek text](#)). La ligne 2 qui comporte un salaire et non une *uctura* doit se rapporter au salaire du conducteur ce qui augmente d'autant le prix des transports par terre. Pour la charge humaine nous l'estimons en fonction de la charge du fantassin, estimation vraisemblablement inférieure à la réalité, pour l'ânée nous l'estimons en fonction du fait que son tarif est double de celui de la charge humaine et moitié de celui de la charge du chameau et en fonction de ce que de nombreux papyri nous donnent comme charge normale de l'ânée 4 artabes de lentilles (par exemple F. Bilabel, *Sammelbuch*, t. IV, Heidelberg, 1931, n° 7365). Si l'on prend pour l'artabe la mesure officielle de 29,18 litres et si on accorde aux lentilles une densité voisine de 1,2 on obtient 97 kg.

4. Longueur des routes, relais, mauvaise utilisation relative de la force animale (sans pour autant accepter tout des théories de Lefebvre des Noettes, *L'attelage et le cheval de selle à travers les âges. Contribution à l'histoire de l'esclavage*, Paris, 1931, dont M. Rostovzev avait déjà signalé les faiblesses dans la *Storia economica e sociale*, p. 439).

partout où cela était possible, préférée aux transports par voie de terre.

Si nous considérons maintenant les tarifs de l'édit en eux-mêmes, nous voyons que les plus élevés se montent à 26 deniers le KM pour le parcours Orient-Lusitanie et les moins élevés à 4 deniers pour le parcours Afrique-Gaule et le parcours Rome-Gaule. Ces derniers tarifs sont d'autant plus remarquables que les prix pour les parcours Rome-Sicile d'une part, et Afrique-Sicile d'autre part, sont l'un et l'autre de six deniers, ce qui laisse donc supposer que la Sicile est en dehors des grands courants d'échange à ce moment et que les rapports Afrique-Gaule sont fréquents et faciles. Si nous classons les tarifs, tels qu'ils nous sont donnés par l'édit, en fonction de leurs prix dans l'ordre décroissant, nous obtenons le tableau suivant :

26 deniers	Orient - Lusitanie.
24 deniers	{ Orient - Gaules ; { Alexandrie - Aquilée.
22 deniers	{ Orient - Bétique ; { Orient - Aquilée.
20 deniers	Orient - Espagne.
	{ Alexandrie - Dalmatie ; { Orient - Rome ;
18 deniers	{ Afrique - Salone ; { Rome - Thessalonique ; { Nicomédie - Rome.
	{ Alexandrie - Rome ; { Orient - Salone ;
16 deniers	{ Orient - Afrique ; { Orient - Sicile ; { Asie - Rome.
	{ Afrique - Pamphylie ; { Rome - Achaïe ;
14 deniers	{ Nicomédie - Salone.
	{ Alexandrie - Nicomédie ; { Alexandrie - Byzance ; { Alexandrie - Thessalonique ;
12 deniers	{ Orient - Byzance ; { Asie-Dalmatie ; { Afrique - Achaïe ; { ? - Phénicie.
	{ Alexandrie - Afrique ;
10 deniers	{ Alexandrie - Sicile ; { Orient - Éphèse ; { Rome - Espagne.

	{ Alexandrie – Éphèse ;
	{ Asie – Afrique ;
8 deniers	{ Afrique – Espagne ;
	{ Rome – Gaules (?) ;
	{ Nicomédie – Thessalonique ;
	{ ? – Pamphylie.
	{ Alexandrie – Pamphylie ;
6 deniers	{ Afrique – Sicile ;
	{ Rome – Sicile ;
	{ Nicomédie – Éphèse.
4 deniers	{ Afrique – Gaule ;
	{ Rome – Gaule.

Tarifs auxquels viennent s'ajouter un certain nombre d'autres pour lesquels nous n'avons malheureusement conservé que la valeur ou pour lesquels nous ne possédons que quelques mots, qui nous montrent qu'il s'agit des tarifs en direction des principaux ports de la mer Noire : Tomis, Sinope, Trapézonte, Amastris. Les fragments se terminent sur les clauses concernant le transport du bétail, celles concernant les blés fiscaux, la navigation fluviale et la navigation entre Ravenne et Aquilée, sans doute par l'intermédiaire des lagunes des *septem maria* ¹.

Ces tarifs, qui paraissent assez faibles par rapport aux prix accordés aux marchandises, devaient permettre cependant quelques bénéfices aux armateurs. Si nous considérons en effet un tonnage de 10.000 *modii*, nous obtenons pour un voyage Alexandrie-Rome à pleines cales, un *naulum* de 80.000 deniers, auquel il faut ajouter le prix de passage payé par les voyageurs embarqués. Comme le navire peut assurer en temps normal un aller et retour sur la distance, plus un autre voyage sur un trajet inférieur, on peut estimer qu'un navire de 10.000 *modii* doit assurer à son armateur une recette de l'ordre de 200.000 deniers dont il faut évidemment défalquer les frais d'entretien du navire, le paiement de l'équipage et les taxes de port.

Les revenus de l'armement

Ceci nous amène à nous demander quels gains on peut espérer, non pas du commerce maritime proprement dit, mais de l'exploitation du navire pour les besoins d'autrui. Il est évident que ces profits ont dû varier suivant les époques et suivant aussi la fortune de mer. Ces profits sont de plus fonction du nombre de navires dont dispose l'armateur. Mais, là encore, par suite de la faiblesse de nos données nous ne pouvons guère aboutir à des résultats satisfaisants.

1. B, lignes 23-25 ... *a qua discindentis per singulos M * unum / ... milia passus XX per singulos M* duos / ... Rau]enna Aquileiam in M* septemilia quingenis*. Donc pour les transports par barques à l'intérieur des terres les calculs sont faits en **modii** et non plus en *castrenses modii*; il semble que les tarifs distinguent la descente et la remontée des rivières et que les tarifs de la descente soient bien inférieurs à ceux de la remontée. Pour la navigation sur les *septem maria*, cf. ci-dessus p. 37 et L. Ruggini, *Economia e società*, p. 344, n. 404.

Nous venons de voir ce que pouvait rapporter l'exploitation d'un navire de moyen tonnage sur la route Alexandrie-Rome en fonction de l'édit de Dioclétien, mais nous ne devons pas oublier qu'il s'agit là de tarifs qui semblent bien n'avoir jamais été appliqués et que les intéressés considèrent comme très inférieurs à ce qu'ils s'estimaient en droit d'exiger ¹. Nous ne pouvons nous appuyer sur le passage de Pétrone concernant la fortune de Trimalchion, étant donné que celle-ci a été acquise par le moyen du commerce maritime et non de l'exploitation d'un navire. Par contre, nous pouvons considérer que la fortune de l'hérésiarque Marcion a été acquise par son intermédiaire, or nous savons, tout au moins telle est la tradition rapportée par Tertullien, qu'à son arrivée à Rome il fit à l'Église de la capitale un don de 200.000 sesterces, ce qui représentait à l'époque la valeur du traitement annuel d'un procureur impérial de la seconde classe, chef de service administratif comme les procureurs du patrimoine ou ceux de la taxe sur les héritages, chefs militaires comme les préfets de la flotte de Misène ou encore gouverneurs de provinces comme les gouverneurs de Maurétanie ou de Thrace ². On peut donc estimer, étant donné qu'il n'est nullement dit que Marcion avait abandonné toute sa fortune à l'Église de Rome, que l'hérésiarque avait accumulé grâce à l'exploitation du transport maritime une fortune considérable. Cela d'autant plus que, si nous comparons ce chiffre avec ceux que pourraient nous fournir l'édit de Dioclétien, nous constatons que ces 200.000 sesterces représentent quelque 2.500.000 deniers de la réforme dioclétienne, c'est-à-dire le *naulum* d'un navire de 10.000 *modii* exploité sur la ligne Alexandrie-Rome pendant douze ans.

Dans le même ordre d'idée nous pouvons nous faire une opinion sur les bénéfices des transports maritimes à l'époque antonine par la richesse de certains grands entrepreneurs occidentaux, telle qu'elle nous apparaît au travers de l'épigraphie. Si, comme nous l'avons vu, les Fadii narbonnais doivent être considérés comme étant des naviculaires exploitant les routes commerciales maritimes de la Méditerranée occidentale ³, ils sont indiscutablement parmi les plus riches habitants du vieux port gaulois puisque l'un d'entre eux, S. Fadius Musa, a reçu un certain nombre de prêtrises, qui s'accompagnent d'obligations financières assez lourdes; protecteur de certaines corporations il les assiste financièrement; bien plus il paye de son argent la reconstruction du Capitole de la colonie détruit par l'incendie de 149 ⁴. Cette puissance financière des armateurs explique suffisamment que les préfets de l'annone aient pris des ménagements à leur égard et mis un frein aux tentatives de leurs subordonnés d'exploiter abusivement l'activité des naviculaires ⁵.

Tout ce que nous venons de voir repose sur des interprétations de textes et de chiffres; cependant nous avons, au moins en apparence, une donnée excès-

1. D'où l'échec de l'édit.

2. Tertullien, *De la prescription contre les hérétiques*, XXX, 1-2 *Ubi tunc Marcion, Ponticus nauclerus, Stoicae studiosus? ... (eiectus est) Marcion quidem cum ducentis sestertiis quae ecclesiae intulerat*. Sur les traitements et la hiérarchie des procureurs, cf. H.-G. Pflaum, *op. cit.*, t. I, p. 230 et suiv.

3. Cf. ci-dessus, p. 250.

4. A. Grenier, *Manuel*, t. III-1, p. 278-279.

5. *CIL* III, 14165, 8 inscriptions des naviculaires d'Arles à Beyrouth.

sivement claire concernant le rapport de l'armement à la fin du second siècle ou au début du troisième, c'est ce que nous dit Lucien au sujet de l'*Isis*. Lorsque le héros du dialogue s'adresse à un matelot du navire pour savoir ce que peut rapporter un pareil navire, celui-ci lui répond que son rapport minimum est de 12 talents attiques ¹ et c'est à partir de ce chiffre que s'échafaude le rêve qui est le thème du dialogue. Mais le texte est assez peu explicite en ce sens que nous voyons mal s'il s'agit simplement du rapport du *naulum*, ou plus largement si l'armateur est un armateur négociant et si le rapport est celui de l'entreprise commerciale et non de l'entreprise de transport. D'autre part, comme nous l'avons dit en étudiant le tonnage du navire, l'œuvre de Lucien est tout empreinte d'une exagération telle qu'il est en définitive assez difficile de s'appuyer sur les chiffres qu'elle donne, tout au plus pouvons-nous dire qu'elle confirme en gros l'importance des revenus des transports maritimes. Nous pouvons en conclure que, contrairement à l'idée qui paraît se dégager de l'édit de Dioclétien, le coût des transports maritimes devait être relativement élevé à l'époque classique, sans que nous puissions voir exactement quel était son rapport au coût moyen des denrées transportées. D'autre part, le préambule de l'édit nous affirme qu'à la fin du III^e siècle les prix pratiqués par les armateurs étaient devenus absolument prohibitifs et contribuaient fortement à la gigantesque inflation des prix de la période.

Cela ne peut nous étonner car nous avons un témoignage, témoignage sur lequel nous nous sommes déjà appuyé, montrant qu'en période de crise économique le prix du transport devenait tel qu'il en résultait un renchérissement extraordinaire de la marchandise. Nous devons en effet revenir ici sur le texte de Cassiodore que nous avons également étudié à propos du tonnage des navires ². D'après ce texte, pour conjurer la famine qui menace Rome, le roi ostrogoth Théodoric profite de ses bonnes relations avec l'Espagne wisigothique pour rétablir « l'antique tribut » et faire venir du blé espagnol en Italie. Mais les naoclères qui sont chargés du transport, ce qui laisse supposer qu'il s'agissait de plusieurs navires, aux prises sans doute avec des vents défavorables, « ne supportant pas les ennuis des retards » sont passés en Afrique et y ont vendu leur cargaison. Leur prix de vente se décompose en 280 sous d'or pour le blé et 758 sous d'or pour le transport ³. Autrement dit alors que l'édit de Dioclétien considérait comme normal des prix de transport égaux au douzième du prix du blé transporté, cette aventure nous montre des prix de transport triples de ceux du blé. Or, ce qui fait apparaître encore plus grande la disproportion entre ces prix et ceux de Dioclétien, c'est que le prix du blé peut être supposé lui-même comme un prix de « marché noir » et que ce *naulum* exorbitant porte

1. Lucien, *Le navire*, 13, ce qui représente 72.000 drachmes, mais quelle était sa valeur. De toute manière nous sommes sûrs qu'il s'agit d'une forte somme sinon le dialogue ne se comprendrait plus.

2. Ci-dessus, p. 73.

3. Cassiodore, *Variae*, V, 35 *Cum pro incerti temporis euentu Romanas aedes inopia facie castigata pulsaret et quamuis rara, tameti tam pulchrae ciuitati uideretur esse faedissima, aequum iudicauimus Hispaniae triticeas illi copias exhibere ut antiquum uectigal sub nobis felicior Roma reciperet ... hi enim qui portanda susceperant, morarum taedia non ferentes, destinatum frumentum in Africae partibus pro suo dicuntur uendidisse compendia ... ut quia naucleri ducentos octoginta solidos in triticum et in naulis septingentos quinquaginta octo solidos accepisse perhibentur, si apud uos facti ueritas innotescit* ...

sur une cargaison infime, malgré toute la solennité et la redondance du texte de Cassiodore ¹. On peut donc penser que c'était à une situation de ce genre que l'édit de Dioclétien avait cherché à mettre fin.

Le naulum des transports d'État

L'époque classique ne semble pas avoir fait de différence entre les transports privés et les transports de l'État, tout au plus voyons nous qu'assez vite ceux qui acceptent de travailler pour l'annone reçoivent un certain nombre d'avantages d'ordre juridique ou économique, sans doute parce que ce faisant ils abandonnent des transports qui auraient pu être plus fructueux. Mais il est évident que l'apparition de la réquisition pose, en ce qui concerne le paiement du transport maritime, un certain nombre de problèmes qui s'intègrent tout normalement dans le problème plus général du *naulum*. Ce problème de la réquisition, c'est-à-dire celui de l'organisation des flottes d'État, nous oblige une fois de plus à nous retourner vers la situation existant en Égypte.

Pour les petits transports des lieux de production vers les greniers locaux, transports faits par barques sur les canaux, aucun problème de *naulum* ne se posait; il s'agissait en effet d'une corvée imposée aux producteurs qui devaient livrer leurs grains sur place. Par contre, lorsqu'il faut transporter les produits des perceptions en nature des greniers locaux vers les greniers centraux des chefs-lieux de province ou vers les greniers de l'administration de l'annone au faubourg alexandrin de Neapolis, l'administration doit avoir recours aux transports organisés. Ceux-ci doivent donc être rémunérés. Très souvent ce *naulum* se partage en deux : d'une part une rémunération en argent, d'autre part un certain pourcentage de la cargaison embarquée, pourcentage proportionnel au tonnage du navire et à la distance à parcourir ². Ainsi, au moins en partie, la charge du paiement du transport repose sur le contribuable et cela jusqu'au IV^e siècle; à partir de ce moment l'introduction de l'impôt en argent du *naulon*, destiné à payer la partie en argent des frais de transport des cargaisons de l'État, fait passer intégralement aux frais du contribuable le paiement du transport.

Pour ce qui est des transports maritimes proprement dits, nous n'avons pratiquement aucun renseignement avant le IV^e siècle; on peut penser cependant que, pendant les périodes d'économie monétaire plus ou moins saine, le prix du transport était payé en monnaie. Nous savons qu'il existait dans certains ports de la Méditerranée des fonctionnaires de l'annone de Rome dont l'une des principales tâches était justement de payer aux armateurs ou à leurs ayants droit les sommes dont l'État leur était redevable pour les services rendus ³. Avec l'édit de Dioclétien nous avons un nouvel aspect du problème du *naulum* des cargaisons fiscales. En effet les dernières lignes du second des

1. Cf. notre article, *Quelques aspects de la navigation ...*, Cahiers d'histoire, t. VI, 1961.

2. Cf. A. C. Johnson, *Roman Egypt*, in T. Frank, *Economic Survey*, t. II, Baltimore, 1936, p. 400 et suiv., les papyrus cités donnent soit un *naulon* en monnaie, soit un pourcentage de la cargaison, soit les deux.

3. *CIL*, II, 1180, à Hispalis un *adiutor Ulpii Saturnini praefecti annonae ad oleum afrum et hispanum recensendum item solamina transferenda item uecturas nauculariis exsoluendas ...*

deux fragments d'Aphrodisias nous ont conservé, malheureusement très mutilées, quelques considérations au sujet des prix concernant les *frumenta fiscalia*, cependant que les premières lignes du même fragment semblent concerner les *onera fiscalia* sans plus ¹. Mais, alors que les premières lignes se rapportent sûrement à la navigation maritime, il est possible que les dernières concernent la navigation fluviale. De toute manière la présence dans l'édit d'une distinction entre les cargaisons privées et les cargaisons d'État nous montre qu'elles n'étaient pas soumises au même traitement et que, par conséquent, les cargaisons fiscales payaient un *naulum* inférieur à celui des cargaisons privées. Cela explique donc l'importance des avantages juridiques accordés aux transporteurs de l'État. Pour le IV^e siècle le code Théodosien nous apporte un certain nombre d'éléments concernant le paiement des transports effectués pour le compte de l'État, ou, si l'on préfère, l'indemnisation des réquisitions, puisque les transports fiscaux sont devenus un *munus*, une charge obligatoire qui en principe ne suppose pas de salaire. Comme aux siècles précédents les naviculaires astreints au service bénéficient d'un certain nombre d'avantages juridiques ², mais ils ont de plus, comme nous l'avons vu, l'énorme avantage de ne point payer de droits pour les objets de leur commerce personnel entre les navigations consacrées aux transports publics ³. Nous ne savons pas si, comme à l'époque de Dioclétien, ils continuaient à toucher un *naulum* en monnaie, cela n'est nullement invraisemblable, l'économie monétaire étant restée active au IV^e siècle comme on l'a souvent montré ces dernières années ⁴, mais nous savons par contre d'une manière tout à fait sûre qu'ils touchaient un certain pourcentage des cargaisons transportées. Ce pourcentage, cet *epimetron* pour employer le terme consacré par le code, était fixe, semble-t-il, pour un trajet déterminé. Ainsi les naviculaires africains avaient-ils droit à un *epimetron* supplémentaire de 1 % pour les transports hivernaux, lorsque ceux-ci leur étaient imposés par les nécessités du ravitaillement de Rome; il s'agissait là d'une mesure extraordinaire que les naviculaires prétendirent rendre normale, de manière à consacrer le temps du *mare clausum* au service de l'État et à être libres pour leurs affaires personnelles pendant l'époque de la navigation officielle. Mais si nous connaissons le montant de cet avantage extraordinaire, nous ne savons malheureusement pas quel était l'*epimetron* normal pour les transports annonnaires entre l'Afrique et Rome ⁵. Par contre, lorsque l'empereur Constantin créa des naviculaires en Orient, à l'imitation des naviculaires alexandrins, il décida de leur accorder comme à ceux-ci un *epimetron* de

1. *Fragments d'Aphrodisias*, B 4 *onera fisc [alia formam suam op] tinent ... in KM uno * duos et B 21-22 ... ns praeter frumenta fiscalia quae ex singulis / [castrensibus modiis ou modiis ...] quaeque formam suam optinent.*

2. Exemption de la tutelle, exemption des charges publiques, cf. J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 393 et suiv.

3. *C. Th.*, XIII, 5, 16, 2; 23 et 24.

4. G. Mickwitz, *Geld und Wirtschaft im römischen Reich des IV. Jahrhunderts nach Christ*, Societas scientiarum Fennica : commentationes humanarum litterarum, IV, 2, Helsingfors, 1932; S. Mazzarino, *Aspetti sociali del quarto secolo*, Rome, 1951, particulièrement chap. III et IV.

5. *C. Th.*, XIII, 9, 3, interprétée à faux par J. P. Waltzing, *op. cit.*, t. II, p. 423, comme preuve d'un *epimetron* habituel de 1 % pour les transports d'Afrique à Rome, cf. notre article *La navigation hivernale*, *Rev. des Ét. anc.*, t. LIV, 1952, p. 316-325.

4 %¹. Cet *epimetron* était en principe destiné à compenser les pertes subies par la cargaison pendant la traversée, autrement dit ce n'était pas absolument une indemnité en nature. Le naviculaire recevait une certaine quantité de blé à transporter, il devait la livrer moins l'*epimetron*, s'il n'y avait pas eu de déchet, tant mieux pour lui, il disposait de la différence; y avait-il eu du déchet, celui-ci était prélevé sur l'*epimetron* de telle sorte que l'État n'en supporte pas les conséquences, A côté de cet *epimetron*, certains naviculaires touchent une indemnité en monnaie que nous ne pouvons considérer comme un *naulum*. Cette même loi sur la constitution des naviculaires orientaux nous apprend ainsi qu'ils toucheraient un *solidus* pour mille *modii*, mais elle spécifie bien qu'il s'agit là d'un avantage extraordinaire, dont ne jouissaient pas les naviculaires de la flotte alexandrine². C'est donc purement et simplement une libéralité de l'État pour s'attacher plus solidement les services de gens dont il a besoin, et c'est ainsi, sans doute, qu'il faut comprendre les mesures prises par Justinien, en faveur de cette même flotte d'Alexandrie, lors de la promulgation en 539 de tout un train de réformes administratives concernant le pays³. Justinien décida de verser aux naviculaires alexandrins la somme de 80.000 *solidi* pour 8 millions de *modii* transportés. Cette libéralité nous est malgré tout un témoin de l'augmentation vraisemblable des prix de transport entre le IV^e et le VI^e siècle en Orient puisque la somme donnée correspond à 1 *solidus* pour 100 *modii*⁴; alors que Constantin n'en accordait qu'un seul pour 1.000 *modii*. Sans être aussi exorbitante que les prix pratiqués à la même époque en Méditerranée occidentale, cette libéralité du grand empereur byzantin ne laisse pas supposer une situation remarquable de la navigation commerciale à l'époque et vient donc à l'appui de tout ce que nous avons pu dire sur le déclin des activités maritimes au VI^e siècle⁵.

Les à-côtés du naulum

Si nous considérons les papyrus égyptiens ayant trait aux transports maritimes nous faisons un certain nombre de constatations. Souvent le *naulum* est une simple taxe de location du navire, lorsqu'il s'agit d'un affrètement complet, à laquelle viennent s'ajouter les salaires de l'équipage, aussi bien ceux des matelots que celui du capitaine⁶. Souvent le contrat prévoit, soit un versement monétaire, soit la prestation en nature par le locataire d'une certaine quantité de vin

1. C. Th., XIII, 5, 7 ... *et ad exemplum Alexandrini stoli quatermas in frumento centesimas consequantur*.

2. *Ibid.*, *praeterea per singula milia singulos solidos, ut his omnibus animati, et nihil paene de suis facultatibus expendentes cura sua frequentent maritimus commeatus*.

3. Justinien, *Édit*, XIII; cf. E. Stein, *Histoire du Bas-Empire*, t. II, Paris-Bruxelles-Amsterdam, 1949, p. 476-480.

4. *Édit*, XIII, 8 *Quoniam etiam tua excellentia uigilanter cuncta gubemans nos docuit quantum portoriorum canon qui ex Alexandria suppeditatur, subducta ratione conficiat, solidorum uidelicet octoginta milia (quippe cum quod frumentum transmittitur, in octogies centena milia exurgat) uolumus, ex subiectis prouinciis, locis et prouentibus portoriorum susceptori octoginta haec solidorum milia dari. Quam largam liberalitatem ideo fecimus, ut ne quid omnino ex dilatione defectuae solennia frumenti transmissionis conficeretur* (Vulgate).

5. Cf. article cité *supra*, p. 377, n. 5.

6. P. O., 522.

destinée à l'accomplissement des libations religieuses au début et à la fin de la navigation ¹. Il est enfin prévu assez souvent que le paiement sera fait en deux fois, au départ et à l'arrivée du navire ². Mais, à côté de ces clauses concernant les devoirs du locataire, il en est une qui concerne plus exactement les devoirs du loueur : c'est celle qui prévoit que le déchargement doit être opéré dans un temps donné à partir de l'arrivée, sinon le chargeur est en droit d'exiger une indemnité proportionnelle aux jours de retard ³.

Dans quelle mesure avons-nous le droit d'extrapoler ces mesures égyptiennes et de les appliquer à la navigation méditerranéenne?

Les indemnités pour retard dans le déchargement nous paraissent si normales que nous ne croyons pas outrepasser nos droits en affirmant qu'elles devaient également exister dans la navigation maritime. Cela d'autant plus que l'administration des ports, elle aussi, avait tout intérêt à voir les navires rester le moins de temps possible à quai pendant la saison de la navigation, de manière à augmenter la vitesse de rotation des bateaux et ainsi d'accroître la capacité du port. Il en est de même en ce qui concerne les sacrifices aux dieux. Nous avons en effet un certain nombre de témoignages de cette pratique. Que ce soit le bas-relief Torlonia qui nous montre sur le pont de son grand navire un personnage barbu, qui doit être le capitaine, assisté de deux autres personnages, offrir un sacrifice sur un autel portable ou que ce soit Stace qui, dans les *Silves*, nous montre le navire alexandrin arrivant le premier de la flotte à Pouzzoles faire une libation de vin maréotique à Minerve Tyrrhénienne ⁴. Bénéficiant du bonheur de la traversée il était normal que chargeurs et passagers participent également aux remerciements adressés aux divinités qui avaient assuré une bonne traversée au navire. Par contre il nous paraît que le dédoublement du *naulum* dans le cas de contrat de charte-partie ne devait pas être pratiqué d'une manière courante et que l'armateur avait tout intérêt à conclure une location d'ensemble plutôt qu'une location double, même si en fait le problème qui préside au contrat de transport associe, comme nous le verrons, un contrat de *locatio rerum* à un contrat de *locatio operum* ⁵.

1. P. Ross. *Georg.*, II, 18; P. O., 522.

2. P. Lond., 948. Pour la commodité nous empruntons nos exemples au recueil de A. C. Johnson dans l'*Economic Survey*.

3. P. Ross. *Georg.*, II, 18.

4. Stace, *Silves*, III, 2, 21-24 *Nec quaerenda diu : modo nam trans aequora terris / prima Dicearcheis Pharium grauis intulit annum : / prima salutavit Capreas, et margine dextro / sparsit Tyrrhenae Mareotica uina Mineruae.*

5. Cf. ci-dessous, p. 385-387.

IV. - LES RAPPORTS JURIDIQUES DE L'ARMATEUR ET DE SES AYANTS DROIT AVEC LES CHARGEURS ET LES PASSAGERS

Les problèmes que nous abordons maintenant sont ceux de la responsabilité des gens du navire vis-à-vis des gens du commerce et des passagers. Si nous prenons le *Digeste*, qui est malheureusement, en dehors des documents papyrologiques dont l'utilisation en la matière est très discutée, notre seule source, nous voyons que ces rapports se sont concrétisés en un certain nombre de types de contrats dont découlèrent un certain nombre d'actions, les unes plus spécialement consacrées aux questions d'ordre maritime, les autres plus générales dont l'application au droit maritime n'était qu'un des multiples aspects. Mais le contenu de ces contrats et de ces actions, leurs origines, leurs buts et leurs évolutions forment autant de problèmes dont le moins que l'on puisse dire est que leur solution est loin d'avoir trouvé son terme. Nous ne pouvons évidemment passer en revue toutes celles qui ont été proposées, c'est pourquoi nous essayerons plus de décrire que d'expliquer et nous limiterons la discussion à ce qui nous paraîtra le plus essentiel.

Les contrats papyrologiques

Avant d'aborder l'examen des problèmes posés par le *Digeste*, nous devons jeter un regard rapide sur la documentation papyrologique en matière de contrats de navigation fluviale, puisque aucun contrat ne nous a été conservé, tout au moins jusqu'ici, concernant la navigation maritime. Ces contrats sont soit des contrats entre un transporteur, représenté par le capitaine ou le naoclère du navire, et un chargeur, car il n'est toujours question que de transport de marchandises; soit des contrats entre un transporteur et le service public de l'annone pour le transport des céréales de l'impôt vers les grands greniers publics. Dans ce dernier cas, beaucoup plus que d'un contrat, il s'agit d'un document par lequel le transporteur reconnaît avoir reçu son ordre d'embarquement et s'engage à y satisfaire. Ces actes commencent par la mention des contractants, ou, s'il s'agit de transports d'État, la mention du transporteur et celle du magistrat qui préside au transport, en règle générale

le sitologue du lieu, ainsi que par la mention du navire qui est l'objet du contrat, mention qui s'accompagne en principe de son nom, parfois même de ses autres signes distinctifs, et de sa capacité. Puis vient l'objet du contrat lui-même, spécification de la cargaison, de l'endroit où elle doit être conduite, du *naulum* qui sera versé au transporteur. Mais à la fin du contrat et avant les clauses annexes lorsqu'il y en a, se trouve une formule, qui ne semble pas obligatoire puisque nous ne la rencontrons pas sur tous les documents de ce genre, qui spécifie nettement ce à quoi s'engage le transporteur : « Je remettrai ces marchandises saines et sauves et libres de toutes fraudes nautiques »¹.

Que signifie très exactement cette clause? Quelles garanties ajoute-t-elle au contrat en faveur du chargeur? Quelles responsabilités fait-elle en contrepartie endosser au transporteur? On est d'accord pour considérer qu'il s'agit là d'une aggravation de la condition du chargeur qui est ainsi rendu responsable de tous les dommages qui pourraient arriver à la cargaison pendant son transport². Mais (ce qui est difficile à expliquer) c'est que cette clause ne se trouve pas sur tous les contrats de ce genre, sans que l'on puisse dire qu'elle soit apparue à un moment donné et disparue à tel autre, en effet, des contrats de même époque peuvent se présenter avec ou sans la clause en question³. Il s'agit donc d'un contrat d'un type particulier, distinct du contrat ordinaire, dans lequel le transporteur s'engage à délivrer la marchandise chargée quelles que soient les aventures de la navigation, ou à en supporter les conséquences économiques. Il s'agit donc d'un contrat tout à l'avantage du chargeur qui en retour devait être obligé d'assurer au transporteur un certain nombre d'avantages, sans doute le *naulon* qu'il payait devait-il être supérieur à celui qu'il aurait versé dans le cas d'un contrat sans garantie⁴.

Cette sorte de contrat est-elle d'autre part issue du droit grec ou du droit postérieur? A l'heure actuelle, ceux qui l'étudient dans son contexte gréco-égyptien sont arrivés à l'idée qu'il ne peut être question en la matière que d'un contrat de type hellénistique, indépendant des conceptions romaines telles qu'elles pourraient apparaître au travers du *Digeste*; il ne pourrait donc être appelé à entrer en ligne de compte pour l'étude du droit maritime romain⁵.

1. *P. Lond.*, 948 (Greek text); cf. Wilcken-Mitteis, *Chrestomathie*, t. II, p. 259-260.

2. Si l'on s'appuie sur la similitude apparente avec le *receptum*, cf. ci-dessous.

3. Par exemple avec la clause *P. Lond.*, 948; 256 a; 301; *P. O.* 1259; 2125 sans la clause, contrat sous forme de lettres, *P. O.* 1260.

4. C'est la thèse soutenue pour le *receptum* par L. Ménager, *art. cit.*, mais si son opinion nous semble logique, ce pourquoi nous l'adoptons, le texte du *Digeste* sur lequel il s'appuie nous semble ne rien avoir de commun avec la question. *D.*, XX, 4, 6, 1 *Item si quis in merces sibi obligatas crediderit, uel ut saluae fiant uel ut naulum exsoluatur, potentior erit, licet posterior sit.* Comme on le voit il s'agit de prêt maritime contracté en cours de route pour les besoins de la route et qui, quoique conclu postérieurement à celui qui l'a été avant le départ, doit être remboursé avant parce que sans lui le premier prêteur aurait tout perdu (cf. ci-dessus p. 355 et suiv.).

5. Les rapports entre les contrats de type grec, comme seraient les contrats papyrologiques, et les contrats romains, comme le *receptum* lui-même, sont repoussés par certains juristes contemporains en particulier par C. Brecht, *Zur Haftung des Schiffer im antiken Recht*, Münchener Beiträge zur Papyrusforschung und antiken Rechtsgeschichte, Heft 45, Munich, 1962, dont un résumé d'auteur avait paru auparavant dans la Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung, t. LXII, 1942, p. 391.

Le receptum nautarum

Parallèlement donc à ce type de contrat, nous trouvons dans le droit romain le contrat dit du *receptum nautarum* connu par le titre du *Digeste* : *nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant*¹; autrement dit, il ne s'agirait là que d'un cas particulier d'un type de contrat plus général. Tel qu'il apparaît au travers du *Digeste*, le contrat de *receptum* serait un engagement pris par le transporteur de rendre à l'arrivée les objets reçus, de même que l'aubergiste doit rendre au départ du voyageur les bagages dont il lui a confié la garde, nous avons donc là une affaire de *custodia*. Par suite de ce contrat, le prêteur est en droit de donner une action particulière, l'*actio de recepto*, dont le libellé serait: « les armateurs, les aubergistes, les hôteliers, s'ils ne restituent pas ce qu'ils ont reçu de quelqu'un pour être sauf, contre eux je donnerai jugement »².

La conclusion de ce contrat s'accompagne d'un acte ou d'un geste qui lui donne toute sa valeur et que le *Digeste* appelle χειρέμβολον, sans expliquer exactement de quoi il s'agit ouvrant ainsi le champ à toutes sortes d'hypothèses³, ou plus exactement à deux hypothèses. D'une part, l'hypothèse traditionnelle qui voit dans ce terme, par suite de l'étymologie, un geste : poignée de main ou plus vraisemblablement une *manus iniectio*, les deux parties topant pour affirmer leur accord⁴; d'autre part, un acte, une sorte de contrat, ou plutôt un reçu délivré par le transporteur au chargeur et rappelant ses engagements⁵. Cette hypothèse d'Alvaro d'Ors nous paraît plus conforme aux nécessités du commerce maritime, un reçu étant une preuve plus manifeste qu'un simple « tope-là », de plus, elle a l'avantage de conserver le texte reçu sans la moindre correction.

Mais cette question du χειρέμβολον n'est qu'une question mineure au point de vue de l'histoire juridique des contrats de navigation. La première des grandes questions posées par cette pratique est celle de savoir de quand

1. D., IV, 9. Parmi les ouvrages récents concernant le *receptum* il faut mettre au premier plan par ses vues quasi révolutionnaires et les discussions qu'il a suscitées l'ouvrage de F. De Robertis, *Receptum nautarum*, Pubblicazione dell'Università di Bari, Annali della Facoltà di Giurisprudenza, n. s., t. XII, 1953, p. 5-180. Parmi les articles plus anciens, J. Mackintosh, *Nautae caupones stabularii : special liabilities of shipmasters, innkeepers and stablers*, Juridical review, 1935, p. 54-74, et E. Carrelli, *Responsabilità ex recepto del nauta e legittimazione ad agire di danno*, Rivista d. diritto della navigazione, t. IV, 1, 1938, p. 323 à 346; parmi les articles plus récents, J. C. Van Oven, Compte rendu de l'ouvrage de De Robertis, Revue internationale des droits de l'Antiquité, 1955, p. 423-435; du même, *Actio de recepto et actio locati*, Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis, t. XXIV, 1956, p. 137-157 = Rivista di diritto della navigazione, t. XXII, 1, 1956, p. 5-21; L. Ménager, *art. cit.*. Enfin F. De Robertis est revenu lui aussi sur la question dans *La responsabilità dell'armatore in diritto romano e i limiti di validità del principio limitativo*, Riv. d. diritto della navig., t. XIX, 1953, p. 13-28.

2. D., IV, 9, 1 *pr.* *Nautae, caupones, stabularii quod cuiusque saluum fore receperint nisi restituent, in eos iudicium dabo.*

3. D., IV, 9, 1, 3 *si quis igitur ex his receperit, puto in exercitorem dandam actionem, quia is, qui eos huiusmodi officio praeponit, committi eis permittit, quanquam ipse nauicularius uel magister id faciat, quod χειρέμβολον appellant, sed et si hoc non extet, tarnen de recepto nauicularius tenebitur.* Nous maintenons *extet*, corrigé en général en *exercet*, conformément à A. d'Ors., *art. cit.*, *infra*, n. 5.

4. « Une sorte de paumée » écrit L. Ménager, *art. cit.* ; « un geste symbolique d'acceptation » dit F. M. De Robertis, *Receptum*, p. 73.

5. A. d'Ors, χειρέμβολον, *Humanitas* (Coimbra), t. II, 1948-1949, p. 254 à 259.

elle date. Certains auteurs, s'appuyant sur la formule même du *Digeste*, considèrent que le *receptum* a dû naître au cours du I^{er} siècle avant notre ère. Un premier argument mis en avant est un argument philologique, l'emploi de *nauta*. Pour eux ¹, le fait que l'édit utilise le terme général de *nauta* est une preuve d'ancienneté car, à l'époque de Cicéron, le *nauta* n'est plus que le matelot alors que l'armateur porte le nom de *naicularius*. Comme nous l'avons vu dans l'étude du vocabulaire maritime, le terme de *nauta* en matière juridique et littéraire est resté beaucoup plus longtemps indifférencié que ne voudrait le croire cette théorie, par conséquent cet argument n'a pas de poids. Plus convaincant par contre est l'argument du même ordre tiré de l'emploi du verbe *recipere*. Il est manifeste que dans l'esprit premier de ce type de contrat, le verbe *recipere* ne peut être entendu dans le sens de recevoir, sans cela on ne verrait pas en quoi le *receptum* se distinguerait de n'importe quel autre contrat de transport maritime, par conséquent on doit comprendre, suivant le sens normal, en particulier chez Cicéron, promettre et non pas recevoir ce qui impose une correction légère au texte reçu *cuique* au lieu de *cuiusque* ².

Mais si le *receptum* a dû apparaître à la fin de l'époque républicaine quel était le but qu'il se destinait? Là deux points de vue inconciliables s'opposent: le point de vue traditionnel qui y voit une mesure prise par le prêteur pour favoriser le trafic maritime, ce qui impose au *nauta* une responsabilité accrue vis-à-vis du chargeur, ou au contraire la thèse soutenue par F. De Robertis, pour qui le *receptum* a été créé par le prêteur pour alléger les obligations du *nauta* qui ne se trouve plus responsable que des marchandises chargées conformément au *receptum*, par conséquent ce serait une mesure en faveur de l'armement ³. Ce qui pose le problème de l'ingénuité de l'édit prétorien puisque, pour F. De Robertis, l'assimilation du *nauta* au *caupo* et au *stabularius* est une assimilation post-classique ⁴. De toute manière, que l'on accepte l'opinion traditionnelle ou celle de F. De Robertis, en ce qui nous concerne, le résultat est le même ; d'autre part, on se trouve, qu'on le veuille ou non, dans un climat, sinon de pensée tout au moins de fait, très proche de celui que nous venons de voir avec les contrats papyrologiques. On est donc en droit de se demander si, dans son principe initial, ce *receptum* est bien quelque chose de romain ou plus simplement une adaptation romaine d'une coutume issue du droit hellénique. Ce qui renforce cette position, c'est le fait même, sur lequel tous les historiens récents du *receptum* semblent d'accord, de l'introduction républicaine de cette pratique dans l'arsenal juridique romain ⁵.

Si à l'origine le sens du *receptum* est que le *nauta* est responsable de la cargaison qu'il a promis de mener à bon port, il est indiscutable que ce sens a évolué ou, plus exactement, que les textes du *Digeste* qui concernent cette forme de contrat font un contresens indiscutable sur le mot *recipere* et qu'ils le prennent dans son autre acception de recevoir. Ainsi l'édit prétorien dans cette nouvelle acception voudrait dire simplement que le *nauta* est responsable des marchandises qu'il a reçues à son bord. Malgré les apparences, il y

1. L. Ménager, *art. cit.*

2. Ibid.; van Oven, *art. cit.*; P. Huvelin, *op. cit.*, p. 135-159.

3. F. M. De Robertis, *Receptum*, p. 32-36.

4. Pour lui (p. 127) cette assimilation à l'époque classique est impossible parce que le *nauta* est un *conductor* alors que le *caupo* est un *locator rei*.

5. P. Huvelin, Carrelli, van Oven, Ménager ...

a là plus qu'une simple nuance, c'est une optique assez différente. En effet, dans le premier cas, le *nauta* peut avoir reçu de la marchandise à son bord, de la marchandise qu'il transportera normalement, pour laquelle il recevra de la part du chargeur un *naulum* déterminé par les conventions dont ils seront con venus; mais si les deux parties ne se sont pas solennellement engagées par le *receptum*, si le transporteur n'a pas remis au chargeur le χειρέμβολον, ce dernier ne peut rien exiger si, par suite des circonstances, sa marchandise vient à disparaître ou à subir des avaries. Dans le second cas, au contraire, il suffira que la marchandise ait été chargée à bord pour que le transporteur se trouve rendu responsable de sa livraison. La seconde interprétation est donc, de fait, beaucoup plus rigoureuse que la première.

Mais en fait cette seconde interprétation est plus large parce que peu à peu une nouvelle notion s'est introduite à l'intérieur du *receptum*, notion qui est contradictoire par rapport à sa forme originelle, c'est celle des exceptions. En effet, dans les autres contrats de transport maritime, comme nous le verrons, existent des clauses, analogues à celles que nous avons vues pour le prêt maritime, d'exception, c'est-à-dire qui rendent inopérantes les clauses d'engagement du transporteur par rapport au chargeur. Ces clauses d'exception sont celles qui concernent la fortune de mer (naufage, avaries graves, pirates), à condition qu'elles ne soient pas la conséquence d'une faute du transporteur¹; d'autre part, on a étendu au *receptum* à peu près toutes les obligations et les exceptions des autres formes de contrat, telles que le partage des responsabilités en cas de plusieurs armateurs, les distinctions entre les préposés².

La locatio conductio

Parmi les nombreux contrats auxquels a donné naissance le transport maritime, il en est un qui est un contrat d'ordre général, c'est pourquoi il dût être sans doute le plus utilisé de tous ceux que nous connaissons, c'est le classique contrat de *locatio conductio*. Dans ce contrat, suivant le point de vue auquel nous nous plaçons, nous avons affaire à l'une ou à l'autre forme. C'est-à-dire que celui qui loue son navire pour transporter une cargaison d'un lieu en un autre est un *conductor*, comme dit le *Digeste* : « Si nauicularius onus Minturnas uehendum conduxerit »³; inversement celui qui a loué ce navire est un *locator*, il a conclu avec le *conductor* une *locatio* : « Quaesitum est an uecturas quas conuenit a conductore secundum locationem nauis exigere possit? »⁴. Les contrats de ce type n'ont donc rien de spécifiquement maritime, ils peuvent être tout aussi bien utilisés pour la location d'une maison ou d'un champ, d'un pédagogue ou d'un terrassier. Et c'est là justement où le problème juridique se complique lorsqu'il s'agit de navigation : quand on passe un contrat avec un armateur ou l'un de ses représentants, s'agit-il d'une *locatio operis faciendi*, c'est-à-dire d'un louage de service dans un but déter-

1. *D.*, IV, 9, 3, 1 *Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per uim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari*. La forme même du texte laisse penser qu'à l'époque où il a été écrit l'exception n'était pas de règle, mais que l'on commençait à se poser la question de savoir si dans le *receptum* on pouvait ou non admettre l'exception.

2. Cf. G. Valeri, *Plures exercitores*, *Rivista del diritto commerciale*, t. XXI, 1923, p. 14-55.

3. *D.*, XIX, 2, 13, 1.

4. *D.*, XIX, 2, 61, 1.

miné, ou d'une *locatio rei*, c'est-à-dire de la location d'un objet. Si l'on préfère, lorsque je loue ma place sur un navire pour me transporter à tel ou tel endroit : est-ce que je loue ma place (*locatio rei*) ou est-ce que je loue les services du capitaine et de l'équipage pour me transporter à tel endroit (*locatio operis*). En soi, ces questions n'ont guère d'importance pour ce qui concerne la pratique du commerce maritime. Certes, le *Digeste* montre qu'elles ont été très aimées des juristes antiques, ou tout au moins des compilateurs justiniens, et elles continuent à être discutées par les romanistes modernes, mais, quelles que soient les solutions qu'on leur apporte, il n'y a guère de différence quant au résultat ¹. Par contre, il serait plus intéressant pour l'histoire du commerce maritime de connaître quels sont les rapports chronologiques entre la *locatio-conductio* et le *receptum*. C'est-à-dire de savoir lequel des deux est antérieur à l'autre et surtout, si le *receptum* était le plus récent, dans quelle mesure il ne serait autre qu'un aménagement de la *locatio-conductio*. Malheureusement, si nous pouvons dire que ce type de contrat est ancien et qu'il est de l'époque républicaine, il nous est assez difficile de conclure à son antériorité par rapport au contrat du *receptum* ². Il nous semble cependant, qu'en bonne logique, il devrait lui être antérieur, et cela bien qu'un des arguments mis parfois en avant ne nous semble pas très convaincant. Il s'agit une fois de plus du passage de Plutarque concernant les activités commerciales de Caton l'Ancien. D'après certains, Caton cherchant, comme il nous l'apprend dans son traité sur l'agriculture, surtout dans le commerce maritime, une occasion d'enrichissement, si le *receptum* avait déjà existé à son époque, il se serait contenté de charger sur un seul navire étant donné que les clauses de ce contrat l'auraient mis à l'abri de toute perte ³. Mais en fait, ce que cherchait Caton, comme nous l'avons dit, n'était pas tellement de s'enrichir par des opérations de commerce maritime que sa dignité de sénateur lui interdisait, que de s'enrichir en faisant fructifier son argent par le commerce maritime en le plaçant dans les entreprises d'autrui au mieux de ses intérêts ⁴. Il nous semble par contre, si l'on se réfère une fois de plus à l'aventure de baraterie rapportée par Tite-Live lors de la deuxième guerre punique, que le contrat passé entre les armateurs et l'État s'explique mieux à partir d'une *locatio conductio* qu'à partir

1. Les distinctions sont surtout importantes pour le cas où il s'agit d'un nolis total du navire ou d'un nolis partiel, et surtout pour la conséquence assez curieuse de la *locatio rei* qui veut que le *navium* soit exigible à partir du moment où la marchandise a été mise à bord, quand bien même le navire ne quitterait pas le quai de son port d'attache, étant donné que la *res* a bien été mise à la disposition du chargeur (*D.*, XIX, 2, 61, 1 *euenit ut onerata nauis in ipsa prouincia nouem mensibus retineretur et onus impositum commissio tolleretur. Quaesitum est, an uecturas quas conuenit a conductore secundum locationem exigere nauis possit. Respondit secundum ea quae proponerentur posse*). Sur ces problèmes, cf. J. Dauvillier, *Le contrat d'affrètement dans le Droit de l'Antiquité*, Mélanges J. Maury (Rev. intern. des droits de l'Antiquité), 1960, p. 97-110.

2. Cf. ci-dessous p. 393.

3. L. Ménager, *art. cit.*, pour qui le prêteur en créant le *receptum* répondait aux vœux des gens d'affaires qui étaient dépourvus de moyens pour obtenir réparation de la part des gens de mer.

4. Cf. ci-dessus p. 357, et surtout Plutarque, *Caton l'Ancien*, 21, qui montre bien que Caton est essentiellement un prêteur et c'est le risque couru par son argent investi dans des prêts à la grosse aventure qu'il cherche à couvrir par sa répartition sur plusieurs navires. Il n'est nullement question pour lui de faire embarquer des marchandises sur plusieurs navires, on peut même douter du fait que son affranchi Quintius se soit livré au commerce proprement dit.

d'un *receptum*. En effet, si l'on n'avait connu à cette époque que des contrats de transport maritime de ce genre, il eût été beaucoup plus difficile de faire passer la responsabilité de l'armateur au chargeur. Alors que dans un contrat du type *locatio conductio* ce passage était beaucoup plus facile puisqu'il ne pouvait y avoir semble-t-il de responsabilité absolue et indéterminée du transporteur.

Mais si le *receptum* se caractérise par un acte particulier conclu entre le chargeur et le transporteur, la *locatio conductio*, qu'elle soit *rei* ou *operis*, ne paraît pas comporter, tout au moins d'après le *Digeste*, l'établissement d'un acte particulier autre que celui de l'engagement réciproque qui accompagne le paiement ou la promesse de paiement du *naulum*. Autrement dit, chaque fois que les parties conviennent d'un transport maritime sans spécifier le type du contrat nous aurions affaire à une *locatio conductio*. Ce type de contrat s'accompagne évidemment d'un certain nombre de clauses de droit qui n'ont point besoin d'être exprimées et qui concernent les responsabilités réciproques du chargeur et du transporteur. Pour le premier, ce sont les clauses concernant le paiement, soit du passage s'il s'agit d'un voyage d'individu, soit du transport de marchandises (celles-ci incluant le transport des esclaves destinés à la vente sur les marchés ¹). Les conflits qui peuvent naître de la non-observance de ces clauses donnent naissance à deux types d'actions suivant la qualité de celui qui les introduit, l'*actio locati* et l'*actio conducti* ². Mais comme de juste la force majeure, c'est-à-dire en l'occurrence la fortune de mer, joue son rôle dans ce genre de contrat ³.

Les autres actions du droit maritime

Aux côtés des actions issues du *receptum* et de la *locatio conductio*, si nous laissons de côté pour le moment l'*actio exercitoria*, les textes nous font connaître deux autres actions qui auraient été utilisées dans les rapports entre chargeur et transporteur : d'une part, l'*actio oneris auersi*, d'autre part, l'*actio furti et damni aduersus nautas*.

La première de ces actions ne nous est connue que par un texte unique du *Digeste* qui, de surcroît, est un texte fort discuté par la critique et à juste

1. D., XIV, 2, 10, pr. *Si uehenda mancipia conduxisti, pro eo mancipio, quod in naue mortuum est, uectura tibi non debetur*. La suite de ce paragraphe extrait du commentaire de Paul au premier livre Pithanon de Labeo nous présente un certain nombre de ces cas de responsabilité quasi automatique.

2. L'action est différente suivant la qualité de celui qui l'intente : c'est là que la littérature juridique latine et moderne fait entrer les discussions concernant les distinctions suivant le cas où l'on a une *locatio rei* ou une *locatio operis faciendi*. Dans le premier cas le chargeur serait le *conductor* et le transporteur le *locator*, alors que dans le second cas ce serait l'inverse. Par conséquent dans le premier cas c'est le chargeur qui peut être poursuivi en vertu de l'*actio locati* donnée au transporteur et vice-versa. Mais il pouvait y avoir des cas douteux où le juge ne pouvait déterminer de quel mode de louage il s'agissait; dans ce cas le prêteur donnait une action *praescriptis uerbis*, ou plus exactement une action *in factum* (D., XIX, 5, 1 *Domino mercium in magistrum nauis, si sit incertum, utrum nauem conduxerit an merces uehendas locauerit, ciuilem actionem in factum esse dandam Labeo scribit*), action qui se serait par la suite transformée en action *praescriptis uerbis* (Huvelin, *op. cit.*, p. 92).

3. D., XIX, 2, 25, 6 *Vis maior, quam Graeci θεου βλαβ appellant, non debet conductori damnosa esse*.

titre ¹. De toute manière, nous voyons qu'il s'agit d'une action engagée par le chargeur contre les fraudes commises par le transporteur qui ne délivre pas à l'arrivée du navire la marchandise qu'il a reçue. Le texte qui la concerne pose un problème parallèle : celui de savoir si, dans le cas où la cargaison du navire est composée de l'apport de plusieurs chargeurs, l'action peut être intentée par l'un d'entre eux lorsque rien ne permet de déterminer la part réciproque des chargeurs (cas du grain mis en vrac à fond de cale). Comme on le voit, le renseignement est plutôt maigre et le fait qu'il est unique donne à penser qu'il s'agit là d'une action ancienne, tombée par la suite en désuétude, d'où l'état du texte.

Plus importante par contre est la seconde de ces actions qui vaut pour les mêmes cas que la première, c'est-à-dire ceux où pendant le trajet la cargaison a subi un dommage dû, non pas à la fortune de mer, mais à l'action de quelqu'un se trouvant à bord, ce qui engage la responsabilité du transporteur, que le coupable soit un membre de l'équipage ou un passager. Les textes juridiques qui étudient ce cas associent, comme pour le *receptum*, aubergistes et hôteliers aux transporteurs maritimes représentés là aussi par le terme de *nautae* ². Si l'on admettait le raisonnement que nous avons indiqué à propos du *receptum*, nous nous trouverions donc en présence d'une action ancienne. Mais en fait le terme *nauta* est ici employé dans sa signification générale et le rapprochement entre les deux titres du *Digeste* est purement formel, puisque Ulpien dans le passage cité distingue très nettement l'*exercitor*, l'armateur *qui nauem exercet* et le *nauta*, le marin qui *in navi nauigandi causa est* ³. L'action est donc donnée au chargeur contre l'*exercitor* pour le *furtum* du *nauta*. Mais, ce qui complique la situation, c'est que si nous nous reportons au titre sur le *receptum*, nous nous trouvons en présence d'une interférence manifeste des deux actions. D'après ce dernier l'action *furti* ne serait intentée qu'au marin, *nauta*, lorsque le transporteur, *exercitor*, poursuivi au titre du *receptum* aurait été relaxé des poursuites ⁴.

1. D., XIX, 2, 31 *In nauem Saufei cum complures frumentum confuderant, Saufeiuni ex his frumentum reddiderat de communi et nauis perierat : quaesitum est, an ceteri pro sua parte frumenti cum nauta agere possunt oneris auersi actione.* Sur ce texte P. Huvelin, *Études sur le furtum dans le très ancien droit romain*, Paris, 1915, t. 1, p. 511 et suiv., repris dans *Études d'histoire du droit commercial*, p. 116 et suiv.; S. Solazzi, *Appunti di diritto marittimo : l'actio oneris auersi*, Riv. d. diritto della navig., t. II-1, 1936, p. 268-280 et surtout E. De Santis, *Interpretazione del fr. 31, D., XIX, 2*, *Studia et documenta Historiae et Iuris*, t. XII, 1946, qui la fait dériver d'un contrat ordinaire de *locatio conductio*.

2. D., XL VII, 5 *furti aduersus nautas, caupones, stabularios.*

3. D., XL VII, 5, 1 *In eos qui naues cauponas stabula exercebunt, si quid a quoquo eorum quosue ibi habebunt furtum factum esse dicetur, iudicium datur, siue furtum ope consilio exercitoris factum sit, siue eorum cuius qui in ea navi nauigandi causa esset. 1 Nauigandi autem causa accipere debemus eos, qui adhibentur, ut nauis nauiget, hoc est nautas.*

En corrélation avec l'*actio furti*, on pense qu'il existait également une *actio damni aduersus nautas* (P. Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial*, p. 127-135); cette *actio damni* serait au contraire donnée au *nauta*, et non contre lui, contre l'auteur réel du dommage (E. Carrelli, *art. cit.*); S. Solazzi, *Appunti di diritto romano : responsabilità del nauta e legittimazione ad agire di danno*, Riv. d. diritto della navig., t. V-1, 1939, p. 35-47, critique par contre les reconstitutions de Carrelli, mais ne rend pas plus clair pour autant le problème.

4. D., IV, 9, 6, 4 *Possumus autem furti uel damni iniuriae actione uti cum nautis, ut certi hominis factum arguamus : sed una contenti esse debemus, et si cum exercitore egerimus, praestare ei debemus actiones nostras, quamuis ex conducto actio aduersus eos competat*

Nous sommes donc amenés à penser que l'imbroglia du *Digeste* au sujet de cette action montre que, de même que la précédente, elle devait être tombée en désuétude au cours de l'Empire.

L'actio exercitoria

Nous arrivons maintenant à la plus célèbre des actions concernant les transports maritimes, l'*actio exercitoria*; c'est-à-dire par définition même l'action donnée au chargeur contre l'armateur pour les faits survenus au cours de la navigation ou pour le non respect des clauses du contrat de transport de sa part ¹. Cette action engage l'armateur, non seulement pour ses actes propres, mais plus encore peut-être pour les actes commis par ceux qu'il a préposés à bord pour la conduite des opérations maritimes et commerciales, c'est-à-dire les capitaines, lorsque ceux-ci sont aussi chargés d'opérations commerciales, mais surtout les *magistri* naoclères. A la différence des actions précédentes, l'*actio exercitoria* ne peut être mise en marche par la faute d'un simple matelot, dans l'exercice de ses fonctions ou non, sauf dans le cas où il a agi en vertu d'une délégation du préposé. C'est-à-dire que, si nous reprenons le cas du *naulum*, notre action peut fonctionner s'il y a eu faute du marin préposé par le naoclère à la perception des droits de passage, mais uniquement si cette faute a trait à cette perception. Elle ne pourrait en principe découler d'une faute de ce même marin en dehors de cette préposition, par exemple s'il avait volé quelque chose de la cargaison, et surtout elle ne peut découler d'un accord entre un passager ou un chargeur et un membre de l'équipage n'ayant pas reçu de délégation. C'est là ce que nous affirme de la manière la plus formelle le *Digeste* : « si l'on a contracté avec n'importe lequel des marins l'action ne sera pas donnée contre l'armateur » ². Il est vrai que ce même passage ajoute, ce qui est en contradiction avec notre affirmation : « quoique l'action soit donnée contre l'armateur pour le délit de n'importe lequel de ceux qui se trouvent sur le navire pour les besoins de la navigation » ³. Cette seconde partie est expliquée par le fait que celui qui a recruté l'équipage doit veiller à ce que celui-ci ne commette ni *culpa* ni *dolum*. Or justement cette notion de *culpa*, qui, comme on l'a souvent fait remarquer, n'est pas une notion classique, mais une notion

exercitori. Sed si absolutus sit exercitor hoc actione, deinde agatur cum nauta, exceptio dabitur, ne saepius de eiusdem hominis admissio quaeratur, et contra, si de admissio unius hominis actum sit, deinde in factum actione agatur, exceptio dabitur.

1. Là encore la littérature est abondante et contradictoire. Parmi les écrits les plus récents on notera la discussion opposant F. De Martino à G. Pugliese. F. De Martino, *Studi sull'actio exercitoria*, Riv. di diritto dalla navig., t. VII, 1941, p. 7-31; G. Pugliese, *In tema di actio exercitoria*, Labeo, t. III, 1957, p. 308-343; F. De Martino, *Ancora sull'actio exercitoria*, Labeo, t. IV, 1958, p. 274-300.

2. D., XIV, 1, 1, 2 *Sed si cum quolibet nautarum sit contractum, non datur actio in exercitorem.*

3. *Ibid.* : *quanquam ex delicto cuiusvis eorum, qui nautis nauigandae causa in naue sint, detur actio in exercitorem : alia enim est contrahendi causa, alia delinquendi, si quidem qui magistrum praeponit, contrahi cum eo permittit, qui nautas adhibet, non contrahi cum eis permittit, sed culpa et dolo carere eos curare debet.* Autrement dit c'est en fonction de ses obligations disciplinaires sur l'équipage que le magister engagerait la responsabilité de l'armateur dans le cas d'un délit commis par un des marins à l'égard de l'un des chargeurs. Mais dans ce cas serait-ce bien en vertu de l'*actio exercitoria* que les poursuites auraient eu lieu à l'origine? Et non pas plutôt en vertu de l'*actio furti aduersus nautas*?

justinienne, nous invite à ne pas considérer comme ancien ce passage ¹.

De même que l'*actio de recepto* ou l'*actio furti* établissent un parallèle entre le *nauta* d'une part, le *caupo* et le *stabularius* d'autre part, les textes qui concernent l'*actio exercitoria* établissent un parallèle entre l'armateur et l'*institor* ², ce dernier étant celui qui est chargé par son patron de gérer une affaire industrielle ou commerciale; mais ce parallèle est moins strict en ce sens que l'*institor* engage moins souvent son patron que le *magister nauis* n'engage l'*exercitor* ou l'*exercitor* lui-même n'engage son *dominus pater familias*ue lorsqu'il est *in potestate alicuius* ³.

Le principe de l'action est donc un véritable transfert de responsabilité du subordonné à son patron, mais ce transfert ne peut avoir lieu que dans les limites de la préposition « qui donne une loi sûre aux contractants » ⁴. Ces limites sont souvent assez étroites : c'est ainsi que le *magister* qui a été préposé pour percevoir des droits de passage (*uecturae*), c'est-à-dire pour embarquer des passagers et des marchandises appartenant à des chargeurs multiples, n'engage la responsabilité de son *exercitor* ou du maître de celui-ci que s'il exploite le navire conformément à cette préposition; mais il ne l'engage nullement si, en opposition avec sa préposition, il a passé avec un chargeur un contrat d'affrètement pur et simple ⁵. On voit donc le problème que pose cette pratique : comment l'utilisateur peut-il être mis au courant des limites de la préposition du *magister* du navire sur lequel il s'apprête à prendre passage ou à charger sa marchandise? Cela suppose l'existence d'un véritable contrat entre l'*exercitor* et son *magister*, et un contrat dont le *magister* possède avec lui un exemplaire que les chargeurs peuvent consulter au moment de contracter avec lui. On a pensé que, pour la commodité, les clauses de la préposition pouvaient être tout simplement affichées en bonne place à bord, à un endroit tel que toute personne embarquant puisse les voir et les consulter; mais, quelle que soit la manière dont ses clauses étaient portées à la connaissance des chargeurs, nous sommes sûrs qu'elles l'étaient sinon l'action n'aurait plus grand sens ⁶.

En dehors de la préposition, il est certains cas où les actes du *magister* engagent absolument l'*exercitor*, ce sont les cas qui intéressent l'utilité du na-

1. Sur l'introduction justinienne de la notion de *culpa*, cf. par exemple G. Luzzatto, *Caso fortuito e forza maggiore, come limite alla responsabilità contrattuale*, Milan, 1938, p. 171- 176.

2. *Institutes*, IV, 7, 2 *Praetor duas alias in solidum actiones pollicetur : quarum altera exercitoria, altera institoria appellatur.*

3. *D.*, XIV, 3, dont les principales différences avec l'*actio exercitoria* sont l'absence d'action contre le *paterfamilias* d'un *institor in aliena potestate* et l'impossibilité de transférer l'action *D.*, XIV, 3, 11, 1-3 et *ibidem*, 8 (cf. P. Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial*, p. 167).

4. *D.*, XIV, 1, 1, 12 *Igitur praepositio certam legem dat contrahentibus.*

5. *Ibid.* : *quare si eum praeposuit naui ad hoc solum, ut uecturas exigat, non ut locet (quod forte ipse locauerat), non tenebitur exercitor, si magister locauerit : uel si ad locandum tantum non ad exigendum idem erit dicendum : aut si ad hoc, ut uectoribus locet, non ut mercibus nauem praestet, uel contra, modum egressus non obligabit exercitorem ...*

6. F. De Martino, *Ancora sull'actio exercitoria*, distingue entre les cas où il y a une *praepositio* particulière et ceux où il y a une *praepositio* générale ; toutes deux représentées par une *lex praepositionis* donnée par l'armateur à son *magister* pour que les contractants puissent s'y référer, ainsi que le prêteur en cas de contestations; enfin les cas où il n'y a pas de *lex praepositionis*. Dans ce dernier cas, comme dans celui d'une préposition très générale, la jurisprudence devait suppléer au silence de la *praepositio*.

vire. Il est évident par exemple que le *magister* qui au cours de la navigation a contracté un *nauticum fenus*, gagé sur le navire ou sur les *naula* à percevoir, pour les besoins mêmes de la navigation (par exemple pour réparer des avaries dues à la tempête et telles que la navigation ne pourrait être poursuivie autrement) engage absolument l'*exercitor*, même dans le cas possible où ce prêt aurait été consenti par l'un des chargeurs. Or, par suite des pratiques de la navigation commerciale de l'époque, une pareille clause allait de soi et n'avait nul besoin de se trouver inscrite dans la préposition.

Les cas les plus délicats de responsabilité se présentent lorsque l'*exercitor* est *in aliena potestate*, qu'il s'agisse d'un esclave, d'un enfant mineur ou d'une femme. Deux questions se posent alors : l'*exercitor* a-t-il agi du consentement de celui dans la puissance de qui il se trouve ? A-t-il au contraire agi à son insu ? Dans le premier cas la solution est facile, il y a transfert de responsabilité, le maître ou le père de famille est tenu en lieu et place de l'armateur ¹. Dans le second cas il est évident que le problème est beaucoup plus délicat. Pour ce qui est du pupille, il ne peut agir que par le consentement de son tuteur ; on peut donc en conclure que, s'il a armé sans son consentement, le tuteur ne peut être tenu et que les chargeurs sont fautifs au premier chef puisqu'ils auraient dû avant de contracter avec lui se renseigner pour savoir s'il avait l'autorisation ou non. Pour le cas de l'esclave agissant contre la volonté de son maître, mais celui-ci étant au courant de ces agissements, la responsabilité du maître est considérée comme normale car il aurait dû s'opposer à l'action de son esclave. Ce n'est que si l'esclave a agi totalement à l'insu de son maître que la responsabilité de ce dernier se trouve dégagée ². Dans ce cas les plaignants peuvent avoir contre le maître une *actio tributoria* ; c'est-à-dire une action dans laquelle le maître n'est tenu que dans la mesure où le pécule de l'esclave est insuffisant pour couvrir les conséquences financières de ses actes. Cette responsabilité est également partagée dans le cas où l'esclave a agi de connivence avec le fils de son maître ou avec l'esclave intendant ³. Quand nous avons affaire à une femme armateur il ne semble pas, dans l'état de nos sources, qu'il y ait eu matière à contestation : ou elle agit en fonction de sa fortune personnelle, ou elle agit dans la dépendance de son mari. Dans le second cas nous nous trouvons en présence d'une modalité particulière du cas général et il

1. D., XIV, 1, 1, 4 *Cuius autem condicionis sit magister iste, nihil interest, utrum liber an seruus, et utrum exercitoris an alienus : sed nec cuius aetatis sit, intererit, sibi imputaturo qui praeposuit ...* 16 *Parui autem refert, qui exercet masculus sit an mulier, paterfamilias an filius familias uel seruus : pupillus autem si nauem exercent exigemus tutoris auctoritatem ...* 19 *Si is, qui nauem exercuerit, in aliena potestate erit eiusque uoluntate nauem exercuerit, quod cum magistro eius gestum erit, in eum, in cuius potestate is erit qui nauem exercuerit, iudicium datur.*

2. D., XIV, 1, 1, 20 *Sed si sciente dumtaxat, non etiam uolente cum magistro contractum sit, utrum quasi in uolentem damus actionem in solidum an uero exemplo tributoriae dabimus ? In re igitur dubia melius est uerbis edicti seruire et neque scientiam solam et nudam patris dominiue in nauibus onerare neque in peculiaribus mercibus uoluntatem extendere ad solidi obligationem. Et ita uidetur et Pomponius significare, si sit in aliena potestate, si quidem uoluntate gerat, in solidum eum obligari, si minus, in peculium.*

3. D., XIV, 1, 1, 22 *Si tamen seruus peculiaris uolente filio familias in cuius peculio erat, uel seruo uicarius eius nauem exercuit, pater dominusue, qui uoluntatem non accomodauit, dumtaxat de peculio tenebitur, sed filius ipse in solidum. Plane si uoluntate domini uel patris exercent, in solidum tenebuntur et praeterea et filius, si et ipse uoluntatem accomodauit, in solidum erit obligatus.*

ne se pose pas de problème particulier. Pour le premier cas, le *Digeste* ne se pose pas la question; mais elle est tranchée par le code en fonction d'une décision remontant à Dioclétien : la femme se trouve tenue pour les actes du *magister* qu'elle a préposé en vertu de l'*actio exercitoria*, de la même manière qu'elle le serait par l'*actio institoria* ¹. Ainsi le code se réfère à une mesure que nous trouvons au *Digeste* et qui veut que la femme, qui a préposé un *institor*, se trouve tenue pour les actes de ce dernier conformément à l'action ². Cette coutume s'est transmise au long de l'histoire des débuts de Byzance et nous la retrouvons aux Basiliques assortie de clauses qui la font rentrer dans le cas normal : si le préposé a commis une faute en dehors des clauses de son contrat, la femme armateur n'est pas tenue; au contraire, si la faute a été commise dans les limites du contrat, elle se trouve tenue pour l'acte de son préposé, et cela est normal ³.

Comme nous le voyons, le champ d'application de l'*actio exercitoria* est immense et il se pose pour elle comme pour les précédentes un problème chronologique important, celui de savoir quand elle est apparue. Malheureusement comme pour les précédentes nous n'avons vraiment que peu de données en la matière. Elle paraît cependant avoir été postérieure à celles que nous avons déjà vues et cela pour une raison assez simple. Vu l'étendue d'application de cette action, si elle avait existé avant les autres, il n'y aurait guère eu de motifs de les créer; alors que, l'*actio exercitoria* une fois créée pour les besoins du commerce maritime, les actions précédentes n'ont pas été abolies pour autant mais elles ont continué à mener leur vie propre tout en évoluant, si bien qu'à l'époque de la constitution du *Digeste* les diverses interprétations des différentes actions se sont tellement mêlées qu'il est difficile de faire le départ, dans les divers chapitres de l'ouvrage, de ce qui appartient plus précisément à l'une et plus précisément à l'autre.

Rapports des diverses actions entre elles

Si à la longue ces actions se sont mêlées, nous devons cependant nous demander le pourquoi de leur apparition, les rapports qu'elles peuvent avoir entre elles, leur origine et leur champ d'application dans l'espace, enfin leur rapport avec le droit coutumier de la navigation nilotique tel que nous l'avons sommairement présenté au début. Tenter de résoudre ces questions revient à tenter

1. C. J., IV, 25, 4 *Impp Diocletianus et Maximianus AA et CC Antigonae* : *Etsi a muliere magister navis praepositus fuerit, ex contractibus eius ea exercitoria actione ad similitudinem institoriae tenetur*. D. XVI k. Nou. Sirmi AA conss (293). De ce texte nous pouvons déduire un certain nombre de faits : tout d'abord il ne s'agit pas d'une loi mais d'une réponse impériale à la supplique d'une femme. On peut donc supposer que, la question étant débattue, la nommée Antigone, armateur, prétendait ne pas être tenue par les actes de son *magister navis* bien qu'elle l'eût nommé préposé. Les empereurs vont contre cette prétention. Nous avons donc là une preuve, entre autres, de ce que les femmes participaient aux opérations du commerce maritime. Mais ce qui nous paraît le plus original au point de vue juridique, c'est que l'*actio exercitoria* ne prévoyait pas le cas de la femme armateur puisque, pour lui appliquer l'*actio exercitoria*, on est obligé de passer par le biais de l'*actio institoria*.

2. D., XIV, 3, 7, 1 *Parui autem refert, quis sit institor, masculus an femina, liber an servus proprius uel alienus, Item quisquis praeposuit : nam et si mulier praeposuit, competet institoria exemplo exercitoriae actionis et si mulier sit praeposita, tenebitur etiam ipsa*. Il est évidemment original de voir ce passage du *Digeste* dire exactement l'inverse de ce que dit la « loi » de Dioclétien. On peut supposer que c'est le *Digeste* qui a été trafiqué plutôt que le code.

3. *Basiliques*, LIII, 1, 39.

de résoudre le problème même de l'histoire du droit romain en matière de navigation commerciale pour ce qui concerne les rapports ordinaires entre les chargeurs et les transporteurs.

A l'origine, les Romains ne se préoccupant que fort peu des affaires du commerce maritime et même des affaires commerciales, purement et simplement, n'auraient eu aucune idée particulière sur ce que pouvait être un droit maritime. Les premiers embryons de celui-ci apparaîtraient, d'après les auteurs modernes, avec les fameux traités tant discutés entre Rome et Carthage, qui laissent supposer que certains procès issus d'opérations commerciales seraient jugés à Rome même, en vertu d'un certain droit local dont nous ne pouvons vraiment nous faire aucune idée. Par la suite Rome s'est trouvée prise dans l'orbite du développement maritime et commercial du monde méditerranéen, d'autant plus que ses victoires, tant sur Carthage que sur les autres pays développés de la Méditerranée, faisaient d'elle la puissance méditerranéenne par excellence et une puissance en grande partie tributaire du commerce maritime. C'est alors que seraient apparus les divers contrats et les diverses actions auxquels nous avons affaire pour le moment et que le préteur les aurait peu à peu introduits dans son édit, en attendant que, sous Hadrien, l'« Édit du préteur » les recueille d'une manière définitive. C'est donc en fonction de leur degré de spécialisation que, pensons-nous, on devrait pouvoir établir la chronologie de nos diverses actions; mais l'état dans lequel les textes qui les concernent nous sont parvenus rend cette étude excessivement délicate et aléatoire.

Nous avons donc cinq actions : ce sont dans l'ordre où nous les avons envisagées l'action *de recepto*, l'action *locati conducti*, l'action *oneris auersi*, l'action *furti aduersus nautas* et l'action *exercitoria*. La première suppose la conclusion entre chargeur et transporteur d'un véritable contrat faisant passer l'entière responsabilité de la cargaison à la charge du transporteur, la seconde est une action plus générale aux multiples combinaisons suivant qu'il s'agit du transport de passagers ou du transport de marchandises, du transport de marchandises appartenant à plusieurs chargeurs ou de l'affrètement du navire par un particulier. La troisième et la quatrième, dans la mesure où nous pouvons les comprendre, sont : l'une, une action très vague concernant la perte d'une partie de la cargaison par la faute du transporteur; l'autre une action au sujet du dommage arrivé à la cargaison par la faute volontaire d'un membre de l'équipage. Enfin la dernière de nos actions est une action très générale concernant la responsabilité de l'armateur pour les actes commis par ceux qui sont sous sa préposition. Par suite de son caractère général, il nous semble que l'action *locati conducti* dut être la première à être utilisée pour les rapports du commerce maritime; cela d'autant plus qu'elle n'est pas spécifiquement une action le concernant, mais une action concernant les rapports existant entre n'importe quel loueur et n'importe quel bailleur. Or, les diverses solutions qu'elle proposait aux parties pouvaient s'appliquer aux opérations maritimes. Par la suite, pour un certain nombre de cas particuliers, on fut amené à perfectionner le système par l'introduction de nouvelles formes d'actions ou par l'application au commerce maritime d'autres actions préexistantes. Ainsi dut apparaître tout d'abord l'action *oneris auersi*, dont notre ignorance même est la preuve de son ancienneté et de sa disparition assez rapide parce qu'elle ne devait pas être

parfaitement adaptée à la tâche qui lui incombait. C'est alors que l'on dû compléter l'arsenal juridique en étendant au commerce maritime l'action *furti*, ce qui avait pour résultat de soulager en une certaine mesure le transporteur, puisqu'il n'était plus directement responsable des fautes commises, en dehors des fautes de navigation, par l'équipage au détriment des cargaisons, et en créant l'action *de recepto* avec sa complexité technique. Si nous sommes d'accord avec tous les auteurs sur le fait que la création du *receptum* et de son action est une conséquence du développement du commerce maritime à la fin de la République et une mesure destinée à favoriser ce dernier, la question de savoir si la mesure est favorable aux intérêts du chargeur ou à ceux du transporteur nous paraît devoir être tranchée, malgré l'opinion inverse de F. De Robertis, en faveur du chargeur et non pas du transporteur. En effet, par suite des conditions de la navigation commerciale à l'époque, c'est le chargeur qui a besoin avant tout d'être protégé contre les fraudes. Si nous nous tournons du côté des discours démosthéniens par exemple, nous voyons très nettement que les procès en matière de commerce maritime sont tous des procès dans lesquels la fraude a été opérée soit par le transporteur, soit de connivence avec lui¹. Quant à la question de savoir si ce *receptum* est une innovation purement romaine ou une adaptation d'une coutume hellénique, il nous semble normal de répondre que l'existence des contrats de ce genre en Égypte pour la navigation nilotique milite en faveur de l'introduction d'une coutume hellénique qui correspondait aux nécessités de l'heure. Enfin le développement sans cesse croissant du commerce fait apparaître en dernier lieu tout ce qui a trait à l'*actio exercitoria*.

L'apparition et le développement de cette dernière ne fait pas disparaître, de ce fait, les actions préexistantes. Il est normal par exemple que la *locatio conductio* ait subsisté dans les rapports entre commerçants maritimes et transporteurs, étant donné que les contrats qui les liaient ressortissaient, tant bien que mal, aux types de contrat issus de cette pratique juridique. De même les chargeurs aussi bien que les transporteurs avaient intérêt au maintien de l'*actio furti* qui les garantissait mieux contre des actes indépendants des vicissitudes de la navigation. Par contre, si le *receptum* a survécu, il ne l'a fait qu'en s'adaptant à la situation nouvelle et en introduisant des clauses antinomiques par rapport à son but originel, les clauses d'exception.

L'évolution des actions concernant les transports maritimes.

Au début le transport maritime est une entreprise totalement privée avec laquelle l'État n'a aucun rapport, sauf lorsqu'il s'agit des nécessités de la guerre. Par conséquent, le prêteur a intérêt à accorder sa protection à ceux qui paraissent le plus indispensables ou à ceux qui, par suite de leurs richesses, peuvent avoir le plus de poids, c'est-à-dire aux commerçants. Mais avec l'organisation du système annonaire, si le commerce et les commerçants restent nécessaires et

1. Démosthène, *Contre Zénothémis* : fraude du naulère Hégestratos; *Contre Phormion* : fraude de l'emporos Phormion avec la complicité tacite du naulère Lampis; *Contre Lacrite* : les fraudes ne peuvent avoir eu lieu que de connivence avec le naulère Hyblésios qui devait présider à l'embarquement des marchandises; *Contre Dionysodoros* : le cas est absolument typique puisqu'il s'agit d'un prêt, non pas sur cargaison, mais sur le navire lui-même.

méritent toujours la protection de la justice romaine, le transporteur lui aussi devient quelqu'un d'utile à la bonne marche de l'État. Dans ces conditions la coutume juridique évolue peu à peu de manière à accorder au transporteur des avantages au moins égaux à ceux des commerçants et une protection juridique du même genre. La loi va donc chercher à alléger les charges contraignantes qui incombent aux propriétaires de navires et aux armateurs du fait des coutumes en vigueur.

C'est ainsi que durent apparaître assez tôt les premières mesures qui allaient transformer totalement les rapports entre chargeurs et transporteurs. Ce furent tout d'abord les exceptions pour *uis maior*, c'est-à-dire l'introduction, dans les rapports entre les parties, de la fortune de mer, qui jusqu'ici n'entrait en ligne de compte que dans le cas particulier du prêt à la grosse aventure. Désormais la fortune de mer rendait caducs les contrats passés entre transporteurs et chargeurs, et cela même lorsqu'il s'agissait du *receptum*. C'est cette transformation qui expliquerait le passage de *recipere* du sens de promettre au sens de recevoir. Auparavant le transporteur promettait solennellement, comme dans les actes papyrologiques, de livrer la cargaison saine et sauve quelles qu'aient pu être les circonstances de la traversée; désormais le transporteur reconnaît simplement avoir reçu une marchandise à transporter de tel endroit à tel autre sauf le cas de fortune de mer ¹.

L'autre notion, que l'on peut considérer comme corrélative de la précédente, est celle de la faute, la *culpa*, qui s'introduit dans l'arsenal des contestations en matière de droit maritime. Notion qui ne rend responsable le transporteur que dans la mesure où la perte est due à sa faute personnelle ou à la faute de l'un de ses employés. Cette notion est particulièrement importante dans les contestations en fonction de l'*actio furti aduersus nautas* où elle vient interférer avec la notion de *custodia* qui semble avoir supplanté l'ancienne notion qui était à la base de l'action.

Cette évolution s'est faite tout au long de l'Empire et elle aboutit à la législation assez embrouillée en apparence que nous font connaître les ouvrages du *Corpus iuris ciuilis* ².

1. Cf. p. 383, n. 1.

2. Comme toute reconstitution en la matière notre reconstitution est plus subjective qu'objective, mais l'état des textes sur lesquels on est obligé de s'appuyer, et peut-être plus encore l'état de la critique à leur sujet, est tel qu'en l'absence d'autres documents il est impossible d'avancer quoi que ce soit qui ne puisse être immédiatement contredit. Ou alors il faut faire quelque chose de très général et de très conservateur comme, par exemple, l'article de C. H. Lobingier, *The maritime laws of Rome*, *Juridical review*, t. XLVII, 1935, p. 1-32.

V. - LE JET ET LES PROBLÈMES DE LA LOI RHODIENNE

Les problèmes juridiques que nous avons envisagés jusqu'ici ont une allure générale : ce sont ceux qui découlent normalement des contrats de transport ou du navire en tant que tel, mais ils ne représentent pas tous les problèmes posés par la navigation commerciale. En particulier, nous avons jusqu'ici laissé systématiquement de côté l'un des problèmes les plus importants du droit commercial maritime, celui que le droit moderne appelle l'avarie commune : c'est-à-dire l'avarie supportée volontairement dans l'intérêt général du navire et de la navigation. Bien qu'en apparence elle entre dans la catégorie de la *uis maior*, elle n'en est pas moins nettement distincte et distinguée. Dans la *uis maior*, en effet, la perte est totale, c'est pourquoi elle rend caduques toutes les clauses des contrats de transport à partir du moment où elle est considérée comme une *exceptio* normale; dans l'avarie commune au contraire, la perte n'est que partielle, elle ne suspend donc pas les clauses des contrats, mais elle crée de nouveaux problèmes dont la solution permet de répartir les conséquences de cette perte sur l'ensemble des chargeurs. En principe, la source essentielle de l'avarie commune est le jet, mais il n'est pas la seule, on considère également comme avarie commune, dans l'Antiquité, le rachat du navire, de sa cargaison, de son équipage et de ses passagers des mains des pirates.

Cette question de l'avarie commune pose corrélativement une autre question, celle de la loi Rhodienne. En effet, le titre du *Digeste* consacré à l'avarie commune est *de lege Rhodia de iactu*¹ : que faut-il entendre par là? S'agit-il d'une loi d'origine grecque ne concernant que l'avarie commune? S'agit-il au contraire d'une loi maritime générale qui regrouperait non seulement tout ce qui a trait à l'avarie commune, mais aussi tout ce qui a trait au droit commercial maritime? Cette loi est-elle une loi grecque de l'époque hellénistique, adoptée par la suite par le législateur romain? Ou s'agit-il plus simplement d'une création *a posteriori* des compilateurs juridiques, dont le point d'aboutissement serait la fameuse loi Rhodienne rédigée vraisemblablement

1. *D.*, XIV, 2.

au temps de la dynastie iconoclaste et dont les clauses se retrouvent dans le vaste recueil des *Basiliques* de Léon VI le Sage¹. Ce problème de la loi Rhodienne est très important en ce qui concerne le droit maritime antique : c'est de la solution qu'on lui apporte que dépend en effet celle du problème de l'unité ou de la multiplicité des droits, ou si l'on préfère, des coutumes de la navigation méditerranéenne à l'époque impériale. C'est-à-dire la question de savoir si toute la Méditerranée était régie par un même usage ou si, suivant les régions, les coutumes maritimes différaient.

On peut donc dire sans se risquer que nous avons affaire là au problème majeur de l'histoire juridique du commerce maritime, ce qui explique que, depuis la Renaissance, les historiens du droit n'aient cessé de se pencher sur ces problèmes; cela d'autant plus qu'en ce qui concerne le jet proprement dit nous avons de nombreux documents en dehors de la compilation justinienne, documents qui ont de ce fait une très grande valeur.

La pratique du jet

Bien qu'ayant déjà à plusieurs reprises abordé incidemment cette question², nous devons maintenant la présenter dans le détail de sa complexe réalité. Tout d'abord qu'est-ce que le jet, *iactus*, εκβολή ? Il s'agit là de l'une des pratiques les plus courantes de la navigation commerciale, comme non commerciale, de tous les temps : elle consiste en cas de tempête, lorsque la flottabilité du navire et sa direction ne peuvent plus être maintenues, à jeter par-dessus bord tout ou partie de la cargaison, voire même le gréement, pour rétablir la navigabilité par l'allègement du navire. Cette pratique est tellement naturelle qu'elle est l'une de celles que les contempteurs de la navigation commerciale mettent en avant pour la condamner au nom de son insécurité. C'est la fréquence de cette pratique qui explique la multiplicité des récits qui la concernent.

De ceux-ci le plus célèbre est sans aucun doute celui des *Actes des apôtres*, par suite de la personnalité de son héros et du rôle canonique du texte lui-même. Il nous suffit de rappeler comment le navire de saint Paul, pris par la tempête dans la mer Adriatique (au sens large du terme)³ et sur le point de sombrer, fut sauvé provisoirement par un certain nombre de jets successifs et progressifs. Tout d'abord on se débarrassa de la cargaison, puis du gréement, enfin, au dernier moment en face de la terre et pour essayer de la gagner malgré tout, des provisions de bouche de l'équipage et des passagers⁴. Ce texte de loin le plus souvent commenté⁵ n'est peut-être pas celui qui nous rend le mieux compte de la pratique, et en ce sens, bien qu'il s'agisse d'une œuvre purement romanesque, nous lui préférierions volontiers le récit de la tempête du roman d'Achille Tatius. Dans ce récit⁶ nous voyons comment

1. W. Ashburner, *op. cit.*; *Basiliques*, livre LIII.

2. Ci-dessus, p. 225-226; 339.

3. C'est-à-dire notre mer Ionienne; cf. ci-dessus, p. 42.

4. *Actes des apôtres*, 27.

5. En dernier lieu J. Dauvillier, *A propos de la venue de saint Paul à Rome*, Bull. de littérature ecclésiastique, t. LXI, 1960, p. 1-26, et notre article *Actes 27, 1-10*, *Vigiliae christianae*, t. XIV, 1960, p. 193-203.

6. Achille Tatius, *Leucippé et Clitophon*, III, 1-5.

à la suite d'une violente tempête, décrite, volontairement ou non, d'une manière assez caricaturale, pour essayer, d'ailleurs en vain, de sauver le navire, on procéda au jet : « Le pilote ordonna de jeter la cargaison à la mer. On ne fit aucune différence entre l'or et l'argent et ce qui n'avait aucune valeur; nous lancions tout sans distinction. Et beaucoup d'entre les marchands prenant eux-mêmes leurs marchandises, dans lesquelles ils avaient mis leurs espérances, les jetaient à l'envi, Maintenant le navire était vide de tout ce qu'il avait porté; mais la tempête ne relâchait pas » ¹.

Ce texte nous pose d'emblée l'un des principaux problèmes du jet antique : qui doit en prendre la responsabilité? En effet pour que le jet ait une valeur juridique il ne doit pas être fait au petit bonheur; il ne faut pas que sous l'emprise d'une crainte irraisonnée, alors qu'aucun danger ne menace réellement le navire, on se mette à passer la cargaison par-dessus bord, quitte à en faire supporter les conséquences par la suite à l'ensemble des chargeurs. Deux solutions ont été mises en avant, deux solutions entre lesquelles il nous faut choisir, ce que nous avons déjà fait, le capitaine ou le capitaine et le conseil des passagers ².

La vieille coutume de la navigation méditerranéenne veut que, lorsqu'un cas grave se présente au cours de la navigation, le capitaine du navire consulte les plus éminents de ses passagers, ceux dans le savoir de qui il lui semble pouvoir avoir confiance, ou ceux dont il sait qu'ils ont une pratique ancienne de la navigation, par conséquent qu'ils peuvent être de bon conseil ³. Il semble donc normal qu'avant de procéder au jet le capitaine du navire antique doive procéder à semblable consultation, qu'il se range ou non à l'avis de ce conseil. Si nous considérons la loi Rhodienne byzantine, nous y voyons affirmer la nécessité dans laquelle le capitaine se trouve de prendre conseil des passagers, si bien qu'il est obligé de se ranger à la décision de la majorité, autrement dit il n'est pas le véritable maître à son bord ⁴. En était-il de même à l'époque romaine? On s'appuie en général sur le texte des *Actes des apôtres* pour l'affirmer ⁵. En effet nous voyons que lorsque la question se pose de savoir s'il fallait ou non hiverner en Crète, un véritable conseil se réunit groupant l'état-major du navire, le centurion chef de l'escorte et saint Paul prisonnier de marque; nous savons comment malgré l'opposition de ce dernier on décida de poursuivre la navigation, d'où la tempête et le naufrage. « Mais le centurion se fiait davantage au capitaine et au naoclère qu'aux dires de Paul » ⁶. En fait cette conception dénature considérablement le texte des *Actes*. Nous remarquerons tout d'abord qu'il n'y est nulle part question de conseil, et encore moins d'un recours du capitaine à l'autorité du centurion parce que son chef hiérarchique ⁷; ensuite nous mettrons en avant le fait que le centurion ne s'est pas rallié à l'opinion du capitaine et du naoclère après discussion commune, mais que, Paul ayant conseillé au centurion de débarquer et d'hi-

1. Trad. P. Grimal, *Romans grecs et latins*, coll. de la Pléiade, p. 918-922.

2. Cf. ci-dessus, p. 226.

3. Encore au XIX^e siècle, cf. Chateaubriand, *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, III^e partie, *Voyage de Rhodes, de Jaffa, de Bethléem et de la mer Morte*.

4. *Loi Rhodienne*, 1, 9.

5. Cf. J. Dauvillier, *art. cit.*

6. *Actes des apôtres*, 27, 9-12.

7. W. Ramsay, *Saint Paul, the traveller and the roman citizen*, Londres, 1908, p. 325.

verner sur place en attendant les beaux jours et le passage à ce moment d'un autre navire se dirigeant vers l'Italie, celui-ci, désireux sans doute d'achever au plus tôt sa mission, décida de poursuivre son voyage puisque tout aussi bien le navire continuait sa route; il fut imité par la plupart des passagers, ce qui laisse penser qu'un certain nombre préférèrent rester sur place plutôt que d'affronter les dangers d'une navigation en dehors de la saison favorable. Nous devons donc, à notre avis, exclure totalement notre texte de la documentation concernant la pratique du conseil.

Plus gênant en un sens, parce qu'il s'agit d'un texte juridique, est le passage du *Digeste* où cette pratique semble confirmée. Nous y lisons en effet : « Mais si par la volonté des passagers ou par suite de quelque crainte, ce dommage survient, il doit être réparé », *sed si uoluntate uectorum uel propter aliquem metum id detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet* ¹. Il semblerait donc que le capitaine du navire puisse se voir imposer par la volonté commune des passagers, propriétaires ou non de la cargaison, le jet de cette dernière. Cependant le texte lui-même va contre la légalité de cette coutume, puisqu'il considère ce cas non pas comme une règle absolue, mais comme une éventualité parmi beaucoup d'autres. D'autre part à quoi doit-on rapporter le génitif *uectorum*? Si nous le rapportons uniquement, comme nous l'avons fait dans la traduction, à *uoluntate*, le passage nous présente une double possibilité : d'une part la volonté des passagers, d'autre part une crainte du capitaine, sans doute plus ou moins justifiée. Mais on peut aussi rapporter *uectorum* tout à la fois à *uoluntate* et à *metum*; dans ce cas nous ne nous trouvons plus en présence que d'une seule éventualité, celle où les passagers ont imposé le jet. Tout au moins c'est ainsi que nous interprétons un texte qui, si l'on se reporte à son contexte, dit exactement l'inverse. Mais le fait que les passagers se sont opposés au jet nous semble équivalent à son exécution, car s'ils peuvent s'y opposer, ils peuvent également y contraindre. Seulement le *Digeste* ne nous affirme nullement qu'il s'agit là d'une coutume juridique habituelle. Bien au contraire il considère le cas comme exceptionnel, c'est au fond une véritable violation de la part des passagers des clauses d'usage qui font, comme nous l'avons dit, du capitaine le seul maître à bord après Dieu ². Ainsi donc, lorsque le navire se trouve pris par la tempête, seul le capitaine peut décider du jet, c'est bien d'ailleurs ce qu'affirme le texte d'Achille Tatius que nous venons de citer : « le capitaine ordonne » ³. Ce faisant il engage la responsabilité du *magister-naucière* lorsqu'il y en a un, c'est pourquoi ce dernier seul apparaît dans les textes juridiques concernant le jet.

Si le capitaine est seul juge de la décision de jet, est-il libre par contre de jeter ce que bon lui semble? Il est évident que le jet, lorsqu'il n'est pas fait sous la pression du désespoir, auquel cas on jette tout ce qui tombe sous la main, est en quelque sorte un jet gradué. Par suite de la pratique bien connue de la navigation antique de surcharger le pont de marchandises encombrantes, par-

1. *D.*, XIV, 2, 2, 1.

2. A. Lefebvre d'Ovidio, *La contribuzione delle avarie comuni, dal diritto romano all'ordinanza marittima del 1681*, Riv. di diritto della navig., t. I-1, 1935, p. 36-140 (pour le droit romain, p. 36-70).

3. Achille Tatius, *Leucippé et Clitophon*, III, 2 (*Greek text*).

fois au-delà des coefficients de sécurité ¹, il est normal de penser que lorsque la tempête éclate, ce que l'on commence par jeter c'est justement tout ce qui déséquilibre ainsi le navire; et cela d'autant plus que les marchandises de pont se trouvent être les plus faciles à atteindre, donc les plus faciles à jeter. Ce n'est qu'après, s'il en est encore besoin, que l'on jette la cargaison contenue dans les cales, puis le gréement et en dernier lieu les vivres comme dans le navire de saint Paul. Mais alors le jet peut donner lieu à de nombreuses discussions entre les passagers et l'équipage : plus exactement deux cas doivent être considérés. Celui où les passagers sont terrifiés et ne songent qu'à sauver leur peau de l'aventure : dans ce cas aucun problème ne se pose, parce que personne n'a envie de discuter l'ordre du capitaine, bien plus on va au-devant de ses ordres et on les outrepassa même, jetant plus que nécessaire, ce qui pose un problème lors de l'étude de la compensation ². L'autre cas c'est celui où les passagers ne se rendent pas compte de la gravité du danger et sont par conséquent disposés à ergoter sur les ordres reçus.

En principe on commence par jeter les objets de moindre valeur comme nous l'apprend Salluste, confirmant ainsi la simple logique : « Un L. Postumius, un M. Favonius ressemblent, selon moi, à ces bagages superflus dont on charge un grand navire : s'ils arrivent au port en bon état, on les utilise; s'il se lève quelque mauvais temps, c'est eux que l'on jette de préférence parce qu'ils sont de faible valeur » ³. Nous en trouvons une confirmation chez Cicéron qui, à l'exemple de ses modèles grecs vraisemblablement, se demande si, dans le cas de jet, il convient de se débarrasser en premier d'un cheval de valeur ou d'un esclave sans valeur ⁴.

Ces considérations de Cicéron sont évidemment contraires à notre morale, et on peut penser que Cicéron lui-même ne se posait pas la question; il n'en

1. Reproche habituel des moralistes contre la navigation commerciale; par exemple : Jean Chrysostome, *Quelles femmes doivent être épousées*, P. G., t. LI, p. 232; *XVI^e homélie sur les Actes*, P. G., t. LX, p. 135; *II^e homélie sur la II^e épître aux Corinthiens*, P. G., t. LXI, p. 394.

2. D., XIX, 5, 14 *Qui seruandarum mercium suarum causa alienas merces in mare proiecit, nulla tenetur actione; sed si sine causa id fecisset, in factum, si dolo, de dolo tenetur*. Il s'agit là d'un jet délictueux, par contre D., XL VII, 2, 43, 11 pose les différents problèmes : *Si iactum ex naue factum alius tulerit, an furti teneatur? Quaestio in eo est, an pro derelicto habitum sit. Et si quidem derelinquentis animo iactauit, quod plerumque credendum est, cum sciat perituum, qui inuenit suum fecit nec furti tenetur. Si uero non hoc animo sed hoc, ut si saluum fuerit, haberet : ei, qui inuenit auferendum est, et si scit hoc qui inuenit et animo furandi tenet, furti tenetur. Enimuero si hoc animo, ut saluum faceret domino, furti non tenetur. Quod si putans simpliciter iactatum, furti similiter non tenetur*. Comme le remarque Pardessus dans son recueil il s'agit là de cas où le jet a été fait alors que le danger n'était pas prouvé, la question qui se pose ici n'est pas celle de la contribution, mais celle de l'appropriation par autrui de la chose jetée. Cependant les distinctions établies entre celles qui ont été jetées avec intention d'abandon ou sans intention d'abandon nous mettent bien au cœur du problème posé. Il nous semble que les marchandises ainsi jetées, de même que leur appropriation ne peut être assimilée à un vol, ne peuvent donner droit à la moindre contribution puisqu'en définitive leur jet n'a pas eu pour conséquence l'amélioration du sort du navire.

3. Salluste, *Lettre à César*, II, 9, 4 *L. Postumii M. Fauonii mihi uidentur quasi magnae nauis superuacuanea onera esse : ubi salui peruenere, usui sunt; si quid aduersi coortum est, de illeis potissimum iactura fit, quia pretii minimi sunt*. Il est évident que peu nous importe l'authenticité de l'œuvre.

4. Cicéron, *Des devoirs*, III, 23 *quaerit, si in mari iactura facienda sit, equine pretiosi potius iacturam faciat an seruuli uilis? hic alia res familiaris, alia ducit humanitas*.

reste pas moins que dans la réalité il ne devait pas en être de même. Le *Digeste* nous paraît d'ailleurs avoir conservé des traces de cette pratique lorsque, dans ce titre consacré au jet, il examine le cas des esclaves périssant en mer, pour savoir si leur perte entraîne une contribution de la part des co-chargeurs ou une indemnité de la part du propriétaire ou de l'armateur du navire ¹.

Les conséquences du jet

Nous devons considérer tout à la fois les conséquences du jet sur le navire et sur les objets jetés eux-mêmes. La conséquence attendue, normale si nous pouvons nous exprimer ainsi quand il s'agit de fortune de mer, doit être la sauvegarde du navire et de sa cargaison. Mais il est évident que le navire n'est pas pour autant toujours sauvé. Il arrive souvent que, malgré le jet, le navire se perde corps et biens à la suite de la tempête qui a amené l'opération, ainsi en advient-il du navire de saint Paul aussi bien que de celui des héros du roman d'Achille Tatius. Il peut arriver aussi que le navire soit pour l'immédiat sauvé grâce au jet, mais que, dans la suite de la navigation, pris dans une nouvelle tempête, il périsse pour de bon. Enfin le navire peut être sauvé, mais là encore les situations sont nombreuses : il peut être sauvé en bon état et n'ayant jeté qu'une faible partie de la cargaison; il peut être sauvé à l'extrême limite rendu à l'état d'un véritable ponton par la tempête, n'ayant plus qu'un maigre gréement de fortune, un *artemo* auquel pendent des lambeaux de voiles, et la cale totalement vidée par le jet. Cette variété de solutions se traduit dans le domaine juridique par des variétés de discussions et de solutions.

De même le sort des objets jetés n'est pas toujours le même, il dépend souvent des conditions dans lesquelles a eu lieu le jet. Le cas sans doute le plus fréquent était celui de la perte pure et simple de l'objet. Cela se produisait surtout lorsque le jet avait lieu en haute mer ou lorsque les objets jetés étaient des denrées périssables. Il est évident que, lorsqu'on jetait une cargaison de blé, rien ne pouvait en être sauvé. Mais, par suite des conditions de la navigation à l'époque, il arrivait souvent que le jet ait lieu près des côtes, voire même à l'entrée du port; si l'on se trouvait en présence d'objets non périssables, la récupération était possible. Celle-ci pouvait résulter soit du rejet par la mer, c'est pourquoi nos sources juridiques distinguent très soigneusement l'épave proprement dite de l'épave résultant d'un jet, voire de la récupération par les *urinatores*, c'est-à-dire les plongeurs spécialisés. Là encore des problèmes juridiques surgissaient des conséquences du jet.

Les principes de la contribution

Le principe du jet, ce en quoi il se distingue du naufrage, c'est qu'il donne droit à une contribution de la part de ceux dont les marchandises ont été sauvegardées grâce à lui vis-à-vis de ceux dont les marchandises ont été jetées. Mais

1. *D.*, XIV, 2, 2, 5 *servorum quoque qui in mare perierunt non magis aestimatio facienda est, quam si qui aegri in naue decesserint aut aliqui sese praecipitauerint*. Autrement dit la perte d'un esclave du fait de la mer ne peut donner droit à contribution. N'est-ce pas là une mesure humanitaire pour empêcher le jet des esclaves?

pour qu'il y ait ouverture de ce droit il faut qu'un certain nombre de conditions aient été réalisées. Tout d'abord il faut que le jet ait été réalisé pour sauver le navire et sa cargaison, et uniquement pour cela. Par conséquent tout jet inconsidéré n'a aucune valeur, soit qu'il ait été réalisé par les chargeurs eux-mêmes dans un moment d'affolement, soit qu'il ait été réalisé par le capitaine, mais à la suite d'une faute d'estime¹. On peut donc penser que toute affaire maritime de jet donnait lieu dès l'époque classique à une enquête judiciaire destinée à établir les conditions exactes dans lesquelles il avait été procédé à l'opération. Nous nous trouvons ainsi dans la même situation que pour le naufrage, bien que les conséquences n'en soient pas exactement les mêmes : dans l'un il s'agit de prouver la réalité de la perte du navire et de sa cargaison pour que puisse jouer le prêt nautique ou pour que l'État, lorsqu'il s'agit de transport à son usage, prenne à sa charge la perte²; dans l'autre il s'agit de prouver l'utilité du jet pour savoir s'il donnera droit à contribution ou si les chargeurs devront se retourner contre le *magister* et son armateur pour obtenir compensation de la perte³. Mais même dans le cas où le jet a été justifié, une discussion s'ouvre dans les textes juridiques pour savoir si le jet peut être fait non pas pour sauver la cargaison mais pour sauver le navire lui-même. En particulier le *magister* et l'armateur peuvent-ils demander une contribution de la part des chargeurs si, par suite de la fortune de mer, ils ont été obligés de sacrifier une partie du gréement du navire au cours de la traversée⁴. Y a-t-il là un jet fait pour les besoins de la cargaison : on peut évidemment en discuter bien qu'au premier abord il semble que si l'on ne sauve pas le navire, il y ait peu de chances pour que la cargaison le soit. En fait le véritable problème est celui de savoir s'il y a communauté d'intérêt entre les transporteurs et les chargeurs, ou uniquement entre ces derniers⁵. S'il n'y a de communauté qu'entre les chargeurs on peut estimer que seule

1. *D.*, XIV, 2, 1 *Lege Rhodia cautetur, ut, si leuandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est*. Sur ce problème et sur les solutions qui lui ont été données par les modernes, cf. A. Lefebvre d'Oviedo, *art. cit.* (cf. de plus *D.*, XIV, 5, 14).

2. *C. Th.*, XIII, 9 *De naufragiis*. Ces mesures doivent être en usage depuis que s'est établi le principe de ne plus faire supporter aux transporteurs les pertes subies au service de l'État. Nous avons peut-être un souvenir des fameuses mesures de Claude dans *D.*, XL VII, 9, 31, 8 *Senatusconsultum Claudianis temporibus factum est, ut, si quis ex naufragio clauos, uel unum ex his abstulerit omnium rerum nomine teneatur*. Claude aurait donc interdit la pratique du droit de naufrage, mais, contrairement à ce que semble dire le recueil, ce ne dut être que pour les navires au service de l'État. Que faut-il entendre par *clauus*? L'interprétation qui se présente à l'esprit est celle des barres-gouvernail. En fait on ne voit pas pourquoi le texte n'aurait pas mis plus simplement les gouvernails eux-mêmes; aussi pensons-nous qu'il s'agit bien des clous du navire et que le mot doit être pris dans un sens d'interdiction absolue du droit de naufrage. La préhension du moindre clou du navire naufragé rend le pillleur d'épaves justiciable pour le tout.

3. S'il n'y a pas eu nécessité nous entrons dans le domaine, non plus du jet, mais de la *lex Aquileia* (*D.*, IX, 2) au même titre que pour les dommages résultant, par exemple, d'une collision.

4. *Actes des apôtres*, 27, 19; *D.*, XIV, 2, 3; 6.

5. Le problème théorique de savoir si les passagers doivent être considérés comme formant une société, avec ou sans le transporteur, a été souvent discuté (cf. entre autres L. Goldschmidt, *Lex Rhodia, studio storico e dommatico sul diritto maritimo europeo*, trad. Carnanza, Catane, 1890, p. 25, pour qui il s'agit d'une notion d'équité et non de société).

entre en ligne de compte, pour donner droit à la contribution, la marchandise qui a été jetée. Si au contraire on estime qu'il y a communauté non seulement entre les chargeurs mais aussi entre les chargeurs et le transporteur, alors toute perte faite dans l'intérêt du navire peut donner droit à la contribution. C'est-à-dire que tout doit dépendre de l'interprétation à donner au contrat de transport. Il est évident que les chargeurs ont tendance à ne considérer comme valable que l'interprétation minima, alors que les transporteurs doivent tenter le plus souvent de faire prévaloir la seconde de ces interprétations. C'est cette dernière qui nous est affirmée par le *Digeste* : « Lorsque le mât ou quelque autre partie du navire a été jeté par suite de la menace d'un danger commun, la contribution est due »¹. Texte de Papinien auquel ne s'oppose nullement celui de Julien qui déclare que l'on ne doit pas la contribution lorsque, le gréement ayant été détruit par la foudre au cours d'une tempête, le navire est arrivé à bon port après avoir réparé au cours d'une escale, car la dépense qui en résulte a été faite non pour la conservation des marchandises mais pour l'armement du navire².

En réalité nous trouvons formulé dans l'opposition de ces deux textes l'un des grands principes du jet : il doit être volontaire. Abattre le grand mât et le jeter avec les agrès est un acte volontaire fait pour la conservation du navire et de sa cargaison; voir le gréement flamber sous l'effet de la foudre est un accident. C'est ce principe qui distingue très nettement aux yeux de la coutume juridique l'épave résultant du naufrage et celle résultant du jet.

Dans le cas du naufrage il n'y a aucun abandon volontaire pour le salut commun. Par conséquent ce que chacun arrive à sauver du désastre continue à lui appartenir sans donner droit à la moindre contribution³. D'autre part, comme nous l'avons vu, l'épave rejetée par la mer n'appartient plus en général à son ancien propriétaire parce qu'il y a eu du fait du naufrage *derelictio*, c'est-à-dire abandon des droits de propriété. Au contraire dans le cas du jet, l'épave ayant été volontairement sacrifiée pour l'intérêt commun, son sacrifice ne comporte pas de *derelictio*. Le jet volontaire dans ce cas n'interrompt pas le droit de propriété comme l'interromptrait le jet fait sans motifs valables, ou le jet fait volontairement pour se débarrasser d'un objet dont on ne veut plus.

1. D., XIV, 2, 3 *Cum arbor aut aliud navis instrumentum remouendi communis periculi causa deiectum est, contributio debetur*; D., XIV, 2, 5, 1 *Arbor caesa, ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habebit locum*.

2. D., XIV, 2, 6 *Navis adversa tempestate depressa ictu fulminis deustis armamentis et arbore et antemna Hipponem delata est ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis Ostiam nauigavit et onus integrum pertulit : quaesitum est, an hi, quorum onus fuit, nautae pro damno conferre debeant. Respondit non debere : hic enim sumptus instruendae navis magis quam conseruandarum mercium gratia factus est*. Il nous semble d'ailleurs que l'argument mis en avant par la compilation est assez faible puisque le bon état du navire est nécessaire à la conservation des marchandises; c'est plus simplement un cas de *vis maior* qui n'entraîne la responsabilité de personne et que l'on ne peut donc faire retomber sur les passagers et les chargeurs. De même D., XIV, 2, 2, 1 pose mal le problème: *Si conseruatis mercibus deterior facta sit navis aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio, quia dissimilis earum rerum causa sit, quae navis gratia parentur et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit : nam et si faber incudem aut malleum fregerit, non imputaretur ei qui locauerit opus*. L'accident du navire, outil, n'intéresse donc pas ceux qui l'utilisent en tant qu'outil.

3. D., XIV, 2, 7 *Cum depressa navis aut deiecta esset, quod quisque ex ea suum seruasset, sibi seruare respondit (Paulus) tanquam ex incendio*.

Dans ce dernier cas, comme dit la Mishna, il y a renoncement de la part du propriétaire ¹.

La contribution et ses problèmes

Toute marchandise jetée pour le salut commun donne donc lieu à contribution, cette contribution doit être le fait de tous les passagers, même de ceux qui n'avaient aucune marchandise à bord, elle doit être évidemment aussi le fait de ceux qui avaient de la marchandise à bord mais ne s'y trouvaient pas eux-mêmes. La marchandise récupérée par la suite doit être exclue de la contribution, soit totalement si du fait du jet elle n'a subi aucun détriment, soit en partie si le jet et son séjour dans l'eau de mer lui a fait perdre une partie de sa valeur ². Si le navire malgré le jet, ou plus tard, a sombré, aucune contribution n'est due par qui que ce soit, quand bien même les marchandises perdues lors du naufrage auraient été récupérées, étant donné que le jet n'a pas eu le résultat escompté ³. Par contre si, malgré le jet, des marchandises ont été endommagées au cours de la traversée, elles doivent contribuer, mais une contribution fonction non pas de leur prix initial mais de celui qu'elles représentent une fois le dommage subi ⁴. Dans le cas où le navire est

1. Talmud Hier., *Baba Qama*, X, 2 (trad. Schwab, t. X, p. 79); ce qu'affirme Gaius, D., XLI, 1, 9, 8 : *Alia causa est earum rerum quae in tempestate maris leuandae naus causa eiciuntur ; hae enim dominorum permanent, quia non eo animo eiciuntur, quod quis eas habere non uult, sed quod magis cum ipsa naue periculum maris effugiat; qua de causa si quis eas fluctibus expulsas uel etiam in ipso mari nactus lucrandi animo abstulerit, furtum committit*. Ce qui rend assez suspecte l'originalité de D., XLI, 2, 21, 1 de Iulien : *Quod ex naufragio expulsum est, usucapi non potest, quoniam non est in derelicto, sed in deperdito*; il s'agit là d'un remaniement pour mettre un texte ancien en conformité avec l'usage de l'époque justinienne alors que le paragraphe suivant conserve la bonne doctrine ancienne pour le jet, *ibid.*, 2 : *idem iuris esse existimo in his rebus, quae iactae sunt, quoniam non potest uideri id pro derelicto habitum, quod salutis causa interim dimissum est*. Ce qui est conforme à la doctrine de D., XIV, 2, 2, 8 : *Res autem iacta domini manet nec fit adprehendentis, quia pro derelicto non habetur*.

2. D., XIV, 2, 2, 7 *Si res quae iactae sunt apparuerint, exoneratur collatio : quod si iam contributio facta sit, tunc hi qui soluerint agent ex locato cum magistro, ut is ex conducto experiatur et quod exegerit reddat*. On doit donc rendre la contribution reçue pour la marchandise récupérée, mais on ne doit pas payer la contribution comme si ces marchandises avaient été sauvées grâce au jet.

3. D., XIV, 2, 4, 1 *Sed si naus, quae in tempestate iactu mercium unius mercatoris leuata est, in alia loco summersa est et aliquorum mercatorum merces per urinatores extractae sunt data mercede, rationem haberi debere eius, cuius merces in nauigatione leuandae naus causa iactae sunt, ab his qui postea sua per urinatores seruauerunt. Sabinus aequae respondit. Eorum uero, qui ita seruauerunt, inuicem rationem haberi non debere ab eo, qui in nauigatione iactum fecit, si quaedam ex his mercibus per urinatores extractae sunt : eorum enim merces non possunt uideri seruandae naus causa iactae esse, quae perit*. Il s'agit là comme on le voit d'un cas qui devait être malgré tout assez peu fréquent et qui est tranché d'une manière logique.

4. D., XIV, 2, 4, 2 *Cum autem iactus de naue factus est et alicuius res, quae in naui remanserunt, deteriores factae sunt, uidendum, an conferre cogendus sit, quia non debet duplici damno onerari et collationis et quod res deteriores factae sunt. Sed defendendum est hunc conferre debere pretio praesente rerum : itaque uerbi gratia si uicenum merces duorum fuerunt et alterius aspargine decem esse coeperunt, ille cuius res integrae sunt pro uiginti conferat, hic pro decem*. Le cas ainsi présenté est simple et se comprend parfaitement, par la suite la compilation se lance dans une subtile discussion (*sed distinctio suptilior adhibenda est*) sur l'origine du dommage : celui-ci ne devrait entrer en considération que s'il est une conséquence directe

tombé entre les mains des pirates tous doivent participer à son rachat ¹.

Mais le gros problème de la contribution est celui de savoir comment elle s'obtient. Il semble bien, pour autant que l'on puisse faire confiance au texte du *Digeste*, que celui dont les marchandises ont été jetées doive intenter une action contre le *magister navis* ou l'armateur, lequel se retourne ensuite contre les autres chargeurs, ces actions n'étant pas des actions particulières mais des actions ordinaires : *actio locati* ou *actio conducti* suivant les circonstances ². On peut donc penser que l'estimation n'est pas laissée à la liberté des parties mais qu'elle donne lieu à une enquête et que pour ce faire les marchandises sauvées sont placées sous séquestre jusqu'à ce qu'intervienne la décision judiciaire fixant la part de chacun ³.

Que cette législation soit la plus normale, et sans doute la plus courante, nous paraît être dans la logique de la navigation commerciale; nous devons cependant remarquer que quelques textes donnent une autre idée de la pratique. Nous voyons par exemple, dans le *Talmud de Babylone*, une conception assez originale du jet puisqu'elle oppose la *derelictio* qui serait païenne à l'usage juif qui serait au contraire conforme aux règles du *Digeste*. Mais l'interprétation du passage est assez obscure car il ne distingue pas suffisamment entre l'épave du naufrage et l'épave du jet; il paraît leur accorder le même sort ⁴.

Cela nous invite donc à penser qu'il y a eu évolution dans la conception de l'épave du jet. Il est vraisemblable qu'à l'origine on n'a fait aucune distinction entre elle et celle du naufrage, puis, par l'introduction de la notion de *derelictio*, on est arrivé à la conception que nous en donne le *Digeste*, enfin cette conception a été étendue comme nous l'avons vu à l'épave du naufrage elle-même.

du *iactus*, par exemple si les marchandises ont été soumises à l'action de l'eau de mer par suite de l'enlèvement des marchandises jetées qui les protégeaient auparavant. Subtiles distinctions qui nous paraissent relever de la casuistique la plus pure.

1. D., XIV, 2, 2, 3 *Si navis a piratis redempta sit, Seruius Ofilius Labeo omnes conferre deberre aiunt.*

2. D., XIV, 2, 2, pr. *Si laborante naue iactus factus est, amissarum mercium domini, si merces uehendas locauerant, ex locato cum magistro navis agere debent : is deinde cum reliquis, quorum merces saluae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest.*

3. Ce séquestre non obligatoire serait laissé à la décision du *magister*, c'est ce que dit la suite du texte que nous venons de citer : *Seruius quidem respondit ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum uectorum merces retineat, donec portionem damni praestent. [mmo etsi non retineat merces magister, ultro ex locato habiturus est actionem cum uectoribus : quid enim si uectores sint, qui nullas sarcinas habeant? Plane commodius est, si sint, retinere eas.* Toute cette reconstitution du jet est violemment combattue par F. De Martino, *Note di diritto romano : Lex Rhodia*, Riv. di diritto della navig., t. III, 1, 1937, p. 335-347; t. IV, 1, 1938, p. 3-38; t. IV, 1, 1938, p. 180-214, qui n'y voit que la mise en œuvre de la pratique d'époque justinienne. Pour lui la contribution n'est pas classique. Dans sa discussion il s'appuie sur le récit du naufrage de Catullus, ami de Juvénal (*Satires*, XII, 30-82), mais quel degré de confiance pouvons-nous ajouter à ce texte. Certes sa description du jet est conforme à la réalité : tout d'abord on jette la cargaison, puis, comme cela n'a pas suffi, les gréements; mais toute l'initiative y est rapportée à Catullus comme s'il était le maître du navire, or nous voyons qu'il n'en est ni le capitaine, ni le *magister*, et puisqu'il y a l'un et l'autre à bord, il n'en est pas non plus le propriétaire : il n'est donc qu'un simple passager sans initiative véritable.

4. *Talmud de Babylone, Baba Metzia* (d'après J.-J.-M. Rabinowicz, *Législation civile du Talmud*, Paris, 1877-1880, t. III, p. 103 et 111).

La lex Rhodia

Tout ce qui concerne le jet est placé au *Digeste* sous le titre général *De lege Rhodia de iactu*, comme si cette pratique provenait d'une loi hellénistique issue de la grande république maritime et commerçante des derniers siècles avant notre ère. D'où la conception courante de cette loi Rhodienne, telle que nous la trouvons formulée par exemple dans le très classique ouvrage de W. Tarn et G.T. Griffith: « Son code de loi maritime était célèbre et il fut adopté par les Antonins »¹, conception simple contre laquelle s'élèvent à l'heure actuelle la plupart des juristes². La question est d'importance et mérite qu'on s'y arrête.

Le premier problème que nous devons envisager est celui de savoir si, à supposer qu'il y ait eu vraiment une loi Rhodienne, celle-ci était un code général de la navigation ou si elle ne comportait que des clauses relatives au jet, comme le laisserait supposer le *Digeste*. A cette question il faut répondre, pensons-nous, par l'adoption de la première des deux possibilités. Certes le titre du *Digeste* ne concerne que le jet, certes lorsque Cicéron évoque les problèmes du jet dans le *De officiis*, il se réfère manifestement aux ouvrages des rhéteurs rhodiens, mais, dans le corps même du titre du *Digeste*, nous trouvons des passages qui ne se réfèrent pas au jet : un certain nombre d'entre eux concernent le naufrage pur et simple³, d'autres des mesures concernant le *naulum* (comme la question de savoir si l'on doit payer le fret pour les esclaves morts en cours de route)⁴. On peut donc penser que dans l'esprit des compilateurs la loi Rhodienne, ou tout au moins ce qu'ils considéraient comme tel, s'étendait à tous les domaines juridiques de la navigation. Cette conception s'est main tenue au cours des débuts de l'histoire de Byzance, puisque la compilation dite Loi Rhodienne traite absolument de tous les problèmes qui se trouvent répartis à l'intérieur du *Digeste* parmi les titres consacrés directement ou indirectement au droit commercial maritime⁵. Mais cela ne veut pas dire que l'on doive systématiquement mettre sous le nom de loi Rhodienne toutes les mesures concernant le droit maritime que nous font connaître les textes. Ainsi font par exemple les traducteurs des « anciennes lois

1. W. Tarn et G. T. Griffith, *Hellenistic civilisation*, 3^e éd., Londres, 1952, p. 176 : « Her code of maritime law was famous, and was adopted by the Antonines; possibly fragments of it are embedded in the Byzantine compilation called the Rhodian Sea Law, and thence passed to Venice, the only Greek law which may thus in living form have reached the modern world ».

2. Pour voir l'évolution il suffit de comparer l'article déjà ancien de E. Negri di Lamparo, *De lege Rhodia de iactu*, D., XIV, 2, Archivio giuridico, t. XXVII, 1881, p. 329-362, ou même encore le chapitre de P. Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial*, chap. IV (II^e partie), p. 184-195, à l'ouvrage essentiel de H. Kreller, *Lex Rhodia : Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts*, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, t. LXXXV, 1921, p. 257-367; ou à l'article de F. De Martino, cité *supra*, p. 406, n. 3 (cf. G. Osuchowski, *Appunti sul problema del iactus*, Iura, t. I, 1950, p. 292-200, c. r. de l'article de F. De Martino et de S. Plodzien, *Lex Rhodia*, thèse de Krakow, 1948).

3. D., XIV, 2, 7; 8.

4. D., XIV, 2, 10, pr. *Si uehenda mancipio conduxisti, pro eo mancipio, quod in naue mortuum est, uectura tibi non debetur*.

5. Cf. W. Ashburner, *op. cit.*, ou encore la traduction française de R. Dareste, *La lex Rhodia*, Nouvelle revue hist. du droit fr. et étr., t. XXIX, 1905, p. 429 et suiv. et Rev. de philologie, t. XXIX, 1905, p. 1 et suiv.; ou la traduction anglaise de McFee, *The law of the sea*, New York, Philadelphie, 1950.

romaines » à propos du passage de Cicéron que nous avons examiné en étudiant les problèmes soulevés par l'épave flottante ¹. Si cette coutume est réelle, comme nous le pensons, il est possible qu'elle ait été en usage à Rhodes, vu les sources habituelles des rhéteurs, mais elle peut tout aussi bien être une coutume générale admise à Rhodes et ailleurs.

Si nous admettons donc la généralité de la loi Rhodienne, pour le cas où elle existerait, nous devons maintenant examiner le problème de son existence. Sur ce point la question se pose de la manière suivante : a-t-il existé une loi Rhodienne à l'époque hellénistique, ce code dont nous parlent Tarn et Griffith? Ou bien cette loi Rhodienne est-elle sortie du cerveau des compilateurs justiniens pour donner une antiquité solennelle à leur législation maritime? Il est évident que nous pouvons difficilement accepter l'idée d'un code de loi maritime, car il semblerait assez curieux qu'il n'en ait jamais été question, en tant que tel, dans toute la littérature maritime avant la fin du II^e siècle de notre ère. Il nous semble entre autres étrange que, si pareil code avait existé, Cicéron n'y fasse jamais explicitement allusion, alors même qu'il paraît se référer à la coutume rhodienne. Car, quand il se demande si l'on doit sacrifier un esclave de faible valeur de préférence à un cheval de grande valeur, si un homme sage a le droit au cours d'un naufrage d'arracher la planche dont s'est emparé un idiot, le condamnant ainsi à une mort sûre, il se réfère à l'œuvre d'Hécaton de Rhodes, mais non à la loi Rhodienne. Or Hécaton devait s'appuyer sur la coutume et non sur une loi au sens propre du terme, sans cela il l'aurait dit et Cicéron l'aurait répété après lui ². Mais, s'il n'y a pas à proprement parler une loi Rhodienne, cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas une coutume rhodienne, dont les usages ont pu petit à petit être adoptés avant l'ère chrétienne dans le bassin oriental de la Méditerranée sous l'influence de la puissance économique et maritime de l'île, une coutume que sa flotte de guerre peut avoir contribué à faire respecter dans ces parages.

De l'existence de cette coutume nous avons, quoi qu'on en ait dit, un témoignage dans Tertullien, de formation juridique, à propos de Marcion le naoclère pontique, donc un de ces gens pour qui, s'il existait une coutume rhodienne, elle devait avoir une grande valeur. Là, dans son ouvrage de polémique contre l'hérésiarque, le fougueux défenseur de l'orthodoxie oppose la *lex Rhodia* à la *lex Pontica*, c'est-à-dire beaucoup plus que la loi, la coutume rhodienne à celle du Pont, comme si à sa connaissance il existait plusieurs coutumes maritimes encore en usage à son époque en Méditerranée ³. Mais si nous admettons l'existence d'une coutume rhodienne, celle-ci nous est-elle confirmée par le seul passage du *Digeste*, en dehors du titre consacré au jet, où elle se trouve explicitement mentionnée, c'est-à-dire le passage de

1. A. C. Johnson, P. R. Coleman-Norton, F. C. Bourne, *Ancient roman statutes*, Austin, 1961, p. 63, n° 61 qui paraissent ignorer les parallèles.

2. Cicéron, *Des devoirs*, III, 23 *Plenus est sextus liber de Officiis Hecatonis talium quaestionum. : Si tabulam de naufragio stultus arripuerit, extorquebitne eam sapiens, si potuerit? negat, quia sit iniurium. « Quid, dominus navis? eripietne suum » - « Minime : non plus, quam si nauigantem in alto eicere de navi uelit, quia sua sit. Quoad enim. peruentum sit eo, quo sumpta navis est, non domini est navis, sed nauigantium »*

3. Tertullien, *Contre Marcion*, III, 6 *Scilicet nauclero illi non quidem Rhodia lex, sed Pontica cauerat, errare iudeos in Christum suum non potuisse.*

Maecianus sur la saisie des épaves par les publicains sur les rives de l'île d'Icaria, passage dont nous avons vu plus haut la teneur ¹. D'après la compilation justinienne ce passage serait extrait d'une œuvre du jurisconsulte antonin : *Volusius Maecianus ex lege Rhodia* ². Depuis longtemps ce titre a soulevé de nombreuses objections. Tout d'abord l'index du manuscrit de Florence ne connaît que deux traités de Maecianus utilisés par le *Digeste* : le *De fideicommissis* et le *De publicis*. Mais en soi cela n'est pas très grave, étant donné que d'autres ouvrages cités dans le corps du *Digeste* n'ont pas été mentionnés dans l'index qui ne paraît pas avoir été fait avec un très grand soin ³. Beaucoup plus grave par contre est le fait que nous ayons là le seul extrait de cette œuvre; aussi l'un de ses principaux adversaires contemporains a-t-il beau jeu d'ironiser et d'écrire : « Cas extraordinaire le compilateur aurait lu toute une œuvre pour n'en conserver que quelques lignes, sous un titre *De iactu* auquel elles ne se rapportent pas » ⁴; en effet, comme nous l'avons vu il s'y agit uniquement du naufrage, plus exactement de la *direptio ex naufragio*, et non pas du jet. Cette dernière objection ne tient pas si, comme nous le pensons, la coutume rhodienne ne s'applique pas seulement aux questions résultant du jet. Beaucoup plus grave encore est le fait que le titre soit anormal : suivant les coutumes du *Digeste* nous devrions avoir en effet *Libro ad legem Rhodiam* ou *Libro de lege Rhodia* et non pas *ex lege Rhodia*. Cette dernière difficulté a donné lieu à de nombreuses interprétations. Déjà J. Godefroy soutenait que Maecianus n'avait pas écrit de traité sur la loi Rhodienne, mais que, celle-ci ayant été codifiée à son époque, il l'avait citée dans son *De publicis* et que c'était cette citation que le *Digeste* avait reprise ⁵. Récemment H. Krüger, s'appuyant sur le fait que le jurisconsulte est cité par ses deux noms alors que partout ailleurs, suivant l'usage de la compilation, il est simplement appelé Maecianus, a soutenu qu'il s'agissait de la citation d'un acte officiel, de l'extrait d'un protocole dans lequel le jurisconsulte apparaîtrait en qualité de membre du conseil impérial ⁶. Cette position, critiquée par F. De Martino ⁷, a été violemment attaquée par G. Scherillo qui l'a déclarée totalement invraisemblable ⁸. En définitive, comme le dit F. De Robertis, il est fort possible que Maecianus ait écrit au cours de sa préfecture d'Égypte, ou postérieurement à celle-ci, un ouvrage sur la loi Rhodienne et qu'il l'ait écrit en grec parce qu'il était destiné à l'Orient où cette loi était en vigueur ⁹. Mais alors, pour rendre compte de l'usage *ex*, nous devons suivre l'hypothèse de F. De Martino selon qui les compilateurs n'ont

1. *D.*, XIV, 2, 9, cité supra, p. 341, n. 1.

2. Ci-dessus, *ibid.*

3. Cf. P. Krüger, *Histoire des sources du droit romain*, trad. fr. de M. Brissaud, Paris, 1894, p. 438.

4. F. De Martino, *art. cit.*, p. 341.

5. J. Godefroy, *De imperio maris et de iure naufragii colligendi legeque Rhodia, υπόμνημα, ex iure romano, ad legem Αξιῶσις, seu legem Deprecatio*, 9 *Digestis de lege Rhodia de iactu*, Genève, 1664, p. 1-7.

6. H. Krüger, *Roms Juristen und ihre Werke*, Studi Bonfante, t. II, 1930, p. 301-307.

7. F. De Martino, *art. cit.*, note complémentaire, p. 212-214.

8. G. Scherillo, *Note critiche su opere della giurisprudenza, lura*, t. 1, 1950, p. 204-222.

9. F. M. De Robertis, *Lex Rhodia, critica e anticritica su D.*, XIV, 2, 9, Studi V. Arangio Ruiz, t. III, p. 155-173.

pas utilisé l'œuvre elle-même, mais ont puisé la citation dans une chaîne constituée entre la fin du II^e siècle date de Maecianus, et l'époque de Justinien ¹.

Si nous considérons comme authentique le passage, ou tout au moins le cas qui y est exposé, devons-nous considérer comme authentique toute sa teneur, et, même si nous la considérons comme authentique, quel sens devons-nous lui attribuer? Deux points font difficulté, deux points essentiels pour la question de savoir si la coutume rhodienne a été introduite dans le droit romain et, si elle l'a été, à quelle époque a eu lieu cette réception.

Le premier est celui de savoir de quels empereurs il s'agit. Au début le texte dit « Pétition d'Eudaimon de Nicomédie à l'empereur Antonin », et, par la suite, il est toujours question de cet Antonin sans que l'on puisse savoir exactement de qui il est question. En effet, si nous considérons l'époque à laquelle vécut Maecianus, nous voyons que ce peut être aussi bien Antonin le Pieux que Marc-Aurèle, d'autant que Maecianus fit partie du *consilium principis* sous les deux. Nous pensons cependant que cet Antonin n'est autre que Marc-Aurèle parce que ce dernier a joué un rôle considérable dans la réorganisation financière de l'Empire et parce que c'est lui qui a fait passer l'administration des impôts indirects sous le contrôle de l'État ². Il est donc normal de considérer que la plainte d'Eudaimon, pour une question qui relève de l'exploitation de ces indirects, se situe sous son règne. Mais une autre mention impériale est faite dans notre texte, tout à fait à la fin, lorsqu'il est écrit « ainsi en a jugé le divin Auguste ».

J. Godefroy, qui attribue tout le passage à Antonin le Pieux, considérerait qu'il était là aussi question de lui et que l'expression ο θεϊότατος Αύγουστος ne devait pas être traduite par *diuus Augustus*, mais par *sacratissimus Augustus*, qu'elle se rapportait donc à l'empereur vivant et non pas à l'empereur mort et divinisé ³, que, d'ailleurs, le premier empereur qui s'était occupé de la loi Rhodienne à Rome était Tibère (c'est-à-dire Claude) dans les mesures qui nous sont rapportées par Suétone et par les textes juridiques en faveur du ravitaillement de Rome ⁴. Il est évident que, malgré le superlatif inhabituel, le plus simple est de considérer que l'empereur en question n'est autre qu'Auguste lui-même. Certes on a objecté à cette interprétation qu'Auguste fut un souverain anti-hellène, défenseur de la romanité face à l'orientalisme égyptisant d'Antoine et de Cléopâtre, qui n'aurait pu accepter de donner vigueur à une loi ou à une coutume grecque ⁵. Mais cette objection ne peut tenir quand nous considérons l'attitude du fondateur de l'Empire en face de la navigation, attitude qui contredit absolument l'idée d'un empereur hostile par principe à tout ce qui était gréco-oriental. Nous savons en effet que, conscient des nécessités économiques de l'Empire, et plus encore de Rome même, Auguste s'est penché avec sollicitude sur les problèmes du commerce maritime oriental, au point d'être considéré par les navigateurs de ces régions, et en particulier les Égyptiens, comme un dieu protecteur de la navigation ⁶. C'est cette

1. F. De Martino, *loc. cit.*

2. S. J. De Laet, *Portorium*, *op. cit.*, p. 403 et suiv.

3. J. Godefroy, *op. cit.*, p. 32-33; 50-56.

4. Suétone, *Claude*, XVIII, 4; XIX; Gaius, *Institutes*, I, 32c; Ulpien, *Règles*, III, 6.

5. F. De Martino, *art. cit.*, p. 344.

6. Philon d'Alexandrie, *Ambassade à Gaius*, 151.

attitude qui seule peut expliquer l'anecdote rapportée par Suétone selon laquelle l'empereur, peu de temps avant sa mort, fut salué sur les bords de la baie de Pouzzoles par des navigateurs alexandrins fraîchement débarqués qui lui prodiguèrent « les plus magnifiques louanges : ' C'est grâce à vous, disaient-ils, que nous vivons, grâce à vous que nous pouvons naviguer, grâce à vous que nous jouissons de notre liberté et de nos biens ' ». Hommage qui ne s'accorde guère avec la conception d'un Auguste hostile à l'Orient ¹.

Il ne faut pas oublier de plus qu'Auguste dans sa jeunesse, comme pendant le triumvirat et le principat, a résidé et voyagé dans les pays de la Méditerranée orientale et qu'il devait être au courant des coutumes maritimes de ces régions, que rien n'empêche donc qu'il ait reconnu leur valeur juridique.

Le second point à considérer est la phrase placée par le texte dans la réponse de l'empereur : « Je suis le maître du monde, mais la loi l'est de la mer ». Formule qui est expliquée ensuite par le développement « l'affaire doit être jugée conformément à la loi Rhodienne sur les choses de la mer, dans la mesure où aucune de nos lois ne lui est opposée ». Que peuvent bien vouloir dire ces deux phrases? Est-ce une dépossession juridique de l'autorité impériale en ce qui concerne le droit maritime. C'est évidemment impensable; c'est pourquoi de nombreux auteurs considèrent qu'il s'agit là de pures inventions postclassiques et qu'en conséquence nous ne devons accorder aucune valeur à ce passage ². Cette opinion extrême ne nous semble pas satisfaisante car le texte peut avoir un sens parfaitement valable si on admet qu'à l'époque où il a été écrit il n'y avait pas un droit maritime unique en usage dans toute la Méditerranée, mais plusieurs droits ou coutumes. Alors notre passage, même si sa forme a été remaniée, ce qui est possible, ne signifie rien d'autre que : dans les régions où la coutume rhodienne est d'usage, dans la mesure où elle ne va pas contre les principes fondamentaux de la loi romaine, c'est elle qui doit être suivie et non la loi romaine. Pour le cas en litige, la loi Rhodienne interdit la saisie des épaves, par conséquent leur saisie dans l'île d'Icaria en plein domaine de la dite loi est illégale, alors qu'elle serait légale ailleurs sans aucun doute. Autrement dit ce texte nous fait saisir pour l'époque antonine la permanence de droits locaux en matière de navigation ³.

De la multiplicité à l'unité du droit maritime

Nous nous trouvons ainsi amené aux problèmes essentiels de l'histoire du droit commercial maritime à l'époque romaine : celui de sa multiplicité ancienne et de son passage à l'unité, étant donné que le *Digeste* nous le présente comme ayant été un par toute la Méditerranée, et, par contrecoup celui de l'influence du droit maritime grec sur le droit maritime romain.

1. Suétone, *Auguste*, XCVIII (trad. H. Ailloud, coll. Budé) : Forte Puteolanum sinum praeteruehenti uectores nautaeque de nauis Alexandrina, quae tantum quod appulerat candidati coronatique et tura libantes fausta omina et eximias laudes congesserant : « Per illum se vivere, per illum nauigare, libertate atque fortunis per illum frui ».

2. Cf. F. De Martino, *art. cit.*, et l'opposition de F. M. De Robertis, *art. cit.*

3. Cf. f. De Robertis, *art. cit.*; par conséquent le problème de la réception du droit rhodien dans le droit romain ne se pose pas. Tout au plus peut-on parler d'influence du droit rhodien sur le droit maritime romain.

A l'époque où Rome entre en contact avec l'économie commerciale méditerranéenne elle ne possède pas de droit maritime, alors que la Grèce en a déjà un assez développé comme nous le montrent les discours du corpus démosthénien. Mais ce droit grec n'est pas un droit unifié : par exemple la pratique de la saisie des navires dépend de l'existence ou de la non-existence de traités d'asylie entre les pays¹; de même le droit de naufrage est ou n'est pas appliqué suivant les régions, et souvent son abandon est le résultat de traités négociés et jurés valables seulement pour les navires des pays co-jureurs². Il est cependant assez vraisemblable que, pendant l'époque dite hellénistique, les eaux de la Méditerranée orientale virent se développer une coutume maritime unifiée dont les règles étaient respectées par tous en dehors des périodes de conflit, c'est là ce que l'on appelle la loi Rhodienne³, Rome, développant ses relations économiques et politiques avec le monde oriental, voyant d'autre part un nombre de plus en plus grand de navires orientaux venir toucher les ports de l'Italie cependant qu'une flotte de commerce italienne sinon romaine se développait, a été amenée à se créer un droit maritime plus ou moins rudimentaire qui alla se perfectionnant au fur et à mesure du développement de l'importance de la mer pour la vie même du monde romain. Bien que foncièrement romain ce droit dut s'inspirer dans une certaine mesure des coutumes orientales, sans les admettre entièrement. Ainsi par exemple en face de la simplicité des contrats de navigation du monde hellénique, on eut recours aux contrats de *locatio conductio*, puis, devant l'insuffisance, de ceux-ci, on construisit peu à peu d'autres systèmes comme le *receptum*, inspiré sans doute par des pratiques helléniques dont dérivent les contrats nilotiques. L'extension du monde romain à l'ensemble du monde méditerranéen n'a pas amené immédiatement une unification du droit maritime : ainsi en matière d'épave avons nous vu que trois coutumes continuaient à être en usage : l'appropriation de l'épave par celui qui la trouvait, sa saisie par les agents financiers de l'État, son retour à son propriétaire légitime⁴. Mais l'intensification de la navigation commerciale, son importance de plus en plus grande aux yeux de l'État eurent pour conséquences l'augmentation des faveurs accordées aux transporteurs maritimes, d'où la généralisation des coutumes qui leur étaient les plus favorables ; c'est ainsi que peu à peu apparut un droit unifié qui, empruntant beaucoup aux coutumes grecques, prit par la suite lors de son introduction dans la compilation justinienne le nom de loi Rhodienne. Cette unification n'est pas encore faite à l'époque d'Antonin et de Marc-Aurèle comme nous le prouve le passage de Maecianus. On peut cependant penser qu'elle commence alors à apparaître et qu'elle va bientôt se réaliser sous la

1. Cf. le célèbre traité entre le roi de Bithynie Ziaelas et l'île de Cos : *SIG*³, n° 456; cf. G. Vitucci, *Il regno di Bitinia*, Rome, 1953, p. 32, qui date avec des arguments solides le texte des années 246-242, mais l'interprète, à tort à notre avis, comme devant « rappeler à l'esprit entreprenant des trafiquants grecs (visitant le sanctuaire d'Asclépios) l'existence du port de Nicomédie et les voies commerciales qui en partaient ».

2. Outre le texte rappelé ci-dessus, cf. l'inscription de Mésembrie avec les restitutions de J. et L. Robert, *Bulletin d'épigraphie grecque*, 1953, n° 133 (G. Mihailov, *Inscriptiones graecae Bulgariae*, t. I, n° 307). La suppression du droit d'épave, comme celle du droit de représailles, suppose évidemment des contreparties.

3. Cf. H. Kreller, *art. cit.*, p. 267 et suiv.

4. Ci-dessus, p. 339 et suiv.

dynastie des Sévères, ce qui explique l'importance des textes des juriconsultes de cette période dans le *Digeste*¹.

Malheureusement l'état de nos sources est tel qu'il nous est pratiquement impossible de reconstituer les différentes coutumes et de leur donner un nom. Tout au plus pouvons-nous dire, grâce au passage de Tertullien sur Marcion, qu'aux côtés du droit prétorien et de la coutume rhodienne il existait vraisemblablement une coutume pontique qui avait de fortes chances d'être beaucoup moins évoluée que les deux autres. C'est ainsi qu'en matière de législation sur les épaves elle devait avoir conservé le droit de naufrage plein conformément aux vieilles traditions de la région telles qu'elles nous sont connues par Xénophon ou par le traité entre le roi de Bithynie Ziaelas et les habitants de l'île de Cos à l'époque hellénistique. De plus nous ignorons à peu près tout de la situation en Méditerranée occidentale et nous ne pouvons dire dans quelle mesure c'était le droit romain ou d'autres coutumes qui y prédominaient.

1. Le problème se pose de la valeur de l'édit prétorien tel qu'il est reconstitué par Lenel (*Das Edictum perpetuum*, 3^e éd., Leipzig, 1927) pour ce qui concerne le droit maritime, en particulier au sujet du droit de naufrage. A notre avis son interdiction pure et simple relève d'une rédaction postérieure au temps d'Hadrien qui a introduit dans le texte la mention du naufrage (*Ed. perp.*, XIX, 106).

VI. - LES FORMES DU COMMERCE MARITIME

Jusqu'ici nous nous sommes attaché à l'étude des rapports juridiques existant, à l'intérieur de ce que nous pouvons appeler le monde du commerce maritime, entre les gens de la navigation et les gens du commerce. C'est-à-dire que nous n'avons abordé qu'un seul aspect des problèmes découlant de l'exercice du commerce. Nous allons maintenant nous consacrer à l'autre face de la question, nous plaçant non plus au point de vue maritime, mais au point de vue purement commercial si l'on peut dire. Nous étudierons ainsi les formes du commerce, tout au moins dans la mesure où les textes nous permettent de les saisir, reprenant en partie les données que nous avons pu dégager de l'étude des gens du commerce, les exploitant et les développant à l'aide de nouveaux documents si possible.

Les formes élémentaires du commerce maritime

La forme la plus élémentaire du commerce maritime est celle qui nous est le plus souvent décrite par nos sources parce qu'elle correspond à la forme la plus ancienne, mais toujours actuelle. Nous ne pourrions mieux la définir que sous la forme d'un colportage maritime. Le commerçant est un commerçant sans spécialité qui va de port en port, vend ce qu'il a, achète ce qu'il trouve. C'est, pour employer une expression de géographie économique moderne, un commerçant de front pionnier, c'est-à-dire un commerçant dont la sphère d'action est un pays encore non développé au point de vue économique. Si nous voulions lui trouver un parallèle moderne, nous ne pourrions mieux le comparer qu'aux commerçants ambulants de l'Amazonie encore de nos jours, qui comme lui sont pour la plupart originaires des contrées du Proche-Orient ¹.

Que cette forme primitive de commerce ait subsisté tout au long de l'Empire s'explique aisément par les conditions de géographie humaine et économique

1. M. Le Lannou, *Le Brésil*, coll. A. Colin, n° 303, Paris, 1955, p. 65-66 : « Nous retrouvons ici les navigations amazoniennes. Parmi les navires qui circulent sur ces eaux faciles, la plupart sont des boutiques flottantes. Le conducteur de ce magasin nomade est le regatão ... Les plus petits des regatões ont de simples canots à rame ... Des regatões moyens, sur bateaux à moteur, s'adressent à des seringais plus grands ... Les plus grands des regatões ont plus de fixité;

du monde antique où, à côté des zones de forte urbanisation et de forte concentration humaine, telles que les régions de Rome, d'Alexandrie ou d'Antioche, existaient des régions presque désertiques, tant au point de vue humain qu'au point de vue économique, dont les petits groupes de population ne pouvaient guère sortir d'un régime économique autarcique que par ce procédé commercial... C'est pourquoi nous ne devons pas considérer que, lorsque nous trouvons un tel type de commerce décrit par un auteur de l'âge classique, il s'agit uniquement d'un archaïsme rhétorique ne correspondant en rien à la réalité ¹. Il est évident d'autre part que la crise économique, qui a accompagné la grande crise politique et militaire du III^e siècle, a été marquée par un retour en arrière, et qu'en portant atteinte aux formes plus évoluées du commerce maritime elle a par contrecoup favorisé le développement nouveau des formes archaïques. Un exemple sur lequel nous avons déjà insisté à plusieurs reprises, mais que nous devons cependant présenter à nouveau sous cet angle, est celui de la Cyrénaïque. Entrée à l'époque classique dans le domaine du grand commerce méditerranéen, escale sur la ligne maritime Alexandrie-Rome, elle est au IV^e-V^e siècle sortie de ce domaine et n'est plus, au témoignage de Synésius, fréquentée que par les commerçants de ce type élémentaire ².

C'est une forme très proche mais, pensons-nous, un peu moins primitive que celle qui fait du commerçant itinérant non pas un commerçant de n'importe quoi, mais un commerçant spécialisé dans quelques produits déterminés ³. Cette spécialisation en effet demande de sa part un rapport étroit avec un producteur ou un grossiste. De toute manière ces deux formes élémentaires utilisent les mêmes procédés. Lorsqu'ils arrivent dans une place déterminée, les commerçants débarquent leurs marchandises, viennent s'installer sur le marché et y procèdent à leurs opérations commerciales. Lorsque la place ne présente plus de rapports suffisants, ils se rembarquent et vont un peu plus loin recommencer le même manège ⁴.

Ce procédé primitif de commerce peut être également le fait de commerçants plus évolués qui, par suite des circonstances, se trouvent dans l'impossibilité de gagner immédiatement leur point de destination et qui préfèrent alors, plutôt que de perdre leur temps et peut-être même leurs marchandises, faire du commerce là où les nécessités de la fortune de mer les obligent à stationner. Bien que cela se présente dans une œuvre romanesque, nous pouvons penser que l'aventure des marins phéniciens des Éthiopiens n'est que le reflet de la réalité. Faisant route vers Carthage, mais détournés par les conditions de leur navigation, ils profitent de leurs moindres escales pour commercer. Ainsi, sitôt arrivés au port de Zacynthe où leur navire doit hiverner, « ils courent à

installés aux embouchures, ces commerçants universels ont des magasins à terre, et, sur plusieurs navires, font des redistributions. A l'origine, tous ces trafics nautiques étaient exercés par des Portugais. Puis les Juifs et les Syriens s'en mêlèrent, qui dominent aujourd'hui; leurs barques portent des noms suggestifs : Constantinopla, Monte Libano, Acreana ... ».

1. Position par exemple de U. E. Paoli, *Grossi e piccoli commercianti nelle liriche di Orazio*, Riv. di Filologia, t. 52, 1924, p. 45 et suiv.

2. Synésius, *Lettres*, 147.

3. Synésius, *Lettres*, 52.

4. Libanius, *Lettres*, 667; *Discours*, VI, *Sur le désir insatiable*, 13; Jean Chrysostome, *Homélie sur les calendes*, P. G., t. 48, p. 960-961; *IX^e discours sur la Genèse*, P. G., t. 53, p. 624.

la ville pour s'occuper de leur commerce »¹. Il est évident, malheureusement pour nous, que ce genre de commerçants maritimes était trop humble pour qu'il nous ait laissé des témoignages directs de ses activités.

Nous pouvons penser cependant que leurs navigations ne se faisaient pas au hasard mais que, comme le marchand athénien de chaussures dont nous parle Synésius, ils avaient l'habitude de revenir toujours vers les mêmes lieux d'échange, lieux où ils étaient connus de la clientèle et où, de ce fait, ils étaient assurés d'une pratique suffisante. C'est ainsi qu'il faut également comprendre les activités du marchand de statues divines de Philostrate, assuré d'écouler sa marchandise sur les marchés de l'Asie Mineure², ou encore celles des esclaves de Lollianos, l'ami de Libanius, pour qui ce dernier demandait à son ami le grand rhéteur et administrateur Thémistius, la protection et l'acquisition d'une boutique pour écouler leurs marchandises³. Ceci nous montre que, dans certains cas, malheureusement impossibles à préciser, cette forme élémentaire du commerce se transformait en une forme demi-sédentaire, associant aux pratiques du petit commerce de colportage, plus que de cabotage, certaines de celles du grand commerce. Au lieu de se contenter du simple marché sur la place publique, sur l'agora en pays grec, le marchand, installé pour quelque temps dans la ville, ouvrait boutique, ce qui lui donnait un double avantage : il pouvait entreposer et garder sa marchandise sans être obligé de passer par l'intermédiaire des greniers publics ou privés, réalisant ainsi une économie certaine car les *horrearii* ne louaient pas leurs services pour rien; d'autre part il s'assurait une place de vente fixe où la pratique pouvait plus facilement venir et revenir examiner une marchandise forcément mieux présentée que sur un étal du marché en plein air.

Cette forme primitive de commerce, que nous pourrions presque qualifier de commerce à la petite semaine, si elle ne devait pas assurer des gains considérables, ne devait pas, par contre, présenter des dangers très grands : seules devaient entrer en ligne de compte les vicissitudes des traversées maritimes. Au point de vue commercial proprement dit le marchand était en principe assuré de sa clientèle, il connaissait ses goûts, savait donc ce qu'il fallait lui offrir; il connaissait également ses prix et savait donc quelles qualités il pourrait le plus facilement écouler. Tout au plus, la première fois qu'il abordait un marché, pouvait-il se faire recommander par quelque grand personnage du lieu. Tel est le cas, comme nous venons de le voir, des esclaves de Lollianos; tel est également celui - bien qu'il ne s'agisse pas de commerce maritime mais de commerce fluvial, l'exemple nous paraît absolument valable - de l'ancien intendant d'Ausone, l'*emporus* Philon dont le domaine commercial semble avoir été la vallée de la Garonne et celle du Tarn⁴.

Formes spéculatives du commerce itinérant

Le type élémentaire de commerce que nous venons d'étudier ne doit pas être confondu avec un autre type qui lui ressemble en apparence, mais rien qu'en apparence, celui que nous appellerons pour bien le distinguer, le com-

1. Héliodore, *Éthiopiennes*, V, 18, 3.

2. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, V, 20.

3. Libanius, *Lettres*, 177.

4. Ausone, *Lettres*, 22, v. 1-50.

merce itinérant spéculatif. D'origine également très ancienne, ce type de commerce, qui nous est souvent décrit dans le *corpus* des plaidoyers civils démosthénien¹, s'est poursuivi tout au long de l'Empire romain pour les mêmes motifs qui ont amené la survivance des formes élémentaires : à savoir l'immensité du monde romain et la juxtaposition de secteurs économiques très différents les uns des autres. Ce commerce spéculatif est celui contre lequel s'élèvent le plus violemment les moralistes², mais aussi celui qui permet les comparaisons rhétoriques les mieux goûtées des auditoires, qu'il s'agisse d'auditoires païens, ou qu'il s'agisse d'auditoires chrétiens³. C'est justement cette abondance d'allusions éparpillées dans toute la littérature antique qui va nous permettre de caractériser ce genre de commerce.

La première caractéristique de ce commerce spéculatif est de ne pas être un commerce spécialisé : toutes les marchandises sont bonnes pour le trafiquant pourvu qu'elles lui permettent de substantiels revenus. Deuxième caractéristique : ce commerce ne s'adresse pas à une région déterminée, il est uniquement fonction de l'offre et de la demande. Spéculatif, ce commerce demande une très grosse mise de fonds, aussi fait-il appel d'une manière absolument courante au prêt à la grosse aventure. Il est d'autre part très aléatoire et le trafiquant ne sait jamais, quand il part, s'il reviendra avec du bénéfice ou du déficit. Certes le moraliste verra la main de Dieu, ou des Dieux, dans le plus ou moins bon succès de l'expédition⁴, mais l'économiste y verra plutôt soit la mauvaise préparation de l'expédition, soit l'effet du hasard et des lenteurs de la navigation à voile.

En effet la grande différence entre le commerce spéculatif et le simple commerce élémentaire est que le second va vers un lieu qu'il connaît, vers un marché sûr, alors que le premier va un peu à l'aventure. Cependant nous nous tromperions lourdement si, au moins pour la période de l'Empire classique, nous considérions que ce commerce se fait sans la moindre préparation de la route à parcourir, si nous nous imaginions que le commerçant part au hasard. Tous les textes, et la simple logique nous force à accepter leur témoignage, nous montrent que le bon commerçant se renseigne avant de prendre la mer sur le cours des marchandises dans tel ou tel endroit et que c'est en fonction de ces cours qu'il compose sa cargaison et qu'il établit son itinéraire⁵. Les dangers sont grands, mais les bénéfices sont tels qu'ils compensent largement les dangers. L'exemple de Trimalchion est là pour nous le rappeler, car son passage par le commerce correspond bien à ce commerce spéculatif. En effet, lorsqu'il décide de se lancer dans le commerce maritime, il n'a pas d'autre désir que de s'enrichir vite; pour cela il lui faut vendre un produit quelconque dans un endroit quelconque pourvu que là les cours soient très élevés. Si donc

1. Démosthène, *Contre Lacrite*; ou encore *Contre Zénothémis*.

2. Le spéculateur est un véritable bandit : saint Ambroise, *Des devoirs*, III, 41; cf. également les textes cités dans notre introduction, p. 14 et suiv.

3. Cf. introduction, p. 21 et suiv.

4. Libanius, *Déclamations*, VII, *Sur l'envieux*; thème : pourquoi de deux marchands partis sur un même navire, l'un revient-il satisfait des affaires et l'autre avec moins de biens qu'à son départ? Réponse : les Dieux récompensent les justes par la richesse et les méchants par la pauvreté.

5. Jean Chrysostome, *Sur l'aumône et les dix vierges*, P. G., t. 49, p. 294: on ne va pas vendre là où les prix sont bas; ce qui suppose qu'on le sait.

Trimalchion se décide à envoyer du vin vers Rome, c'est uniquement, comme il nous le dit, parce qu'alors les cours du vin étaient très intéressants sur le marché de l'Urbs¹. Mais le récit de Pétrone est assez peu explicite malgré tout, cela tient au genre; il veut simplement nous montrer la rapidité de l'enrichissement du parvenu, aussi ne trouvons-nous en fait aucun détail plus précis sur les opérations commerciales qui amenèrent cette fortune. Nous ne voyons pas entre autres quelle marchandise le héros du roman peut se procurer sur le marché romain et où il la vendit?

Mais ce système de commerce suppose une organisation que malheureusement nous ne pouvons que deviner : il lui faut en effet un réseau d'informations assez précis et assez rapide pour que le commerçant puisse savoir quelle cargaison il doit embarquer, où il devra aller la vendre, quelle marchandise il y trouvera pour lui fournir son fret de retour?

Le grand commerce

Cette nécessité d'une organisation du marché, nous la retrouvons évidemment encore plus absolue pour ces formes d'activités commerciales que nous pouvons définir par l'expression de grand commerce. Mais, par suite des confusions que cette expression pourrait faire naître, afin que l'on ne mette pas derrière elle un modernisme trop étroit, il nous faut essayer de définir ce que l'on peut entendre par grand commerce dans l'Antiquité et plus spécialement sous l'Empire.

Nous considérons comme tel le commerce qui porte sur de grandes quantités de marchandises, comme le commerce du vin ou, dans une certaine mesure, le commerce des grains; le commerce qui ne s'adresse pas directement au consommateur, mais suppose entre le commerçant en gros et le consommateur des intermédiaires, quand bien même ces intermédiaires seraient-ils des dépendants par rapport au grand commerçant. Enfin une dernière caractéristique de ce grand commerce nous semble être le fait qu'il s'agit d'entreprises souvent étendues à l'ensemble du monde romain ou tout au moins à une partie assez vaste de celui-ci, sans que pour cela il s'agisse de commerce itinérant. Si l'on veut c'est un commerce qui ne dépend pas de l'agora, celle-ci étant considérée comme la place du marché, mais des entrepôts où la marchandise est stockée avant d'être écoulée sur place.

Un semblable commerce nous est bien attesté pour le monde romain, ne serait-ce que par la présence dans les grandes places commerciales de ces vastes entrepôts que sont les greniers publics et privés; il suppose une organisation commerciale beaucoup plus perfectionnée que celle du commerce itinérant, même du commerce itinérant spéculatif. Ce système commercial suppose l'existence tout d'abord d'acheteurs professionnels. En effet, le grand commerçant en vin, par exemple, qui n'est pas lui-même un producteur, et

1. Pétrone, *Satiricon*, 76 *quinque naues aedificaui, oneraui uinum - et tunc erat contra aurum - misi Romam*.

Il va sans dire que nous n'admettons pas l'opinion formulée, comme allant de soi, par P. Veyne (*Vie de Trimalchion*, Annales, 1961, p. 213-247) selon laquelle l'aventure commerciale de Trimalchion n'aurait aucune réalité pour l'époque du Haut-Empire, parce que seules auraient existé alors de grandes entreprises à capitaux répartis.

qui, même s'il l'était, ne pourrait fournir à sa clientèle tous les types de vin qu'elle réclamait, doit avoir des agents qui s'abouchent avec les producteurs leur achetant tout ou partie de leurs récoltes. Cet achat se fait, semble-t-il, sur échantillon. Nous avons en effet conservé quelques petites amphores destinées à cet usage, portant la mention caractéristique d'*exemplar*¹. Il en était de même pour les grains dont les échantillons étaient contenus dans de petits sacs de cuir². Achat fait sur échantillon certes, mais l'échantillon a aussi un autre rôle, celui de permettre la vérification de la livraison, de voir si elle est bien conforme à la commande. Pour cela l'expédition est accompagnée de l'envoi d'un échantillon, sans doute prélevé par l'acheteur, et il faut que cet échantillon et la livraison soient de même qualité.

Nous n'avons pas de témoignage formel d'une pareille organisation, pourtant elle nous semble découler tout naturellement de l'organisation au IV^e siècle du commerce d'État pour le ravitaillement de Rome, ou plus exactement de l'organisation des prestations italiennes pour ce ravitaillement telle que nous la décrivent le code Théodosien et certaines inscriptions.

L'inscription romaine qui nous fait connaître les *ciconiae nixae* nous montre que les livraisons de vin à l'*arca uinaria* étaient obligatoirement accompagnées d'un flacon échantillon qui permettait aux dégustateurs professionnels d'établir l'identité du vin³. D'autre part nous voyons que les denrées fournies par les propriétaires de l'Italie pour les besoins de la ville, en particulier les viandes de porc et le vin, étaient prélevées par des fonctionnaires spécialisés de l'annone, les *susceptores*⁴. On peut penser que cette organisation qui apparaît à l'extrême fin du III^e siècle a été purement et simplement calquée sur l'organisation commerciale traditionnelle et, qu'en conséquence, le grand commerce connaissait des acheteurs spécialisés chargés, pour le compte de la firme à laquelle ils appartenaient, de procéder aux achats chez le producteur, de veiller aux expéditions et aux moyens de les reconnaître. D'un autre côté nous savons que de nombreuses entreprises de commerce maritime avaient dans un certain nombre de ports de véritables agences commerciales qui veillaient à la bonne marche de leurs intérêts. C'est ainsi que nous avons vu que les commerçants tyriens possédaient, à Pouzzoles puis à Rome même, une *statio* qui mettait à la disposition de leurs représentants les locaux nécessaires pour leurs activités⁵. De même, nous avons vu que les naviculaires d'Arles possédaient une représentation à Beyrouth, et sans doute dans d'autres ports du monde méditerranéen⁶.

Dans les grands ports et dans les grandes villes de l'Empire ces maisons de

1. Année épigr., 1951, n° 165.

2. O. Guéraud, *Deux documents relatifs au transport des céréales dans l'Égypte romaine*, Annuaire du Service des antiq. d'Égypte, t. 33, 1933, p. 59 et suiv.

3. *CIL*, VI, 1785 = 31931, l. 7-8 *de ampullis placuit ut post degustationem possessori reddantur*; cf. notre article, *Ad ciconias nixas*, Rev. des Ét. anc., t. 59, 1957, p. 320-328.

4. *C. Th.*, XI, 2 et 3; XII, 6, 15 et 27, en fait le terme n'est attesté que pour ceux qui étaient chargés de ramasser le vin annonaire, pour le porc c'étaient des membres du corps des *suarii* qui faisaient cet office, *C. Th.*, XIV, 4, 2; 3; 4. Sur les problèmes posés par ces pratiques, cf. S. Mazzarino, *Aspetti sociali del Quarto secolo*, Rome, 1951, chap. IV et V; A. Chastagnol, *Préfecture urbaine*, II^e partie, chap. IV, « Ravitaillement ».

5. Ci-dessus, p. 170-171.

6. Ci-dessus, p. 252.

commerce possédaient leurs entrepôts, ou louaient une place à l'intérieur des *horrea*. C'est de là que la marchandise était livrée aux détaillants ou aux petits commerçants itinérants qui la plaçaient ensuite chez le consommateur. Nous pensons que tel était le cas de ce commerçant syrien établi à Lyon, que son inscription funéraire nous fait connaître. Certes Julius Taïm n'est pas un commerçant maritime, mais, comme il n'y a pas grande différence de structure entre le grand commerce terrestre et le grand commerce maritime, il nous semble légitime de nous appuyer sur son exemple. Nous savons ainsi qu'il était spécialisé dans le commerce des produits d'Aquitaine, mais qu'il avait, selon la version latine de son épitaphe, deux centres d'activité, Lyon et l'Aquitaine. D'autre part, l'épitaphe grecque nous dit qu'il avait à Lyon un emporion. Que faut-il entendre par ce terme? Allmer et Dissard, dans leur recueil des inscriptions de Lyon, traduisent par boutique, mais cette interprétation nous paraît bien faible et peu en rapport avec l'importance sociale de notre commerçant, décurion de sa patrie syrienne de Canotha et propriétaire, vraisemblablement, d'une villa, sur le territoire de laquelle il fut enseveli, non loin de Lyon à Genay, près de Trévoux ¹. Sans doute faut-il comprendre qu'il possédait à Lyon un entrepôt où il centralisait ces produits d'Aquitaine dont il faisait commerce et où les détaillants venaient s'approvisionner.

C'est cette ampleur de l'organisation du grand commerce maritime qui nous permet de comprendre comment des personnages, souvent d'origine sociale assez humble, pouvaient arriver à être honorés à l'instar des grands personnages de la cité dans les principaux ports où ils avaient affaires ², non point directement, mais par l'intermédiaire de leurs agents. Ceci nous ramène aux problèmes juridiques : quels sont les rapports qui existaient entre les divers membres des entreprises commerciales? rapports de dépendance et rapports d'égalité.

Les rapports de dépendance stricte

Les rapports les plus simples qui puissent exister à l'intérieur d'une entreprise commerciale sont ceux qui résultent de la différence de situation juridique des personnes y engagées; autrement dit quand un entrepreneur commercial utilise pour les besoins de son entreprise ceux qui sont dans sa *potestas* : ses enfants, mais surtout ses esclaves. Dans ce cas aucun problème ne se pose en fait pour ses rapports avec eux; les véritables problèmes sont ceux que nous avons déjà évoqués à propos de la *praepositio* en matière d'armement naval, c'est-à-dire ceux de leurs rapports juridiques avec les gens avec qui ils entrent en contact pour les affaires commerciales de leur *dominus*. Dans quelle mesure engagent-ils ce dernier, dans quelle mesure sont-ils libres de leurs actions à l'intérieur de la préposition qu'ils ont reçue?

L'utilisation des personnes *in potestate* dans ce genre d'entreprises est une coutume ancienne que nous voyons déjà exister à la fin de l'époque classique dans le monde hellénique. De cet usage nous avons de nombreux témoignages dans le *corpus* démosthénien et nous savons quelles en avaient été les conséquences dans les usages juridiques de la place d'Athènes. Là les esclaves avaient le droit, agissant au nom de leur maître, de faire toutes les actions judi-

1. *CIL*, XIII, 2448; cf. Allmer et Dissard, *Inscriptions antiques*, t. III, 1890, n° 216, p. 66-72.

2. *CIL*, XIII, 1942; *ILG*, 573.

ciaires rendues nécessaires par les vicissitudes du commerce; de même pouvaient-ils être appelés à témoigner sur le même pied que les personnes libres, sans être soumis pour ce faire à la contrainte traditionnelle de la torture ¹. Cette coutume a survécu à l'indépendance de la Grèce et du monde hellénique puisque, comme nous l'avons vu, le *Digeste* nous parle d'esclaves commerçant pour le compte de leur maître ² et le texte de Callistrate, même s'il n'est qu'exercice de rhétorique juridique, nous apporte confirmation du rôle des esclaves dans le commerce maritime ³.

Mais, si nous savons que l'esclave préposé peut agir dans les limites de sa préposition, nos sources ne nous permettent pas de savoir si, comme dans le droit grec, l'esclave a la possibilité d'ester en lieu et place de son maître. Nous pouvons penser que, dans les pays de la Méditerranée orientale influencés par les coutumes helléniques, il en était toujours ainsi, mais rien ne nous permet de dire qu'il en était de même dans les pays de la Méditerranée occidentale ⁴.

Lorsqu'il s'agit d'un affranchi ou d'une personne libre le problème n'est plus le même puisque la dépendance n'est plus une dépendance de nature, mais une dépendance de fonction. Certes l'affranchi de par sa condition reste sous une certaine tutelle de son ancien maître devenu son patron ⁵, mais, en matière commerciale, si le patron peut faciliter le travail de son affranchi, les liens qui les unissent ressortent en définitive au même type que ceux qui peuvent unir deux personnes libres. Autrement dit deux cas nous paraissent devoir être envisagés : celui où le dépendant est un véritable employé de commerce recevant un salaire, une *merces*, de son patron en vertu d'un contrat, qui est un véritable contrat de travail, donc une *locatio operarum*; d'autre part le mandat, c'est-à-dire le contrat, ou le pseudo-contrat par lequel quelqu'un s'engage, gratuitement en principe, à agir dans un cas déterminé au lieu et place d'une autre personne.

Nous n'avons aucun témoignage formel de pareilles pratiques, même dans nos sources juridiques, alors que ces mêmes sources sont extrêmement prolixes en ce qui concerne l'organisation des transports. Mais il nous semble pouvoir sans difficultés passer de l'un à l'autre, c'est-à-dire pouvoir appliquer à ce qui est le commerce proprement dit ce qui appartient à la navigation. De plus un certain nombre d'inscriptions nous font connaître ces liens de dépendance, sans qu'il soit possible de préciser d'une manière absolue si nous nous trouvons en présence d'un lien du style louage ou du style mandat, d'autant plus que ce dernier, comme on sait, a fini par s'accompagner d'un salaire quasi officiel ⁶. Si nous prenons l'inscription dédiée par les *mercatores* faisant des affaires à Alexandrie, en Asie et en Syrie aux riches Calpurnii de Pouzzoles ⁷, celle-ci n'est-elle pas la preuve de leur dépendance vis-à-vis de ces magnats de l'époque augustéenne? Autrement dit nous estimons que ces *mercatores*

1. Cf. U. E. Paoli, *Il prestito marittimo*, p. 24.

2. *D.*, XXXII, 65.

3. *D.*, XLV, 1, 122; cf. ci-dessus, p. 349, n. 1.

4. Le fait que le *Digeste* nous dise que l'action de l'esclave préposé entraîne la responsabilité du maître ne veut évidemment pas dire que l'esclave peut se substituer au maître pour soutenir une action juridique.

5. A. M. Duff, *Freedmen in the early Roman Empire*, 2^e éd., Cambridge, 1958, p. 36-49.

6. P.-F. Girard, *Manuel de droit romain*, 8^e éd., Paris, 1929, p. 618-624.

7. *CIL*, X, 1797.

sont des employés, au sens moderne du mot, des *Calpurnii*. La question qui se pose est donc celle de savoir s'ils sont liés à ces derniers par un contrat style *locatio* ou par un mandat. C'est à la première de ces deux solutions que nous nous rallierons parce que le libellé de l'inscription suppose une dépendance assez stricte qui nous semble plus en rapport avec elle qu'avec un mandat beaucoup plus limité en principe.

Inversement nous verrions des rapports du type mandat apparaître dans les liens qui existent, beaucoup plus tard il est vrai, entre les *domini nauium* d'Afrique et de Sardaigne et les *curatores nauium* à Ostie. Le fait que les premiers ne possèdent pas une autorité d'employeurs sur les seconds nous apparaît dans le fait que ces derniers occupaient un rang assez élevé dans le monde des associations professionnelles ostiennes¹. Nous pouvons donc penser qu'à l'origine les propriétaires de navires, n'exploitant pas directement leurs bâtiments, confiaient le mandat de veiller à leurs intérêts, et par conséquent d'exercer une surveillance sur l'équipage et son état-major, à des personnes de confiance qui devenaient ainsi les *curatores*. Mais il est évident qu'à l'époque pour laquelle nous avons des inscriptions à leur sujet, le second siècle finissant, les *curatores* formaient un corps professionnel et que leurs rapports avec les propriétaires de navires n'étaient plus que des rapports de louage de service; mais, au lieu de marquer une dépendance, ces rapports de louage se faisaient sur un pied d'égalité. C'étaient deux puissances économiques qui entraient en rapport, deux puissances reconnues par les autorités comme le montre leur présence sur les inscriptions en l'honneur des magistrats de la ville portuaire².

Ce cas particulier nous fait donc saisir une évolution remarquable : à l'origine il n'y a qu'une seule profession en cause, celle des propriétaires de navires; les curateurs n'existent pas. Pour les besoins de leurs affaires les propriétaires se cherchent des représentants aux ports où ils font commerce, ces représentants ne forment pas une profession, ce ne sont que de simples mandataires non salariés, des amis qui acceptent de rendre service, des relations, peut-être aussi des affranchis tenus par les liens juridiques qui les rattachent à leurs anciens maîtres. Peu à peu le mandataire se transforme en un salarié, mais il conserve de ses origines une indépendance totale par rapport aux propriétaires, puis il devient un professionnel³.

La société en matière commerciale

De nos jours la société, sous diverses formes, est un élément considérable de l'organisation commerciale aussi bien nationale qu'internationale : en était-il de même dans le monde romain?

Une première question se pose à nous, véritable question préalable, Rome à l'époque classique a-t-elle connu l'existence de la société? Quoique certains

1. *CIL*, XIV, 409, nous montre Cn. Sentius, grand personnage d'Ostie, quinquennal des curateurs de navires.

2. *CIL*, XIV, 4142.

3. F. Dumont, *La gratuité du mandat en droit romain*, Studi ... V. Arangio-Huis, t. II, Naples, s. d., p. 307-322, montre comment la règle de la gratuité du mandat a été tournée pour certaines professions par l'intermédiaire de l'*honor remunerandi gratia*, c'est-à-dire qu'il s'agit de professions dans lesquelles « un véritable salaire, résultant d'une *locatio conductio*, paraîtrait déplacé » (p. 319), tel est bien le cas des curateurs des navires.

juristes aient répondu par la négative à cette question préalable, considérant que la société est une invention justinienne et que tous les textes antérieurs qui en parlent ont été trafiqués par les compilateurs ¹, nous répondrons avec la plupart par l'affirmative ². Mais ce faisant nous ne nous dissimulons pas qu'une difficulté subsiste : celle de savoir quand il y a vraiment société. Autrement dit, dans quelle mesure pouvons-nous distinguer ce qui est le résultat de l'existence d'une société reconnue juridiquement comme telle, et ce qui est plus simplement le résultat de l'application du principe romain traditionnel de l'indivision ³? Enfin nous devons remarquer au début de ce paragraphe que la société ne semble pas, au moins en apparence, avoir joué un grand rôle dans l'organisation commerciale romaine, cela, dit-on couramment, parce que l'esclavage y suppléait largement pour les petites entreprises et parce que pour les grandes nous ignorons tout de la manière dont elles étaient constituées parce que, relevant directement des grands magistrats de l'État, elles n'ont pas intéressé les jurisconsultes ⁴.

Si nous prenons le simple cas de l'indivision, il est évident, et c'est là ce qui rattache très étroitement l'étude du problème de la société à celui de la dépendance directe, qu'elle se prête elle aussi aux opérations commerciales par le biais bien connu de l'esclave indivis entre deux ou plusieurs individus et utilisé par eux pour faire du commerce, donc tout aussi bien du commerce maritime ⁵. En théorie les propriétaires de l'esclave indivis ne forment pas une société, chacun pourtant bénéficie des revenus de ses activités. Cependant il est un cas où cette indivision apparaît en pleine lumière, c'est celui où l'esclave agit nommément pour un seul de ses maîtres, cas dans lequel seul le maître spécifié bénéficie des revenus ⁶. Il va sans dire que ce cas nous montre la différence existant entre l'indivision et la société, puisque, comme nous allons le voir, le propre de la société est que tous ses membres se trouvent engagés par les actes commis par le représentant de la société,

1. E. Ein, *Le azioni dei condomini*, Bull. d. Istituto di dir. rom., t. 39, 1931, p. 76-138, pour qui la distinction entre l'indivision et la société n'apparaît qu'à l'époque justinienne.

2. Cf. J. Gaudemet, *Étude sur le régime juridique de l'indivision en droit romain* (thèse d'État présentée devant l'Université de Strasbourg), Paris, 1934, p. 36-77.

3. J. Gaudemet, *op. cit.*, p. 70-77.

4. E. Del Chiaro, *Le contrat de société en droit romain* (thèse de l'Université de Nancy), Paris, 1928, p. 105-108, en particulier : « Il est certain que les documents juridiques relatifs aux organisations commerciales sont rares : ce qui tient, soit au fait de cette vie intense que mille formes revêtaient et qui ne pouvaient qu'échapper à l'analyse du juriste, soit surtout à ce fait que depuis les débuts de l'Empire, tout le domaine du grand commerce était soumis à la *cognitio extraordinaria* des hauts fonctionnaires. Le *praefectus urbis* et les édiles connaissaient toutes les affaires industrielles; les affaires de finances semblent ressortir, soit au tribunal du préfet de l'annone, soit à celui du préfet de la ville. Les questions des grandes banques et du trafic commercial échappent donc à nos livres de droit civil et prétorien et de ce fait à toute étude ... D'une manière générale on ne doit pas aux Romains un grand développement original des techniques et des institutions économiques. En ce qui concerne la société, cela tient principalement à deux raisons : la nature du contrat de société lui-même et l'influence de l'esclavage ».

5. J. Gaudemet, *op. cit.*, p. 232-239. Le cas de l'esclave indivis est présenté dans D., XLV, 3 de *stipulatione seruorum*.

6. Gaius, *Institutes*, III, 167 *Communem seruorum pro dominica parte dominis adquirere certum est : excepto eo quod uni nominatim stipulando aut mancipio accipiendo illi soli acquirit uelut cum ita stipuletur : TITIO DOMINO MEO DARI SPONDES? aut cum ita mancipio accipiat : HANC REM EX IVRE QVIRITIVM L. TITII DOMINI MEI ESSE AIO EAQVE EI EMPTA ESTO HOC AERE AENEAQVE LIBRA.*

Telle qu'elle nous apparaît dans le *Digeste*, la société commerciale demande tout d'abord, comme toute société, pour avoir une existence juridique particulière d'avoir été conclue en tant que telle, c'est-à-dire avec l'intention formelle manifestée par ceux qui la composent de former une société ¹. D'autre part ce n'est pas une société dans laquelle les apports des contractants sont égaux, mais en principe leurs bénéfices sont égaux, quoique la question semble souvent débattue ². Enfin cette société ne groupe que peu de monde. Le meilleur exemple en est évidemment celui donné par le *Digeste* : l'association de deux hommes pour faire le commerce d'importation du vêtement d'origine germanique qu'était le *sagum*. Le texte de Julien, cité par Paul, laisse comprendre que l'un reste au pays, fournissant une partie de l'argent nécessaire à l'opération et peut-être, bien que cela ne soit pas dit cela nous paraît assez vraisemblable, se chargeant des opérations commerciales locales, c'est-à-dire l'organisation de la vente au consommateur sur le marché; l'autre au contraire, avec son esclave personnel, qui de ce fait devient l'esclave de la société, part procéder aux achats vers les lieux de production. Dans cette société excessivement simple, à laquelle devaient correspondre bon nombre de petites entreprises commerciales telles que celles que nous avons décrites dans nos deux premiers paragraphes de ce chapitre, Julien nous apprend qu'il y a égalité des risques financiers, ce qui suppose en contrepartie une égalité des bénéfices. Cette égalité nous est montrée par le fait que le jurisconsulte précise qu'en cas de naufrage le *damnum*, la perte, est commun et qu'il doit être réparti sur la base de la moitié ³.

1. V. Arangio-Ruiz, *La società in diritto romano*, Corso 1949-1950, Naples, 1950, p. 68- 69, sur l'*affectio societatis* (cf. les remarques de J. C. van Oven, *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, t. 19, 1951, p. 452-454) contre la tendance, dominante antérieurement, qui consiste à considérer que tous les passages où apparaît cette notion au *Digeste* sont interpolés (cf. E. Del Chiaro, *op. cit.*, p. 149-155) en particulier D., XVII, 2, 31 *Ulpianus libro XXX ad Sabinum : Ut sit pro socio actio, societatem intercedere oportet : nec enim sufficit rem esse communem, nisi societas intercedit. Communiter autem res agi potest etiam citra societatem, ut puta cum non affectione societatis incidimus in communionem, ut euenit in re duobus legata, item si a duobus simul empti res sit, aut si hereditas uel donatio communiter nobis obuenerit, aut si a duobus separatim emimus partes eorum non socii futuri.*

2. E. Del Chiaro, *op. cit.*, p. 175 et suiv.; E. Szlechter, *Le contrat de société en Babylonie, en Grèce et à Rome*, Paris, 1947, p. 271 et suiv. Ce problème de la répartition des gains et des pertes entre les associés était un problème controversé dès l'Antiquité puisque nos sources se réfèrent à des doctrines opposées soutenues par les jurisconsultes républicains Q. Mucius Scaeuola et Seruius Sulpicius Rufus : *Magna autem quaestio fuit an ita coiri possit societas ut quis maiorem partem lucretur, minorem damni praestet; quod Q. Mucius contra naturam societatis esse existimauit; sed Ser. Sulpicius, cuius etiam praeualuit sententia, adeo ita coiri posse societatem existimauit ut dixerit illo quoque modo coiri posse ut quis nihil omnino damni praestet sed lucri partem capiat, si modo opera eius tam pretiosa uideatur ut aequum sit eum cum hac pactione in societatem admitti. Nam et ita posse coire societatem constat, ut unus pecuniam conferat, alter non conferat et tamen lucrum inter eos commune sit : saepe enim opera alicuius pro pecunia ualet. Et illud certum est, si de partibus lucri et damni nihil inter eos conuenerit, tamen aequis ex partibus commodum et incommodum inter eos commune esse, sed si in altero partes expressae fuerint, uelut in lucro, in altero uero omissae, in eo quoque quod omissum est, similes partes erunt.* (Gaius, *Institutes*, III, 149-150). Sur ce texte et les problèmes soulevés par sa comparaison avec D., XVII, 2, 30, cf. en dernier lieu V. Arangio-Ruiz, *Società*, p. 94-98.

3. D., XVII, 2, 52, 4 *Quidam sagariam negotiationem coierunt : alter ex his ad merces comparandas profectus in latrones incidit suamque pecuniam perdidit, serui eius uulnerati sunt resque proprias perdidit. Dicit Iulianus damnum esse commune ideoque actione pro*

Ce cas est le cas le plus simple que nous puissions rencontrer, mais nos sources nous permettent de nous faire une idée d'un certain nombre de cas un peu plus complexes. Tout d'abord celui où les apports des parties sont inégaux. En général nous avons affaire à des associations dans lesquelles l'un des associés fournit son argent et l'autre son travail ¹. Ce genre de société, absolument classique pour l'organisation de l'artisanat, en particulier de l'artisanat d'art, nous paraît pouvoir s'adapter aux nécessités du commerce maritime. Nous aurions affaire alors à un succédané du prêt maritime présentant un certain nombre d'avantages et de désavantages par rapport à lui. L'avantage essentiel est qu'en cas de perte due à la fortune de mer le bailleur de fonds ne perd pas la totalité de son argent, puisque le *damnum* doit être réparti. Par contre les désavantages sont beaucoup plus grands car les bénéfices du bailleur sont dans la dépendance complète de la bonne marche de l'entreprise; autrement dit si les affaires sont mauvaises il en supporte les conséquences tout comme celui qui les a faites. C'est au fond une société de ce genre que l'on s'accorde à l'heure actuelle à voir dans les opérations de commerce maritime de Caton l'Ancien telles qu'elles nous sont décrites par Plutarque ². Il nous faut donc revenir sur ce texte célèbre.

Dans la vie de Caton l'Ancien du recueil des *Vies parallèles*, Plutarque nous rapporte comment son héros, devenu d'une avidité insatiable avec l'âge, ne se contentait plus des ressources de l'agriculture mais y joignait celles de l'industrie et du commerce. Cela ne doit pas nous étonner puisque, comme nous l'avons dit, Caton est l'un des rares auteurs de l'Antiquité à considérer comme légitimes les gains commerciaux à côté de ceux résultant de la propriété agricole ³. Parmi les occupations auxquelles il se livrait, il y avait la constitution par l'intermédiaire de certains de ses esclaves d'un véritable centre d'apprentissage pour esclaves, ce qui leur assurait une valeur plus considérable sur le marché, mais surtout des opérations en rapport avec le commerce maritime. Le texte est certes peu clair : il nous dit tout d'abord qu'il pratiquait le plus décrié des prêts, celui sur les choses maritimes ⁴; puis il assortit cette notion simple d'un commentaire qui ne l'élucide guère : « Il ordonnait à ses emprunteurs d'appeler un grand nombre en association » si bien que s'il y avait cinquante participants et cinquante navires « lui-même avait une part par l'intermédiaire de son affranchi Quintius qui faisait des affaires et s'embarquait avec les emprunteurs ».

socio damni partem dimidiam adgnoscerere debere tam pecuniae quam rerum ceterarum, quas secum non tulisset socius nisi ad merces communi nomine comparatulas proficisceretur. Sed et si quid in medicos impensum est, pro parte socium agnoscerere debere rectissime Iulianus probat. Proinde et si naufragio quid periit, cum non alias merces quam naui solerent aduehi, damnum ambo sentient : nam sicuti lucrum, ita damnum quoque commune esse oportet, quod non culpa socii contingit.

1. D., XVII, 2, 52, 2, cf. E. Szlechter, *op. cit.*, p. 272-278.

2. Plutarque, *Vies parallèles*, Caton l'Ancien, 21.

3. Caton, *De l'agriculture*, pr.

4. Plutarque, *loc. cit.*, (Greek text).

Que Caton ait pratiqué le prêt maritime dans sa stricte acception nous est affirmé par Plutarque et nous ne voyons pas pourquoi mettre en doute cette affirmation. Plutarque n'inventait pas, il se référait à des sources écrites peut-être contemporaines et nier le fait, sous prétexte que le prêt nautique ne pouvait exister à Rome à l'époque de Caton, nous semble découler d'un *a priori* fort discutable ¹. De même nous semble-t-il difficile d'admettre que ce prêt n'ait point été un prêt à la grosse aventure, mais « un simple prêt » sans « analogie directe avec le prêt à la grosse du droit grec, ni avec la société en commandite babylonienne et grecque, bien que Caton eut probablement puisé des exemples dans la Grèce et le Proche-Orient » ² et cela pour les mêmes motifs, à savoir que Plutarque n'aurait point spécifié qu'il s'agissait de prêt nautique, en le déclarant le plus décrié de tous. Mais c'est la seconde opération qui doit retenir notre attention. Tout d'abord peut-on considérer que Caton ait formé une société avec son affranchi Quintius? Cela se pourrait, mais cela ne nous est pas dit. Il nous semble donc plus normal de voir dans l'utilisation de l'affranchi par Caton une simple mise en application des liens juridiques normaux résultant de l'affranchissement sous la République ³. Mais il y a plus : quel sens devons-nous attribuer au terme de συμπραγματευομένου, que nous avons traduit par « faire des affaires avec »? La conception habituelle de nos jours consiste à dire que Quintius faisait des affaires avec les marchands maritimes, ou les navigateurs, pour le compte de son patron. Par conséquent Caton avait obligé ses emprunteurs à former avec lui une société commerciale pour la durée du voyage pour laquelle courait le prêt et Quintius, son associé, le représentait dans cette association. Mais n'est-il pas plus simple de considérer que, conformément aux usages du prêt maritime, Quintius n'est pas, au nom de Caton, associé aux opérations commerciales des emprunteurs, mais est le représentant du prêteur chargé de vérifier la bonne exécution des clauses de l'emprunt de la part des emprunteurs. Certes Caton obligeait les emprunteurs à former une association, mais cette association n'était pas forcément une société, nous y verrions bien plutôt un convoi maritime, une *classis*. Quels pouvaient donc être les avantages que trouvait Caton dans une pareille pratique? La division du prêt sur un grand nombre de navires diminuait les risques consécutifs à la fortune de mer pour deux raisons faciles à comprendre : la première c'est que sur cinquante navires il y avait peu de chances pour que le plus grand nombre périsse; la seconde c'est que grâce à la navigation en convoi un navire en danger pouvait être facilement secouru et sa cargaison pouvait être sauvée par l'un de ses compagnons de route. Cette navigation en convoi explique de plus que Caton n'ait eu besoin que d'un seul représentant pour surveiller la bonne exécution du contrat de prêt à la grosse aventure. Il nous semble donc que ce passage de Plutarque doive être totalement expulsé du dossier de la société en matière commerciale, il n'est autre qu'une preuve de la mise en pratique par les Romains du prêt maritime, qu'ils en aient trouvé, ou retrouvé, les conditions par eux-mêmes

1. F. De Martino, *Sul foenus nauticum*, Riv. d. diritto d. navigazione, t. I, 1935, p. 217-247, plus particulièrement p. 219-224 (cf. ci-dessus, p. 357-358).

2. E. Szlechter, *op. cit.*, p. 269.

3. A. M. Duff, *loc. cit.*, ci-dessus, p. 422, n. 5.

ou qu'ils se soient contentés de l'emprunter aux coutumes helléniques alors en vigueur dans les eaux orientales de la Méditerranée ¹.

Mais le fait d'éliminer le texte de Plutarque ne va pas contre celui de l'existence possible de sociétés de ce genre dans le commerce, et en particulier dans le commerce maritime. De toute manière toutes ces sociétés entrent dans la catégorie que le droit appelle des sociétés *alicuius negotiationis* ², qui sont des sociétés d'acquêts, c'est-à-dire des sociétés constituées exclusivement dans un but lucratif. Cela n'empêche pas que l'on puisse considérer que, parmi les formes plus complexes de sociétés commerciales, au moins au début de l'histoire des sociétés, il faille faire entrer la *societas omnium bonorum* qui mettait absolument tous les biens des intéressés, ainsi que tous leurs bénéfices et toutes leurs pertes, en commun ³. Cependant il nous semble qu'à l'époque classique, et cela dès avant la période impériale, un pareil type de société, que nous pouvons qualifier de primitif, ne correspondait plus aux réalités économiques et que sa présence au *Digeste* doit être beaucoup plus une survivance scholastique que le résultat d'une pratique permanente tout au long de l'histoire romaine.

Ces sociétés commerciales nous posent un premier problème, celui de leur durée. Celle-ci dépend surtout du but recherché par les intéressés, et c'est là où l'on voit apparaître l'une des principales différences entre la conception romaine de la société et notre conception moderne. Nous avons tout d'abord des sociétés conclues en dehors de tout temps, c'est-à-dire que leur but seul importe. Par exemple on pourra s'associer pour un voyage commercial et pour un seul. Certes cela n'est pas dit dans nos sources juridiques, mais cela peut se déduire assez facilement d'un certain nombre de faits. Le *Digeste* nous parle de société à propos d'un cas assez particulier, celui où deux propriétaires de chevaux, l'un en possédant trois et l'autre un, pour augmenter leur valeur décident de les vendre ensemble comme attelage de quadriges, ce qui suppose de les avoir entraînés ensemble au préalable. La société est donc double, si l'on veut, dans son but : le premier est de constituer le quadriges, le second de le vendre ⁴. De même deux commerçants peuvent s'associer pour

1. On pourra nous objecter que Plutarque dit que Caton avait une part dans l'entreprise par l'intermédiaire de son affranchi, ce qui laisse supposer l'existence d'une société entre lui et ses emprunteurs. Mais cette seconde phrase est assez embrouillée : on devrait comprendre que si Quintius participe à l'opération commerciale il a à sa disposition, comme les autres membres de la κοινωνία, un navire de commerce; or, tel n'est pas le cas. C'est pourquoi, à supposer que Plutarque n'ait pas exactement rapporté les activités économiques de Caton, c'est sur ce dernier point que porteront nos doutes et non sur l'existence du prêt maritime. Il est en effet fort possible que Plutarque, au courant de l'existence des sociétés de commerce maritime de son temps, ait été abusé par l'obligation faite par Caton à ses emprunteurs de naviguer en convoi, comme naviguaient à son époque les navires chargés du transport de l'annone vers les ports du Tibre et de Rome.

2. Il va sans dire que nous ne nous posons pas, et n'avons pas à nous poser, le problème cher aux juristes de l'origine de ces sociétés. Pour cette question nous renvoyons une fois de plus aux ouvrages classiques et relativement récents de E. Del Chiaro, E. Szlechter et V. Arangio-Ruiz.

3. Ce qui pourrait expliquer sa présence, en tant que survivance au *Digeste* (*D.*, XVII, 2, 1; 3; 5). Sur cette société, cf. E. Szlechter, *op. cit.*, p. 229-256 et V. Arangio-Ruiz, *Società*, p. 19 et suiv.; p. 120 et suiv.

4. *D.*, XVII, 2, 58 *Ulpianus libro XXX ad Sabinum: Si id quod quis in societatem contulit extinctum sit, uidendum, an pro socio agere possit. Tractatum ita est apud Celsum libro*

vendre telle ou telle marchandise sur un marché déterminé, cette association disparaissant sitôt que son but a été atteint. C'est d'ailleurs ce que l'on peut déduire d'un passage de saint Jean Chrysostome où il nous montre le commerçant, avant de partir en campagne, recherchant non seulement des bailleurs de fonds, mais aussi des associés¹. Inversement la société peut avoir été constituée pour une durée fixée au bout de laquelle elle se dissoudra obligatoirement, ce que les juristes appellent la *societas in tempus coita*². Que cette forme de société ait été une forme légalement reconnue ou non, toujours est-il qu'au moins un document nous apporte la preuve de son existence : il s'agit d'une convention bien connue entre deux banquiers de la région transylvaine par laquelle ils décident de former une *societas danistariae* pour une durée de moins de quatre mois³. Il nous est donc permis de penser que semblable pratique devait exister également pour les sociétés de commerce maritime, cependant nous devons remarquer que dans ce cas la société devait être forcément conclue pour une durée plus longue, au minimum pour la durée du temps de la navigation.

Par contre l'impression qui se dégage des textes juridiques est que la société en droit romain était en général conclue pour un temps illimité et que sa disparition dépendait d'un certain nombre de facteurs : décision générale des associés de mettre fin à leur association, retrait de l'un de ses membres (soit parce qu'il est mort, soit parce qu'il en a décidé ainsi, soit parce qu'il y est obligé par suite d'une condamnation ou pour tout autre motif), faillite pure et simple⁴.

Mais pour nous l'un des problèmes les plus intéressants à étudier serait celui de l'organisation même de la société au point de vue de la pratique commerciale. Malheureusement nos renseignements en la matière sont fort peu explicites et ne dépassent pas le cadre de ce que nous avons déjà vu. C'est-à-dire que la société peut agir soit par l'intermédiaire direct de ses membres qui pratiquent eux-mêmes les opérations commerciales, soit par l'intermédiaire des esclaves de la société ou de ses membres, soit enfin par l'intermédiaire d'employés salariés de ladite société⁵. Cela nous montre que la société

septimo digestorum ad epistulam Cornelii Felicis : cum tres equos haberes et ego unum societatem coimus, ut accepto equo meo quadrigam uenderes et ex pretio quartam mihi redderes. Suit ensuite le problème rhétorique de savoir ce qu'il advient de la société quand le cheval de l'intéressé vient à mourir avant la vente du quadrigé.

1. Jean Chrysostome, *Homélie 26 sur I Corinthiens*, P. G., t. 61, c. 224.

2. J. C. van Oven, *Societas in tempus coita*, Studi ... V. Arangio-Ruiz, t. I, Naples, s. d., p. 453-467, développant les réserves faites dans son compte rendu, cité ci-dessus, de la *Società* de V. Arangio-Ruiz. Pour lui, à l'époque classique la clause était juridiquement inopérante et il est possible qu'elle n'ait jamais existé auparavant.

3. *CIL*, III, 950 = Bruns, *Fontes iuris romani*, n° 171 = P. F. Girard, *Textes de droit romain*, 111, 5 = S. Riccobono, V. Arangio-Ruiz ... , *Fontes iuris romani antejustiniani*, t. III, *Negotia*, p. 481.

4. *D.*, XVII, 2, 1 *Paulus libro XXXII ad edictum : Societas coiri potest uel in perpetuum, id est dum uiuunt, uel ad tempus uel ex tempore uel sub condicione* ... *D.*, XVII, 2, 4 *Modestinus libro III regularum : ... Dissociamur renuntiatione morte capitis minutione et egestate*. *D.*, XVII, 2, 65, 3 *Paulus libro XXXII ad edictum : Diximus dissensu solui societatem : hoc ita est, si omnes dissentiant* ... Cf. Gaïus, *Institutes*, III, 151-154. Sur ces textes, cf. S. Solazzi, *Sul recesso del socio*, *Iura*, t. II, 1951, p. 152-158, aux positions hypercritiques opposées à celles de V. Arangio-Ruiz, *Società*, p. 152-174.

5. *D.*, XVII, 2 *passim*; cf. E. Del Chiaro, *op. cit.*, p. 221 et suiv.

commerciale est obligée de faire face à d'assez lourdes dépenses de fonctionnement puisque, comme l'écrit Ulpien : « Si l'un des associés est parti en voyage pour la société, par exemple pour acheter des marchandises, il imputera à la société toutes les dépenses qu'il aura faites dans ce but : il lui imputera donc à bon droit les locations de maisons et d'étables, ainsi que le prix du transport par bêtes de somme ou par voitures pour lui, pour ses bagages et pour les marchandises »¹. Bien que ce texte ne nous parle que de commerce terrestre nous devons considérer qu'il s'applique également au commerce maritime et que celui qui voyage pour le compte de la société lui impute les dépenses nécessitées par les traversées : c'est-à-dire le *naulum* payé pour lui, ses bagages et ses marchandises, le *naulum* de ses esclaves s'il en emmène avec lui², son *σῆτος* et celui de ses compagnons, et toutes les autres dépenses qui peuvent résulter des aléas de la navigation.

Si les dépenses sont communes, les bénéfices et les pertes le sont également. Dans les sociétés les plus simples ils doivent être répartis également entre les différents membres de la société³, et il en est de même lors de la liquidation de la société. Toutes les contestations qui peuvent surgir de ce fait entre les divers associés donnent droit à une action spéciale, l'action *pro socio*, qui aboutit à une condamnation infamante pour celui qui la subit, condamnation qui lui interdit par conséquent toutes nouvelles activités de ce style⁴.

Ce genre de sociétés n'a pas dû varier au cours de l'histoire de l'Empire, tout au plus ont pu varier, et c'est de cela que le *Digeste* porte témoignage, les conceptions que les jurisconsultes s'en faisaient. De même, par leur simplicité elles ne sont pas plus spécialement romaines que d'un autre pays, aussi leurs principes s'appliquèrent-ils à l'ensemble du monde méditerranéen sans aucun doute.

Sociétés commerciales et sociétés de transport

Nous avons dit ci-dessus comment la société ordinaire n'avait eu que peu de rapports avec le grand commerce, mais était beaucoup plus adaptée aux besoins économiques du petit commerce, ou plus exactement du commerce maritime de faible envergure. Nous devons nous demander maintenant si

1. D., XVII, 2, 52, 15 *Si quis ex sociis propter societatem profectus sit, ueluti ad merces emendas, eos dumtaxat sumptuum. societati imputabit qui in eam rem impensi sunt : uiatrica igitur et meritoriorum et stabulorum, iumentorum carrulorum uecturas uel sui uel sarcinarum suarum gratia uel mercium recte imputabit.* Cette imputation des impenses, pour employer le terme juridique correct, à la société est naturelle, mais il faut qu'il s'agisse véritablement d'impenses, c'est-à-dire de dépenses faites pour la bonne marche de la société.

2. D., XVII, 2, 52, 4.

3. Gaius, *Institutes*, III, 150, cité *supra*, p. 425, n. 2; D., XVII, 2, 6, 80 qui présupposent l'égalité.

4. D., 111, 2, 1 *Iulianus libro I ad edictum : Praetoris uerba dicunt : « Infamia notatur qui ... pro socio ... suo nomine non contrario iudicio damnatus erit ... »*. Mais la question de la responsabilité matérielle du *socius* condamné en vertu de l'action n'est pas claire. Il est vraisemblable, et assez naturel, que pour les sociétés commerciales la responsabilité était limitée en fonction de l'apport fait, par l'associé condamné, à la société. Dans ce cas, la condamnation ne doit pas entraîner l'infamie, sauf s'il y a eu faute volontaire. Mais là encore il est possible qu'il y ait eu évolution et que les textes qui nous en parlent aient été plus ou moins profondément remaniés à l'époque justinienne. Cf. E. Del Chiaro, *op. cit.*, p. 191-220; E. Szlechter, *op. cit.*, p. 371-402, plus particulièrement p. 387-396; V. Arangio-Ruiz, *Società*, p. 186.

nous n'avons pas de renseignements concernant les grandes entreprises, qu'elles soient entreprises de commerce maritime proprement dit ou entreprises de transport, voire même entreprises de transport et de commerce réunies dans une même organisation. C'est-à-dire : pouvons-nous connaître ces entreprises qui « échappent à nos livres de droit civil et prétorien et de ce fait à toute étude » ¹?

Nous devons remarquer tout d'abord qu'il est un genre de sociétés que nous connaissons assez bien et qui répond dans une certaine mesure à ce que pourraient être de semblables sociétés de transport ou de commerce, ce sont les sociétés vectigaliennes, les fameuses *societates publicanorum*, qui prenaient à l'adjudication la perception des impôts ². Elles différaient des sociétés que nous venons d'étudier en ce qu'elles étaient de véritables sociétés par actions, si l'on peut prendre une pareille comparaison, dans lesquelles le capital était réparti entre un certain nombre de parts et où les possesseurs de parts percevaient des bénéfices en fonction de l'argent qu'ils avaient investi dans l'entreprise. Évidemment la bonne marche de semblables sociétés était soumise à l'existence d'une administration cohérente; de même la société ne disparaissait pas du fait de la disparition d'un de ses membres ³.

Pouvons-nous passer de ces données bien connues à des hypothèses en ce qui concerne le commerce maritime? Non seulement nous le pensons, mais nous pensons aussi que, contrairement à ce que l'on dit, nous en avons les témoignages dans nos sources, témoignages que l'on n'y trouve pas parce qu'ils concernent non point des *societates*, mais des *corpora*. Certes, comme nous le verrons bientôt, le terme de *corpus* désigne en principe une association professionnelle et non une société d'exploitation, cependant il nous paraît que, au moins à l'âge classique et un âge prolongé jusqu'au III^e siècle et peut-être au-delà, ce mot désigne aussi une société d'exploitation de toute autre envergure que la *societas* ordinaire. Il nous faut donc maintenant expliciter ce que nous avons seulement signalé en étudiant le sens et l'évolution du terme de naviculaire ⁴.

Nous voyons en effet, par certains textes, que dans les *corpora* de naviculaires, ainsi d'ailleurs que dans ceux de certaines catégories de *negotiatores* en rapport avec les services de l'annone, il existait deux sortes de membres que nous pourrions désigner, s'il s'agissait uniquement d'associations, des membres actifs et des membres honoraires. Les premiers, pour le cas des naviculaires, sont ceux qui possèdent des navires, alors que les seconds n'en ont pas. Cette distinction est très importante puisque les avantages accordés aux transpor-

1. E. Del Chiaro, *op. cit.*, p. 107 (cf. ci-dessus, p. 424, n. 4).

2. Sur ces *societates* la littérature est immense depuis l'œuvre classique de A. Deloume, *Les manieurs d'argent à Rome*, Paris, 1892, et celle de F. Kniep, *Societas publicanorum*, Iéna, 1896, en passant par celle de M. Rostovzev, *Geschichte der Staatspacht in der römischen Kaiserzeit bis Diokletian*, Philologus, Supplementband IX, 1904, p. 329-512, pour aboutir à E. Szlechter, *op. cit.*, p. 321-370, au point de vue strictement juridique, et à S.J. De Laet, *Portorium*, p. 97-112 et 363-422, au point de vue de l'histoire économique.

3. D., XVII, 2, 59, pr. Pomponius libro XX ad Sabinum : *Adeo morte socii soluitur societas ... Haec ita in priuatis societatibus aīit : in societate uectigalium nihilo minus manet societas et post mortem alicuius, sed ita demum, si pars defuncti ad personam heredis eius adscripta sit, ut heredi quoque conferri oporteat : quod ipsum ex causa aestimandum est.* Cf. V. Arangio-Ruiz, *Società*, p. 160 et suiv.

4. Cf. ci-dessus, p. 248.

teurs maritimes par les empereurs depuis le temps de Claude, et qui se sont amplifiés par la suite, ne concernent que les membres actifs : c'est ce que déclare formellement un rescrit d'Hadrien conservé dans un passage de Callistrate sur le droit d'immunité : « Le divin Hadrien a décidé que l'immunité des navires de mer ne s'appliquait qu'à ceux qui servent l'annone romaine ». C'est pourquoi ceux qui font partie des *corpora* de naviculaires mais ne possèdent pas de navires « ne peuvent jouir du privilège accordé aux naviculaires »¹. Ces membres d'un *corpus* qui ne pratiquent pas la profession ne peuvent être que des bailleurs de fonds, des associés qui se contentent d'apporter, moyennant bénéfices, leurs capitaux à l'entreprise de transport maritime. La suite du texte nous donne un rescrit grec des « divins frères », Marc-Aurèle et Lucius Verus sans aucun doute, qui marque, nous semble-t-il, un certain recul de la position de l'État en la matière puisqu'il n'y est plus question de refuser l'immunité qu'à ceux qui ne font pas personnellement métier de naviculaires ou de négociants et qui n'y consacrent pas la plus grande partie de leur fortune². Il y a donc là un certain encouragement accordé aux grandes fortunes pour qu'elles n'hésitent pas à entrer en participation dans les entreprises de transport maritime au service de l'annone. De ces textes nous pouvons conclure qu'aux côtés des naviculaires individuels, possédant en toute propriété une petite exploitation de transport maritime, un navire sans doute, il existait de véritables sociétés qui groupaient d'une part des professionnels, d'autre part des actionnaires. De cette hypothèse nous trouverons confirmation dans l'organisation des naviculaires d'Arles vers le milieu du second siècle, pensons-nous, telle que nous pouvons la déduire des inscriptions qui les concernent. Pour si important que fût à l'époque le port d'Arles, les naviculaires, ou tout au moins les entreprises de transport maritime, ne pouvaient y être excessivement nombreuses; de plus, les naviculaires n'avaient aucun avantage à former plusieurs associations professionnelles du type *corpus*, au sens habituel que l'on donne au terme : or les inscriptions nous font connaître non pas un *corpus*, mais cinq *corpora* qui, en outre, agissent de concert comme un *corpus* unique dans leurs rapports avec les fonctionnaires de l'annone, comme le montre la lettre de Claudius Iulianus affichée à Beyrouth³, ainsi que la dédicace qu'ils élèvent en l'honneur de leur patron, le procurateur impérial de l'annone en Narbonnaise et en Ligurie⁴. A notre avis ces cinq *corpora* ne peuvent être rien d'autre que les cinq grosses sociétés de transport maritime de la ville d'Arles, sociétés qui comprenaient des membres actifs et des membres honoraires.

Cette conception du *corpus* en tant que société d'exploitation ne semble pas

15.

1. D., L, 6, 5, 5-6 *Callistratus libro I de cognitionibus* : *Diuus Hadrianus rescripsit immunitatem nauium maritimarum dumtaxat habere, qui annonae Urbis seruiunt. Licet in corpore nauiculariorum quis sit, nauem tamen uel naues non habeat nec omnia ei congruent, quae principalibus constitutionibus cauta sunt, non poterit priuilegio nauiculariis indulto uti.*

2. *Ibid.* Idque et Diui Fratres rescripserunt in haec uerba : (Greek text).

3. *CIL*, III, 14165, 8.

4. *CIL*, XII, 672.

avoir disparu de sitôt, et nous pensons qu'il en existe encore des traces dans la législation de la fin du IV^e siècle. En effet, il nous paraît difficile de comprendre l'introduction dans les corps de naviculaires de membres honoraires recrutés uniquement d'après leur fortune, et à qui l'on ne demandait rien d'autre que de consacrer cette fortune à l'entreprise, autrement que comme une survivance du régime de la grande société commerciale du Haut-Empire ¹.

On s'explique alors assez bien comment pareille sorte de société commerciale, à l'inverse des petites sociétés, avait besoin d'une reconnaissance officielle de la part de l'État et qu'elle ait été assimilée, pour lui, et par lui, aux associations professionnelles. C'est pourquoi le passage de Gaius, au *Digeste*, sur le droit d'association nous cite parmi celles qui ont le droit de se former celle des naviculaires et cela même, surtout plutôt, dans les provinces. Bien plus, il est fort vraisemblable que ce texte nous renseigne sur leur organisation interne. En effet, nous y voyons tout d'abord qu'elles avaient une certaine personnalité juridique ², ensuite qu'elles étaient semblables aux sociétés vectigaliennes ³ et qu'elles étaient *ad exemplum rei publicae*. Cette dernière affirmation nous montre qu'elles possédaient des biens communs, une caisse chargée de leur administration et un *actor* chargé de l'exécution des affaires communes, organisation qui se rapporte sûrement beaucoup plus aux associations professionnelles qu'aux sociétés d'exploitation; mais l'assimilation aux sociétés vectigaliennes est beaucoup plus importante parce qu'elle nous laisse penser qu'il s'agissait là de véritables sociétés par actions, dans lesquelles les grands de ce monde n'hésitaient pas à entrer pour faire fructifier leurs capitaux. Ces organisations devaient être assez compliquées et, parmi leurs biens, elles possédaient des esclaves qui, après leur affranchissement, portaient le nom symbolique de *naucularius* ⁴; de même, parmi leurs employés, nous trouvons toujours à Arles, car c'est là que ces naviculaires nous sont le mieux connus, des *apparitores* dont les fonctions nous sont pratiquement inconnues, peut-être des huissiers par assimilation aux *apparitores* des magistrats ⁵.

On conçoit parfaitement que l'État ait favorisé de toutes les manières ces puissantes compagnies qui seules étaient capables de présider au transport maritime des énormes quantités de vivres réclamées non seulement par les services de l'annone romaine, mais encore par le ravitaillement de la plupart des grandes villes du monde romain, à l'exception en général de celles qui se trouvaient près des lieux de grande production comme Alexandrie et Carthage. On conçoit également que l'État n'ait pas, au début tout au moins, étendu sa sollicitude à tous les participants et qu'il se soit refusé à accorder des avantages à ceux qui n'y étaient entrés que pour faire des bénéfices, se souciant peu au fond des nécessités économiques générales. Cette situation juridique de second plan ne doit pas nous étonner, puisque nous voyons qu'il en était de même à l'intérieur des sociétés vectigaliennes. On y distinguait en effet les associés, les *socii*, des simples participants, les *adfines*, qui étaient les

1. C. Th., XIII, 5, 2; XIII, 9, 3; 4, cf. ci-dessus, p. 248.

2. Sur le problème de la personnalité juridique, cf. ci-dessous, p. 469 et suiv.

3. D., III, 4, 1, pr. et 1, sur ce texte célèbre et sur les problèmes qu'il pose, cf. ci-dessous, p. 469.

4. CIL, XII, 853.

5. CIL, XII, 718.

souscripteurs ne participant pas réellement à la marche de l'entreprise de ce fait ce pouvait être des personnages de rang sénatorial qui, par suite des interdictions légales, ne pouvaient faire pleinement partie de la société.

Mais, s'ils étaient dans une position légale de second plan, ces participants n'en profitaient pas moins de l'organisation du *corpus*. Comme les *adfinēs* vectigaliens ils participaient aux bénéfices de l'exploitation. Il y avait donc là pour les riches une possibilité de faire fructifier leurs capitaux non investis en propriétés foncières, possibilité qu'ils n'ont pas dû négliger. Il est même fort vraisemblable que leur participation aux entreprises commerciales ait augmenté lorsque, pour des motifs de rentabilité fiscale, les sociétés vectigaliennes disparurent pour faire place à la régie ¹. Mais, par suite de l'ambiguïté des sources en la matière il nous est très difficile, sauf le cas particulier des *corpora* arlésiens, de distinguer parmi les nombreux textes et les nombreuses inscriptions se rapportant à des *corpora* ceux qui se rapportent à des sociétés commerciales et ceux qui se rapportent plus simplement au système corporatif de la profession. Tout au plus pouvons-nous dire que nombre d'inscriptions concernant les *negotiatores* doivent se rapporter aux entreprises commerciales. Cela d'autant plus que l'État, par suite des nécessités du ravitaillement de Rome et des grandes villes de l'Empire, avait tout intérêt à s'adresser à des sociétés puissamment soutenues au point de vue financier, plutôt que d'avoir affaire à de petites entreprises qui ne pouvaient de ce fait avoir les reins solides et ne présentaient donc pas des conditions de sécurité suffisantes ².

Conclusion

Le problème qui se pose à nous maintenant est double : d'une part il s'agit de savoir si ces structures commerciales que nous venons de définir se retrouvent partout dans l'espace méditerranéen à l'époque impériale, d'autre part de savoir si elles ont été immuables dans le temps, ou si, au contraire, elles ont connu une évolution et dans quel sens alors se serait faite cette évolution.

Nous pensons, mais sans que nous puissions en apporter de preuves absolument formelles, que le système de la grande entreprise commerciale à forme de société par actions, si l'on peut dire, est essentiellement un système qui est né et s'est développé dans la partie occidentale de la Méditerranée où la vocation commerciale maritime était plus récente. Ce système correspond en effet à une création de toutes pièces dans un pays encore inorganisé en la matière, alors que les pays de la Méditerranée orientale avaient une vocation de commerce maritime beaucoup plus ancienne. Autrement dit, l'Orient, possédant de tout temps des commerçants et des marins habitués à sillonner les mers suivant les principes du commerce itinérant, n'a pas eu la tentation de changer de système; l'Occident, lui, ne possédant pas cette catégorie de spécialistes, et peut-être moins équipé au point de vue humain, s'est vu dans la néces-

1. Bien que la question de savoir si les *adfinēs* sont ou ne sont pas des *socii*, au sens plein du terme, soit à juste titre très discutée (cf. E. Del Chiaro, *op. cit.*, p. 80-82), pour la pratique et la commodité nous considérerons qu'ils font partie de la société. Sur la disparition des sociétés publicaines, cf. S.J. De Laet, *Portorium*, p. 384-424.

2. D'où l'augmentation des tonnages permettant de jouir des avantages attachés à la réquisition (cf. ci-dessus, p. 72).

sité, s'il voulait avoir ses entreprises à lui et ne pas dépendre totalement des navires de l'Orient, de recourir à un système plus centralisé.

De ce fait, l'État, dans la mesure où il ne pratique pas la réquisition pure et simple des transports, préfère s'adresser à ces puissantes compagnies commerciales pour les besoins de son ravitaillement et, par conséquent, il est beaucoup plus attentif à leur fonctionnement qu'à celui des autres formes de commerce. Bien plus, lorsque ses besoins deviennent de plus en plus grands, il n'hésite pas à favoriser ces compagnies au détriment des autres formes, obligeant ceux qui les pratiquent à s'unir pour former à leur tour de nouvelles compagnies. C'est ainsi que nous concevons la création, par Constantin, de compagnies de naviculaires en Orient, région qui n'avait pas jusque-là connu semblable organisation. Mais à ce moment, comme nous le verrons, il est quasi impossible de distinguer entre l'entreprise et la corporation professionnelle. De toute manière, la décadence de la navigation entraîne la disparition des sociétés de transport aussi bien que des sociétés de commerce et ramène au premier plan de l'organisation commerciale la petite entreprise individuelle. Cela d'autant plus que le commerce des vivres (céréales, huiles et vins), qui fournissait le grand commerce, disparaît peu à peu avec la disparition des grandes villes, pour aboutir en définitive au ravitaillement local. C'est ainsi, par exemple, que l'Italie à l'époque gothique nourrit l'Italie ¹.

1. L. Ruggini, *Economia e società nell'Italia annonaria*, Milan, 1961, *passim*.

VII. - PROBLÈMES FINANCIERS DU COMMERCE MARITIME

Comme toute entreprise économique, le commerce maritime antique, en l'occurrence celui de l'époque impériale, pose un certain nombre de problèmes financiers que nous pouvons grouper sous trois rubriques : les charges, les ressources et les modes de paiement, enfin les bénéfices, tous problèmes pour lesquels l'état de nos sources sont très variables. Malgré cela nous ne pouvons esquiver leur étude, si nous voulons avoir une idée de ce que pouvait être la vie économique de l'Antiquité.

I. Les charges du commerce maritime

Les charges qui incombent aux commerçants maritimes, aussi bien à ceux qui agissent directement pour leur propre compte qu'à ceux qui agissent pour le compte d'un tiers ou d'une société commerciale de quelque envergure qu'elle soit, peuvent se diviser en deux catégories bien nettes : d'une part les dépenses de fonctionnement, les impenses proprement dites, d'autre part les droits de diverses sortes prélevés par l'État ou par les collectivités locales sur l'activité commerciale. Nous commencerons par examiner ce qui concerne ces derniers, mais auparavant nous devons envisager la question des *merces illicitae* dont l'interdiction peut être considérée dans une certaine mesure comme une charge négative incombant aux commerçants maritimes.

Les merces illicitae

Comme les mots l'indiquent d'une manière claire il s'agit de marchandises dont le commerce est interdit. Cette interdiction porte essentiellement sur les exportations à destination de pays réputés ennemis, ou susceptibles de l'être, c'est-à-dire les pays barbares, ceux qui sont situés au-delà des frontières de l'Empire. L'interdiction porte en temps de guerre sur les denrées de pre-

mière nécessité, c'est-à-dire le blé, ou plus vraisemblablement les céréales, et le sel, mais aussi sur des produits que nous pourrions appeler, non sans anachronisme, stratégiques, à savoir le fer et les pierres à aiguiser¹. Telles sont les interdictions que comporte le *Digeste* dans un texte de Paul, donc du temps de la dynastie des Sévères. Mais un passage de Hérodiën nous permet de penser que les interdictions étaient beaucoup plus vastes que ne le laisserait supposer le passage du *Digeste*. Nous y apprenons en effet que Caracalla, cherchant à abattre par une ruse indigne la puissance parthique, aurait proposé au roi parthe la conclusion d'une alliance qui aurait eu pour résultat économique de permettre la vente en pays parthe des métaux de l'Empire et celle des tissus et des parfums de luxe de la Parthie en pays romain². Cela suppose donc que, de même qu'il était interdit d'exporter le fer, il devait être interdit d'importer les produits de l'Empire rival. D'ailleurs le fait qu'il y avait des importations interdites à l'intérieur de l'Empire romain nous est confirmé par Tertullien lorsque, jouant sur le fait que l'hérétique Marcion était naoclère, il l'accuse d'avoir introduit dans l'Église des marchandises interdites³.

Au IV^e siècle ces interdictions devinrent plus nombreuses, s'étendant en particulier à l'or, au vin, à l'huile, au *garum*⁴, puis au V^e siècle aux armes de toutes sortes⁵. Il nous semble cependant que cette dernière interdiction devait être plus ancienne et que la loi qui nous la fait connaître, loi de Marcien, ne fait que reprendre des mesures antérieures sans le dire. Mais cette extension ne date que de la seconde moitié du IV^e siècle puisque l'*Expositio totius mundi et gentium*, au milieu du siècle, ne connaît encore que l'interdiction d'expor-

1. D., XXXIX, 4, 11, pr. *Paulus libro V sententiarum: Cotem ferro subigendo necessariam hostibus quoque uenundari, ut ferrum et frumentum et sales, non sine periculo capitis licet*. Ces interdictions remontent sans doute à la *lex Iulia de maiestate* puisque nous les retrouvons attribuées à Marcien et à Scaevola dans D., XLVIII, 4, 3-4 (*ad legem Iuliam maiestatis*). Sur ce problème, cf. G. Vismara, *Limitazioni al commercio internazionale nell'impero romano e nella comunità cristiana medioevale*, Scritti... Ferrini, t. I (Publicazioni dell'Università cattolica del S. Cuore, N. S., vol. XVIII), Milan, 1947, p. 443-470, ainsi que S. J. De Laet, *Portorium*, p. 431 et 477-478, à qui a échappé l'article de G. Vismara.

2. Hérodiën, IV, 10 : texte passé inaperçu de G. Vismara.

3. Tertullien, *Contre Marcion* V, 1 *Quamobrem Pontice nauclere si nunquam furtiuas merces uel illicitas in acatos tuas recepisti, si nullum omnino onus auertisti uel adulterasti, cautior utique et fidelior in dei rebus*.

4. C. J., IV, 41, 1 *Impp. Valentinianus, Valens et Gratianus AAA ad Theodotum magistrum militum. Ad barbaricum transferendi uini et olei et liquaminis nullam quisquam habeat facultatem ne gustus quidem causa aut usus commerciorum*. Mesure dont on voit mal l'intérêt à moins qu'il ne s'agisse purement et simplement d'une mesure politique. L'idée émise par Vismara, *art. cit.*, p. 446, que ces denrées étaient nécessaires au ravitaillement de l'armée et de la population de l'Empire supposerait, ce qui est contraire à la vérité, une crise de production de ces produits.

C. J., IV, 63, 2 *Imppp Valentinianus, Valens et Gratianus AAA. Tatiano comiti sacrarum largitionum : Non solum aurum barbaris minime praebeatur, sed etiam si apud eos inuentum fuerit, subtili auferatur ingenio. Si ulterius aurum pro mancipiis uel quibuscumque speciebus ad barbaricum fuerit translatus a mercatoribus, non iam damnis, sed supplicii subiugentur, et si id iudex repertum non uindicat, tegere ut conscius criminosa festinat*.

5. C. J., IV, 41, 2 ... *loricas et scuta et arcus sagittas et spathas et gladios uel alterius cuiuscumque generis arma* ... Il faut joindre à ces lois C. Th., VII, 16, 3, interdiction générale d'exporter des *merces illicitae* vers les pays barbares en 420 et C. Th., IX, 40, 24, qui propose la peine de mort pour ceux qui apprendraient à construire des navires aux barbares qui ne le sauraient pas, en 419. Cette dernière mesure est nettement commandée par les événements politiques, il s'agit de garantir l'Empire contre des invasions maritimes.

ter le fer et le bronze ¹. A cette époque le commerce avec les pays barbares fut très étroitement contrôlé sous la direction des *comites commerciorum*, cependant que le nombre de points par lesquels purent être introduits les marchandises venues des pays barbares fut très strictement limité ².

Cette dernière organisation nous laisse d'ailleurs penser que le texte d'Hérodien, que nous venons d'invoquer, doit être compris, plus que comme une interdiction générale, comme une limitation des importations de produits de luxe en provenance de la Parthie, cela peut-être afin de limiter l'hémorragie de métal précieux qui résultait, si l'on en croit Pline l'Ancien ³, du commerce de luxe avec l'Orient et l'Extrême-Orient ⁴.

De toute manière les sanctions prises à l'encontre des contrevenants sont très sévères. Elles comportent en tout premier lieu la saisie des marchandises et celle du navire qui les transporte ⁵. De plus, au moins à partir du milieu du IV^e siècle, une seule punition est infligée aux coupables, la mort accompagnée de la confiscation des biens ⁶.

Bien qu'il ne s'agisse point d'une charge pesant sur le commerce maritime, on doit cependant remarquer qu'il y a là une limitation très sérieuse apportée par l'État à ce commerce, limitation très préjudiciable aux intérêts du commerce par l'extension de la notion de contrebande et un véritable danger par la sévérité des mesures de répression. Cela était d'autant plus grave que l'attrait des produits limités, ou réservés par la suite à l'Empereur ⁷, était très grand et incitait par conséquent à cette contrebande.

Les impôts du commerce

Beaucoup plus importantes, par contre, sont les dépenses qui résultent des impôts établis par l'État sur le commerce : impôts de toutes sortes, puisque nous trouvons parmi eux des impôts directs comme le fameux chrysargyre, des impôts indirects de consommation comme les droits de vente et de mar-

1. *Expositio totius mundi*, 22, *accipientes* (les habitants de la Mésopotamie) *enim a Persis ipsi in omnem terram Romanorum uendentes et ementes iterum extra aeramen et ferrum, quia non licet hostibus dare aeramen aut ferrum*.

2. Cf. S. J. De Laet, *Portorium*, p. 457-459.

3. Pline, *Histoires naturelles*, XII, 84 ... *minimaque computatione milies centena milia sestertium annis omnibus India et Seres et paeninsula (Arabia) illa imperia nostro adimunt : tanti nobis deliciae et feminae constant*. Vue pessimiste niée par G. Mickwitz, *Le problème de l'or dans l'antiquité*, *Annales d'hist. écon. et soc.*, t. VI, 1935, p. 235-247.

4. Cf. J. Schwartz, *art. cit.*, *Annales*, 1960, pour qui la vue de Pline est conforme à la réalité; il explique la création de la douane de 25 % *ad ualorem* de Leuké Komé par la nécessité d'arrêter l'hémorragie monétaire vers les pays de l'Orient.

5. *D.*, XXXIX, 4, 11, 2-3 *Dominus nauis si illicite aliquid in naue uel ipse uel uectores imposuerint, nauis quoque fisco uindicatur : quod si absente domino id a magistro uel gubernatore aut proreta nautae aliquo id factum sit, ipsi quidem capite puniuntur commissis mercibus, nauis autem domino restituitur. Illicitarum mercium persecutio heredem quoque adfligit*.

6. *C. J.*, IV, 41, 2, 1 *Si quis autem aliquid armorum genus quarumcumque nationum barbaris alieni generis contra pietatis nostrae interdicta ubicumque uendiderit, bona eius uniuersa proscribi protinus ac fisco addici, ipsum quoque capitalem poenam subire decernimus* (au milieu du V^e siècle).

7. En particulier du commerce de la soie, *C. J.*, IV, 40, 2 *Imppp Valentinianus, Theodosius et Arcadius AAA Cariobaudi duci Mesopotamiae : Comparandi serici a barbaris facultatem omnibus, sicut iam praeceptum est, praeter comitem commerciorum etiam nunc iubemus auferri*.

ché, enfin des impôts indirects de circulation comme les multiples droits de douane tant aux frontières extérieures de l'Empire qu'aux frontières intérieures des districts économiques.

Bien que n'apparaissant définitivement établi qu'au IV^e siècle, l'impôt direct sur la fonction commerçante avait été une tentation qui semble avoir effleuré plus d'une fois l'esprit des empereurs à court d'argent par suite de leurs dépenses exagérées. Hommage rendu à la bonne marche de ces activités ! Certes c'est surtout Caligula qui passe pour avoir eu recours à semblable expédient au Haut-Empire, mais il ne s'était pas attaqué aux fonctions commerçantes proprement dites, tout au plus avait-il taxé certaines industries para-commerciales : prostituées professionnelles et autres métiers du même genre ¹. Cet impôt se retrouve à l'époque des derniers Sévères sans que nous puissions savoir s'il avait été aboli, puis rétabli, ou s'il avait fonctionné sans interruption depuis l'époque de Caligula ². Mais également à l'époque des derniers Sévères nous voyons apparaître, dans la mesure où l'*Histoire Auguste* ne projette pas dans le passé la situation contemporaine ³, un *aurum negotiatorum* qui pesait par conséquent sur tous ceux qui étaient engagés dans des opérations commerciales. C'est cet impôt qu'Alexandre Sévère aurait aboli, mais pour Rome seulement, si bien qu'il aurait continué à être perçu dans tout le reste de l'Empire, y compris l'Italie ⁴. Mais, si nous accordons foi au témoignage de l'*Histoire Auguste*, nous devons penser que cet impôt sombra dans la grande tourmente du milieu du III^e siècle; il faut donc attendre le IV^e siècle avec le règne de Constantin pour le voir réapparaître, ou pour le voir apparaître, si nous récusons l'*Histoire Auguste*. Cet impôt, très lourd d'après la tradition ⁵, n'était pas payé individuellement par chaque *negotiator*, et nous avons vu quel sens excessivement large était donné à ce terme ⁶, mais était bien plutôt un impôt de classe, connu sous le nom de *lustralis collatio* parce que, comme l'indique son nom, il n'était perçu que tous les cinq ans, tous les lustres. Cet impôt était payable en espèces, or et argent, d'où ce nom de « chrysargyre » sous lequel il est beaucoup plus connu ⁷. De plus sa perception incombait aux *negotiatores* eux-mêmes ⁸ et, comme pour beaucoup de charges à cette époque, il finit par incomber non plus seulement aux *negotiatores* proprement dits, mais aussi aux proprié-

1. Suétone, *Caligula*, XL; Dion Cassius, LIX, 28.

2. *Histoire Auguste*, Alexandre Sévère, 24 *Lenonum uestigal et meretricum et exoletorum in sacrum aerarium inferri uetuit, sed sumptibus publicis ad instaurationem theatri, circi, amphitheatri et aerarii deputauit*.

3. Sur cette question délicate la bibliographie est énorme: pour un exemple précis, la situation de l'Isaurie, nous renverrons à notre commentaire de l'*Expositio totius mundi*, 45.

4. *Histoire Auguste*, Alexandre Sévère, 32 *Aurum negotiatorum et coronarium Romae dimisit*.

5. Libanius, *Discours*, XLV, 22, l'impôt insupportable (*Greek text*).

6. Cf. ci-dessus, p. 293-294.

7. Libanius, *loc. cit.*; Zosime, II, 38; C. Th., XIII, 1 *de lustrali collatione*; pour l'emploi de « chrysargyre », C. J., XI, 1.

8. C. Th., XIII, 1, 17 *Impp Arcadius et Honorius AA Ianuario consulario Numidiae : A negotiatoribus aurum lustrale dependi non ignoramus : et, cum ad eos soleat distributionis cura recurrere, quos necessitas conlationis adstringit, non conuenit municipes hoc onere subiacere. Sciant igitur, de corpore suo, sicut in omnibus fere ciuitatibus, mancipis eligere, absque ulla aerarii nostri diminutione : a curialibus alienae functionis distributione reiecta. Dat. prid. Non. Iun. Mediolano, Theodoro u. c. consule (399)*.

taires de biens astreints à la *lustralis collatio*¹. D'autant plus impopulaire qu'il était souvent levé par la force², cet impôt finit par disparaître, tout au moins dans l'Empire d'Orient, sous Anastase en 501³. Pour ce qui nous intéresse, malheureusement, nous n'avons aucun renseignement précis : c'est-à-dire que nous ne savons pas à combien il se montait, si les diverses catégories de gens que recouvre l'expression de *negotiatores*, étaient toutes astreintes aux mêmes versements, et si à l'intérieur d'une même catégorie, ici les commerçants maritimes, il y avait égalité ou inégalité de la répartition. Par contre, pour ce qui nous concerne, le code nous apprend qu'il y eut un certain nombre de dérogations apportées à cette mesure en faveur de telle ou telle catégorie. C'est ainsi que les vétérans désireux de se lancer dans les opérations commerciales sont exemptés du versement du chrysargyre, peut-être pour favoriser le recrutement de l'armée⁴; c'est ainsi également que, comme nous l'avons vu, les naviculaires en sont exemptés afin de les inciter à se consacrer aux nécessités de leur charge⁵.

Les impôts indirects

La tentation de faire de l'argent au détriment du commerce a été de tout temps celle des États à partir du moment où ils ont connu une organisation suffisante, capable d'installer des contrôles de l'activité commerciale, d'où les impôts indirects : impôts de circulation et impôts de consommation.

Les impôts de consommation sont essentiellement les taxes levées sur les ventes : taxes de deux sortes sous l'Empire où nous connaissons d'une part la *centesima rerum uenaliū*, d'autre part la *quinta et uicesima uenaliū mancipiorum*⁶. La seconde ne pose pas de problème : il s'agit d'une taxe sur la vente des esclaves, vente qui se faisait aux enchères publiques, et dont la perception était mise en adjudication par l'État conjointement avec celle de la taxe sur les affranchissements⁷. Comme tous les autres indirects affermé sa perception dut ensuite passer aux mains des agents de l'État lui-même⁸. Elle intéresse le commerce maritime en ce sens que c'était par lui que se faisait le transfert des esclaves vers les marchés et qu'un certain nombre de textes nous montrent qu'il s'agissait là d'un trafic très important⁹. Pour ce qui est de la *centesima* par contre, nos données sont beaucoup plus contradictoires. S'il s'agissait comme le pense la doctrine courante¹⁰ d'une taxe perçue uniquement sur les ventes aux enchères publiques par l'intermédiaire des *auctiona-*

1. C. Th., XIII, I, 21 ... *possessor rerum quae lustralis auri conlatione tenentur obnoxiae* ... de 418.

2. Si nous en croyons le récit nettement outrancier de Zosime, *loc. cit.*

3. C. J., XI, 1, 1.

4. Cette exemption semble avoir été accordée puis retirée à plusieurs reprises au cours du IV^e siècle : C. Th., VII, 20, 2-3; VII, 21, 3; XIII, 1, 7 et 14.

5. C. Th., XIII, 5, 16.

6. R. Cagnat, *Étude historique sur les impôts indirects chez les Romains*, Paris, 1882, p. 227-234; S. J. De Laet, *Portorium*, p. 250-251.

7. CIL VI, 915, sous Tibère, cf. M. Rostovzev, *Geschichte der Staatspacht in der römischen Kaiserzeit bis Diokletian*, Philologus, Supplementband IX, 1904, p. 386.

8. S. J. De Laet, *Portorium*, ch. xvii.

9. Clément d'Alexandrie, *Pédagogue*, III, 3, 22, 1-2.

10. R. Cagnat, *Impôts indirects*, p. 228; M. Rostovzev, *Staatspacht*, p. 385 et suiv.

tores ou des *coactores argentarii*, tel le grand-père de Vespasien ¹, cet impôt ne nous intéresserait nullement. Mais il n'est pas sûr que la doctrine traditionnelle soit dans le vrai; il nous semble même à peu près certain qu'elle se trompe ².

Tout d'abord, lorsque Tacite nous parle de sa création, après les guerres civiles, donc par Auguste, il se contente d'écrire *centesima rerum uenaliū*, sans préciser qu'elle ne s'applique qu'aux ventes aux enchères ³ et il en est de même lorsqu'il nous apprend que Tibère diminua cet impôt de moitié en 17, le transformant ainsi en une *ducentesima rerum uenaliū* ⁴. Ce n'est que chez Suétone qu'apparaît l'application de cet impôt aux ventes aux enchères quand il nous dit que Caligula fit remise à l'Italie du demi-centième sur les ventes aux enchères ⁵. Or cette phrase de Suétone ne va pas contre le fait que l'impôt se soit adressé à toutes les ventes : nous devons la comprendre comme signifiant que Caligula supprima l'impôt pour les ventes aux enchères, mais le laissa subsister pour les autres. Le fait que Dion Cassius parle à propos de cette mesure d'une suppression pure et simple de l'impôt provient de ce qu'il était mal renseigné sur la question, comme le montre d'ailleurs le fait qu'il considère que le taux de l'impôt était alors du centième, comme sous Auguste et comme à son époque ⁶. De plus un impôt sur les ventes n'était pas quelque chose d'extraordinaire pour le temps, puisque pareil impôt existait dans l'Égypte lagide et dans l'Égypte romaine, que d'autre part des taxes municipales sur les ventes au marché étaient habituelles à Rome même ⁷, comme dans le reste de l'Empire ⁸. Enfin il nous semble que, si cet impôt n'avait été perçu que sur les ventes aux enchères, le *Digeste*, dans un texte d'Ulpien, le spécifierait au lieu de se contenter de le mettre en parallèle, entre autres *uectigalia*, avec le *uectigal portus*, c'est-à-dire le *portorium*, la douane ⁹.

De toute manière, malgré son impopularité due au fait que les commerçants devaient le faire supporter à l'acheteur, cet impôt ne devait pas être très lourd

1. Suétone, *Vespasien*, I *coactiones argentarias factitauit*.

2. Nous nous retrouvons ainsi avec, par exemple, M. Attilio Levi, *Il tempo di Augusto*, Florence, 1951, p. 319.

3. Tacite, *Annales*, I, 78 *centesimam rerum uenaliū, post bella ciuilia institutam*.

4. Tacite, *Annales*, II, 42, après l'annexion du royaume de Cappadoce: *regnum in prouinciam redactum est, fructibusque eius leuari posse centesimae uectigal professus Caesar ducentesimam in posterum statuit*.

5. Suétone, *Caligula*, XVI *ducentesimam auctionum Italiae remisit*.

6. Dion Cassius, LIX, 9.

7. Suétone, *Caligula*, XL, taxes sur tous les comestibles vendus à Rome : *pro edulibus, quae tota urbe uenirent, certum statum exigebatur*, taxes de marché. Pline l'Ancien, *Histoires naturelles*, XIX, 56 *Itaque, hercules, nullum macelli uectigal maius fuit Romae clamore plebis incusantis apud omnes principes, donec remissum est portorium mercis huius*. L'assimilation à un *portorium* dans le second membre de la phrase ne nous permet pas d'accepter l'opinion de S.J. De Laet, *Portorium*, p. 346, pour qui il s'agit d'un octroi, en effet la mention du *macellum*, c'est-à-dire du lieu où l'impôt était levé nous montre qu'il faut l'entendre comme un droit de place.

8. Pour l'Égypte, cf. A. C. Johnson, *Roman Egypt* (dans T. Frank, *Economic Survey*, t. II), p. 696.

9. D., L, 16, 17 *Ulpianus libro X ad edictum : Inter publica habemus non sacra nec religiosa nec quae publicis usibus destinata sunt : sed si qua sunt ciuitatium uelut bona. Sed peculia seruorum ciuitatium procul dubio publica habentur. Publica uectigalia intelligere debemus, ex quibus uectigal fiscus capit : quale est uectigal portus uel uenaliū rerum, item salinarum et metallorum et picariarum*.

d'autant que la fraude devait être facile, à moins de n'avoir tout un système de contrôle qui n'apparaît pas dans les rares sources qui le concernent. Nous ignorons tout en effet de son mode de perception, sauf en ce qui concerne les ventes aux enchères.

Le portorium

Par contre, le système des douanes nous est bien connu, aussi a-t-il été bien plus souvent étudié et nous nous contenterons de rappeler les principaux points en rapport avec le commerce maritime ¹.

Au premier abord, il semblerait qu'étudiant le commerce maritime méditerranéen nous n'ayons point à nous préoccuper des douanes aux frontières extérieures de l'Empire, puisque le bassin de la Méditerranée est tout entier à l'intérieur de ces frontières, comme nous le rappelle l'expression classique de *mare nostrum*. Cependant les douanes aux frontières orientales du monde romain ont de l'importance du fait que les produits de luxe venus des pays de l'Extrême-Orient sont obligés de les acquitter, et qu'ils entrent pour une bonne part dans le commerce méditerranéen. Il en est de même, mais pour une part moindre, des produits venus de l'Afrique centrale. Il semble, par contre, que les marchandises d'au-delà du Rhin et du Danube aient eu bien moins d'importance, aussi pourrions-nous négliger ce qui se passe à ces dernières frontières.

Textes et inscriptions nous font connaître un certain nombre de bureaux douaniers par lesquels devaient passer obligatoirement les caravanes qui apportaient les marchandises venues des pays étrangers; là, elles acquittaient les droits conformément à des tarifs qui y étaient affichés ². Nous devons même remarquer en passant que les douaniers de l'époque impériale jouissaient d'une assez mauvaise réputation intellectuelle. C'est ce qui ressort de la célèbre aventure que Philostrate attribue à son héros Apollonios. Celui-ci, quittant l'Empire pour se rendre en Orient, passe au bureau douanier de Zeugma et se voit réclamer sa déclaration par le préposé du lieu. A cette demande qu'il juge offensante, le mage répond ironiquement : « J'exporte Sagesse, Justice, Vertu, Maîtrise de Soi, Valeur et Discipline » énumérant ainsi toute une série de noms féminins. Et l'autre, ne songeant qu'à son métier, répondit : « Inscris ces esclaves sur le registre. - Impossible, répondit Apollonios, ce ne sont pas des esclaves que j'emmène avec moi, mais des Maîtresses » ³. Ces bureaux ne sont d'ailleurs pas forcément aux limites mêmes de l'Empire, d'ailleurs notre notion moderne de la frontière semble inconnue de l'Antiquité dans la mesure

1. Nous renvoyons en principe à l'étude déjà souvent citée de S. J. De Laet, *Portorium, étude sur l'organisation douanière chez les Romains surtout à l'époque du Haut-Empire*, Rijksuniversiteit te Gent, Werken uitgegeven door de Faculteit van de wijsbegeerte en letteren, 105^e aflevering, Bruges, 1949.

2. Nous avons conservé quelques tarifs se rattachant peut-être au *portorium*; tarif de Zarai près de Lambèse et de Lambèse même en Afrique: *CIL*, VIII, 4508 et Année épigr., 1914, n° 234; tarif de Coptos, *IGRRP*, I, 1183; tarif de Palmyre, *IGRRP*, III, 1056, nous reviendrons sur certains d'entre eux.

3. Philostrate, *Vie d'Apollonios*, I, 20 (trad. P. Grimal remaniée) le texte dit que le douanier emmena Apollonios πρὸς το πινάκιον, devant l'affiche et non pas, comme traduit P. Grimal, « dans le bureau ».

où elle ne correspond pas à une limite géographique nette, mais ils sont installés sur les routes empruntées par les marchands.

Pour autant qu'on puisse le déduire d'un passage bien connu du *Périple de la mer Érythrée* au début du Haut-Empire, les droits de douane à l'entrée de l'Égypte pour les produits venus de l'Orient étaient calculés *ad ualorem* et étaient de l'ordre de 25 %¹. Mais nous ne savons pas s'il en était de même partout et s'il en fut de même pendant toute la durée de l'Empire. Toujours est-il que le passage de Philostrate, que nous venons de citer, laisse supposer qu'à la sortie les droits de douane variaient selon la nature de la marchandise, sinon l'on ne comprendrait pas pourquoi le douanier avait besoin de se référer au tarif affiché².

A ces droits de douane perçus aux frontières viennent s'ajouter, pour les marchandises venues de l'extérieur, les droits de douane intérieurs qui sont les seuls à incomber aux marchandises de l'Empire. Ces droits sont connus sous le nom de *quadragésimae* parce que leur taux était en général de l'ordre de 1/40^e *ad ualorem*³. Ces droits de douane étaient perçus aux limites de certaines circonscriptions, à l'intérieur desquelles les marchandises circulaient en franchise vis-à-vis de l'État. Dans certains cas cependant il existait des bureaux intérieurs, c'est ainsi par exemple que dans le plus vaste des districts de l'Occident, celui de la *Quadragésima Galliarum*, nous trouvons un bureau douanier installé à Lyon ou il peut sembler faire double emploi avec celui d'Arles. La présence au port de Lyon de plombs de douane, attestant le paiement de l'impôt à Arles, laisse supposer que certaines marchandises venaient directement de la Méditerranée jusqu'à Lyon sans subir le contrôle douanier dans le port maritime⁴. Peut-être faut-il voir là le témoignage d'une remontée du Rhône par certaines petites embarcations de mer?

Parmi les bureaux de douane intérieurs les plus actifs devaient être ceux des ports, et l'on peut dire qu'aucun port important de la Méditerranée n'en était exempt⁵. De ceux-ci le plus actif restant celui d'Alexandrie, l'organisation du *portorium* dans cette ville était très importante. Elle nous est principalement attestée pour les débuts de l'Empire par un texte de Strabon qui déclare que les marchandises importées d'Orient, qui avaient donc déjà payé les droits de douane lors de leur entrée sur le territoire de l'Empire, devaient à nouveau payer des droits de sortie à Alexandrie, mais son texte laisse supposer qu'il ne s'agissait pas d'une *quadragésima*, mais d'un impôt beaucoup plus lourd qu'il semble mettre en parallèle avec celui qui était payé à l'entrée en Égypte⁶.

1. *Périple de la mer Érythrée*, 19. Il en était de même tout le long de la frontière orientale de l'Empire: S. J. De Laet, *Portorium*, p. 333-339.

2. S. J. De Laet, *Portorium*, p. 338, pense avec raison que les droits à l'entrée, à Zeugma comme ailleurs, étaient des droits de 25 % ; mais il nous semble qu'il se trompe lorsqu'il considère que le tableau portait le règlement général du poste. Apollonios n'entre pas dans l'Empire mais en sort : nous devons donc considérer que le bureau percevait un droit spécifique sur les objets sortant de l'Empire, droit dont le taux était affiché.

3. S. J. De Laet, *Portorium*, *passim*.

4. S. J. De Laet, *Portorium*, p. 165-166; nous rapprocherions volontiers ce fait de la présence à Lyon de naviculaires marins (*CIL*, XIII, 1942); cf. notre communication au Congrès des Sociétés savantes de Lyon, 1964.

5. Cf. S. J. De Laet, *passim*.

6. Strabon, XVII, 798 : il s'agit bien d'un droit *ad ualorem* puisqu'il écrit que « sur les marchandises qui coûtent cher les impôts sont chers » (*Greek text*).

D'autre part, en relation sans doute avec cette organisation douanière, un barrage était établi sur la branche canopique du Nil, non loin d'Alexandrie, afin d'empêcher les navires de pénétrer dans le fleuve ou d'en sortir s'ils n'avaient payé les droits de douane pour leurs cargaisons¹. Ainsi se trouvaient très lourdement grevées, presque dès leur point de départ, les marchandises de luxe importées de l'Orient. Ces *portoria* avaient donné naissance à toute une administration excessivement complexe, et cela dès l'époque républicaine, qui évolua tout au long de l'Empire, passant de la perception indirecte par l'intermédiaire des sociétés publicaines à la perception directe par les agents impériaux². Mais, ce qui nous intéresse au premier chef, c'est d'une part, qu'ils ne furent pas constamment perçus dans tout l'Empire et que, d'autre part, tous n'y furent pas constamment astreints.

Nous savons ainsi que dès 60 avant notre ère une *lex Caecilia*, prise vraisemblablement par l'aristocratie pour faire pièce à la classe financière des chevaliers, supprima les *portoria* italiens³. Mais ce ne fut là qu'une mesure temporaire et les *portoria* italiens furent rétablis par César⁴. Sous l'Empire lui-même, nous voyons à plusieurs reprises de véritables attaques menées contre cette institution. C'est ainsi que Néron, pendant l'âge d'or, si l'on peut dire, de ses premières années de gouvernement, aurait voulu supprimer tous les *portoria* de l'Empire⁵, mais dut y renoncer devant les remontrances du Sénat. Par la suite il est vraisemblable que Galba supprima la *Quadragesima Galliarum* qui fut rétablie par Vespasien⁶. Enfin, si nous en croyons le témoignage de Hérodiën, malheureusement non confirmé par ailleurs, Pertinax aurait décidé lors de son court règne la suppression totale de toutes les taxes et de tous les impôts de circulation⁷. Mais nous ne savons pas ce qu'il faut entendre par cette mesure en apparence radicale, et il est fort possible qu'il ne se soit agi que de la suppression de taxes supplémentaires créées par Commode⁸. De toute manière, les *portoria* ont bien vécu tout au long de l'Empire et ils existent toujours au IV^e siècle, comme auparavant.

1. Strabon, XVII, 800, à Schedia.

2. S. J. De Laet, *Portorium*, p. 363-424.

3. Dion Cassius, XXXVII, 51, mesure dont se plaint amèrement Cicéron dans une lettre à Atticus d'avril 59 (II, 16, 1).

4. Suétone, *César*, XLIII, mais ces *portoria* italiens ne pèsent plus que sur les importations, mesure de protectionnisme (J. Carcopino, *César*, p. 960); mesure destinée à arrêter l'hémorragie de l'or vers l'Orient (S. J. De Laet, *Portorium*, p. 61); mesure contre le luxe (Suétone); ou plus simplement, pensons-nous, mesure destinée à remplir les caisses de l'État sans peser sur les classes les plus humbles qui n'achetaient pas en principe des produits importés.

5. Tacite, *Annales*, XIII, 50 *Eodem anno crebris populi flagitationibus immodestiam publicanorum arguentis dubitavit Nero an cuncta vectigalia omitti iuberet* ... L'abolition du 40^e et du 50^e dont il est question au paragraphe suivant ne se réfère pas à notre *portorium* puisqu'il s'agit d'exactions illégales (*exactionibus illicitis*), cf. R. Cagnat, *Impôts indirects*, p. 10, particulièrement n. 1.

6. Cela d'après le témoignage des monnaies (cf. S. J. De Laet, *Portorium*, p. 170-173) et Suétone, *Vespasien*, XVI pour son rétablissement.

7. Hérodiën, II, 4, 7, texte très discuté qui nous dit qu'il supprima tous les impôts sur le passage des fleuves, sur les ports et sur les grandes routes qui avaient été établis par la cupidité des tyrans. Mais le *portorium* subsiste après.

8. Pour R. Cagnat, *Impôts indirects*, p. 11 (suivant Burmann, *De vectigalibus populi Romani*, 1714, p. 54), « il a diminué plutôt les taxes que ses prédécesseurs avaient élevées et rétabli

Par contre, il est à peu près sûr que leur taux a varié suivant les lieux et les temps. Si nous laissons de côté l'Égypte qui est un cas à part, nous voyons à l'origine des taux différents pour les diverses régions, tel est le cas de l'Espagne qui connaissait un taux inférieur à 1/50^e au lieu du taux habituel de 1/40^e ¹. L'*Histoire Auguste*, d'autre part, affirme que le dernier des Sévères, Alexandre, aurait décidé la diminution générale du taux des *portoria* dans l'Empire « de telle sorte que ceux qui payaient dix pièces d'or sous Héliogabale ne payeraient plus que le tiers d'une pièce d'or » ². Mais la persistance du taux traditionnel à l'époque, prouvée par des inscriptions, permet de douter fortement de cette mesure qui pourrait bien n'être, une fois de plus, qu'une projection dans le passé de la réalité ou des désirs du IV^e siècle ³.

En face de ces indirects quasi généralisés il faut mettre les mesures d'exemption accordées à telle ou telle catégorie d'habitants de l'Empire ou à tel ou tel objet de circulation. Exemptions qui ont existé tout au long de l'histoire même de ces impôts.

Il va sans dire que les objets de commerce circulant pour le compte de l'État étaient exemptés des *portoria*: non seulement les produits de l'annone ⁴, mais aussi les produits destinés à l'armée; c'est pourquoi les découvertes faites aux ports de Lyon nous font connaître des plombs au nom de telle ou telle légion, qui attestent aux yeux des employés de la *quadragesima* la destination de l'envoi et par voie de conséquence son exemption de la taxe ⁵. Mais cette exemption ne s'appliquait pas systématiquement à tous les envois qui pouvaient être considérés comme nécessaires à l'État. Ainsi voyons-nous à la fin du IV^e siècle que les animaux sauvages destinés aux jeux de Rome n'étaient point

l'ancien tarif », mais il ajoute : « Rien n'empêche pourtant qu'on prenne le texte à la lettre, il n'y a rien d'in vraisemblable à ce que Pertinax ait aboli complètement le *portorium*; mais son règne fut très court, et ses successeurs se hâtèrent sans doute de rétablir un impôt dont ils avaient éprouvé la fécondité ». Mais, dans l'article *portorium* du Dict. des Antiq., il ne conserve plus que la première hypothèse. Pour S.J. De Laet, *Portorium*, p. 122, il s'agirait de la suppression de nouveaux bureaux établis par Commode.

1. T. Frank, *On the export tax of Spanish harbors*, American Journ. of philology, t. LVII, 1936 et *Notes on roman commerce*, Journ. of rom. studies, t. XXVII, 1937, considère d'après les marques d'amphores que la taxe était de 2,5 % ; mais R. Étienne, *Quadragesima ou Quinquagesima Hispaniarum?*, Rev. des Ét. anc., t. LIII, 1951, a montré, s'appuyant sur *CIL*, II, 5064, que cette taxe avait été de 2 % (sauf un court laps de temps sous Néron) jusque sous les Sévères. C'est alors seulement que fut établie la *quadragesima Hispaniarum*.

2. *Histoire Auguste*, Alexandre Sévère, 39 *uectigalia publica in id contraxit, ut qui decem aureos sub Heliogabalo praestiterant, tertiam partem aurei praestarent, id est tricesimam partem*.

3. Cf. *supra*, p. 440, n. 3, et N. Baynes, *The Historia Augusta, its date and its purpose*, Oxford, 1926, pour qui Alexandre Sévère serait le prototype de Julien, thèse repoussée entre autres par E. Stern, *Date et destinataire de l'Histoire Auguste*, Paris, 1953 (coll. d'Études latines, t. XXVII), p. 81 et suiv., pour qui il s'agit uniquement du bon prince idéal.

4. Il est évident que l'État ne paye pas les douanes.

5. A. Grenier, *Manuel d'archéologie*, II-2, p. 652-653; mais l'exemption ne s'étend pas aux soldats pour tout ce qu'ils transportent, elle ne vaut que pour les objets destinés à leur usage personnel, cela évidemment afin d'éviter des fraudes faciles. Cette mesure est antérieure à Néron comme le prouve Tacite, *Annales*, XIII, 51 *militibus immunitas seruetur, nisi in iis quae ueno exercerent*. On peut donc supposer que les soldats romains à cette époque augmentaient leur solde par le commerce d'importation et d'exportation, cela d'autant plus que les peines auxquelles ils étaient soumis pour fausse déclaration étaient faibles (*C. J.*, IV, 61, 3) : ils échappaient à la confiscation et à l'amende.

exempts de ces taxes, comme on pourrait le supposer¹. Pour ce qui est des individus il est évident que l'exemption du *portorium* est une faveur que l'Empereur seul peut accorder, mais qu'il accorde à des catégories qu'il veut favoriser soit pour des motifs politiques, soit pour des motifs économiques. Dans la première perspective le cas le plus célèbre est sans doute celui qui nous est révélé par la fameuse inscription de Rhosos à l'époque d'Auguste. Nous y apprenons ainsi que Seleucos de Rhosos fut exempté par Auguste, qui n'était encore qu'Octavien, du paiement de tous les *portoria* perçus dans le monde romain². Rien n'empêche donc que d'autres aient également joui de semblables avantages, et c'est bien à une mesure de ce genre que semble songer Caracalla quand il propose la suppression des entraves existant au commerce entre l'Empire romain et l'Empire parthe³. À côté de ces mesures particulières, nous trouvons des mesures d'ordre plus général qui nous sont surtout connues pour la période du IV^e siècle. Il s'agit d'exemptions accordées à ceux dont les services sont considérés comme essentiels pour la bonne marche de l'État. Ce sont donc des privilèges qui viennent s'ajouter à d'autres. Ainsi les vétérans faisant du commerce sont exemptés des *portoria*⁴ et il en est de même pour les marchandises transportées par les naviculaires pour leur propre compte en dehors même de leurs navigations obligatoires pour le compte de l'État, mesures qui s'expliquent, nous l'avons vu, par l'importance de leurs fonctions⁵.

Octrois et péages

Les indirects que nous venons d'examiner ne sont pas les seules charges de ce type qui retombent sur le commerce, car l'État n'est pas le seul à lever des taxes de circulation; il y a aussi les collectivités locales, pour employer une expression moderne. Mais à ces taxes que nous appellerons plus simplement octrois, il faut ajouter les droits de marché et les péages qui bénéficient nous ne savons pas trop à qui. Ce qui amène un certain nombre de confusions dans les termes et permet mal de distinguer ce qui est et ce qui n'est pas de l'État, c'est que ce sont les mêmes mots qui, bien souvent, servent à définir toutes ces diverses catégories d'impôts et de taxes : ce sont tous des *portoria* et de ce fait tous des *vectigalia*. Il n'est pas d'ailleurs jusqu'à leur mode

1. Symmaque, *Lettres*, V, 62 : deux choses sont à distinguer dans cette lettre : 1° le fait que l'on a exigé le *portorium* sur les ours importés par son frère, questeur candidat, contrairement à l'usage antique; 2° le fait que les marchands d'ours payent normalement le *portorium*, or en fait l'importation des animaux sauvages est fonction des jeux.

2. F. De Visscher, *Le statut juridique des nouveaux citoyens romains et l'inscription de Rhosos*, *Antiquité class.*, 2^e art., t. XIV, 1945, p. 29 et suiv.

3. Hérodien, IV, 10.

4. Cf. p. 441, n. 4; y ajouter pour le IV^e siècle C. Th., VII, 20, 9, qui se réfère à une ancienne coutume, c'est peut-être la constitution de Domitien, conservée dans le diplôme militaire de Philadelphie Arsinoïtique (CIL, XVI, p. 146, n° 12 = M. McCrum and A.G. Woodhead, *Select documents of the principates of the Flavian Emperors*, Cambridge, 1961, n° 404), exemptant *omnibus vectigalibus portitoribus publicis*, tous les vétérans, leurs femmes, leurs enfants et leurs parents).

5. C. Th., XIII, 5, 16, 2; 23; 24; 32. Nous ne savons pourquoi Waltzing, *Corporations*, t. II, p. 414 assimile à cette exemption la mesure de Néron dispensant du cens et du tribut les *negotiatores* travaillant pour l'annone, Tacite, *Annales*, XIII, 51 *temperata apud transmarinas provincias frumenti subuectio; et ne censibus negotiatorum naues adscriberentur tributumque pro illis penderent, constitutum*.

de perception qui ne soit semblable, bien souvent; en effet, au moins au Haut-Empire, toutes ces taxes se trouvent affermées et tous leurs percepteurs entrent dans la catégorie plus ou moins estimée des publicains ¹.

Les péages nous intéressent dans la mesure où ils pèsent sur des objets qui pourront par la suite alimenter le grand commerce maritime, c'est-à-dire, au premier chef, ceux qui se trouvent sur les grandes routes d'importation des produits venus de l'étranger. De ceux-ci il en est un qui nous est relativement bien connu, le péage qui existait sur la route unissant les ports de la mer Rouge, *stricto sensu*, à la vallée du Nil. De ce péage nous avons un témoignage direct par l'inscription du tarif de Coptos ² qui nous montre d'ailleurs comment il pouvait peser sur le commerce maritime, puisqu'il nous fait connaître les taxes imposées sur la route aux membres de l'équipage d'un navire, mais aussi celles qui retombent sur le transport de la mâture destinée à un navire ³.

Beaucoup plus important par contre sont les droits perçus dans les ports maritimes de l'Empire. Ces droits sont de plusieurs sortes et viennent s'ajouter les uns aux autres, ils nous sont en général connus par les inscriptions. Nous devons mettre au premier plan les droits de port proprement dits, qui étaient perçus sur le navire utilisant le port pour faire escale. Ces droits de port devaient être fonction du temps passé par le navire à quai, ou en rade. C'est ce que nous pouvons supposer, par extrapolation de certains papyrus qui nous font connaître l'existence de délais pour le chargement ou le déchargement des marchandises ⁴. Nous avons vu d'autre part comment la grande inscription de Caunos nous montre qu'ils devaient être en principe levés sur tous les navires faisant escale, quel que soit le motif de cette escale, puisque c'est par une dérogation en quelque sorte charitable que les navires contraints par la fortune de mer à y relâcher en sont exemptés ⁵.

A côté de ces droits de port nous trouvons les droits levés par les villes sur les marchandises. C'est encore l'inscription de Caunos qui nous montre peut-être le mieux cette coutume, malheureusement elle est très mutilée et concerne de plus la suppression d'une partie de cet octroi à la suite d'un don généreux d'un habitant de la ville à cet effet; elle se contente de nous dire que les marchandises qui ne bénéficieront pas de cette mesure continueront à payer les taxes accoutumées. Elle présente de plus le caractère d'un règlement municipal pur et simple, sans intervention de l'autorité romaine. Cela est très important parce qu'on considère d'ordinaire que, sous l'Empire, les finances municipales étaient totalement sous la dépendance de l'autorité impériale, et que les municipalités ne pouvaient prendre aucune décision sans être obligé d'en référer à l'Empereur par l'intermédiaire du gouverneur de la province ⁶.

1. S. J. De Laet, *Portorium*, p. 351 et suiv. Les publicains des Évangiles sont des employés d'octroi plus que des douaniers.

2. Cf. p. 443, n. 2; traduction et références dans S.J. De Laet, *Portorium*, p. 329-330.

3. « Pour un capitaine de navire trafiquant dans la mer Rouge 8 drachmes; pour ? 6 dr.; pour une vigie 10 dr.; ... ; pour un matelot 10 dr.; ... ; pour le transport d'un mât 20 dr.; pour le transport d'une vergue 4 dr. ».

4. *P. Lond.*, III, 948 = P. M. Meyer, *Juristische Papyri, Erklärung von Urkunden zur Einführung in die juristische Papyrskunde*, Berlin, 1920, n° 43 = Mitteis-Wilcken, *Chrestomatie*, n° 341.

5. G. Bean, *Notes and inscriptions from Caunos*, n° 38 E 18 et F 14.

6. Opinion de S. J. De Laet, *Portorium*, p. 351.

Si, pour lever des taxes il fallait l'autorisation, il devait la falloir également pour les abandonner, surtout à titre provisoire comme ce semble être le cas pour Caunos. Mais il est vrai que l'inscription date du I^{er} siècle de notre ère et qu'il s'agit d'une *ciuitas libera*, alors que les documents en faveur de l'intervention impériale sont postérieurs, tout au moins en partie ¹. D'autre part, pour ce qui est des ports, ces octrois nous sont exclusivement connus pour l'Orient, au sens géographique du terme, c'est-à-dire l'Asie et la Syrie--Palestine ainsi que la Grèce ².

Pour autant que l'on puisse le déceler, ces droits n'étaient pas partout les mêmes : le tarif de Caunos, aussi bien que l'illustre tarif de Palmyre, la cité caravanière que nous pouvons assimiler aux ports par suite de son importance sur les routes d'importation, indiquent des droits spécifiques, c'est-à-dire que la marchandise est taxée en tant que telle d'après son volume; il est possible par contre qu'à Éphèse l'octroi soit une taxe *ad ualorem*, alors qu'à d'autres endroits il s'agissait d'une taxe fixe et uniforme quelle que soit la nature ou la valeur de la marchandise.

De pareils octrois existaient-ils dans les principales villes de l'Occident, dans les grands ports tels que Carthage, Arles, Narbonne, Tarragone, Gadès, Cordoue ou Séville? Nous pouvons légitimement le supposer mais nous n'en avons aucune preuve formelle, ni par les textes, ni par les inscriptions ³.

Ces taxes municipales ont vécu tout le long de l'Empire, même si, pour faire de l'argent, l'État ait mis à plusieurs reprises la main dessus. D'ailleurs ce droit éminent de l'État sur la perception des taxes municipales nous est également attesté par le fait qu'il s'est toujours arrogé le droit d'en dispenser qui bon lui semblait. C'est ainsi que les exemptions, que nous avons signalées à propos des *portoria* impériaux, comportaient également l'exemption des taxes municipales, aussi bien pour celles de Seleucos de Rhosos à l'époque d'Octavien, que pour celles des vétérans et des naviculaires au IV^e siècle ⁴.

La levée de ces taxes municipales n'allait pas toujours sans difficulté, c'est ainsi que nous savons par les inscriptions que les octrois perçus aux portes de Rome, le *uctigal foricularii et ansarii promercialium*, avait amené les empereurs de l'époque antonine à intervenir entre les marchands et les percepteurs. Ces derniers, en effet, avaient pris l'habitude de les percevoir en dehors des limites de la ville, c'est pourquoi l'autorité impériale fit dresser un certain nombre de bornes qui fixaient très exactement la ligne sur laquelle ils devaient être perçus ⁵.

Pour ce qui est des taxes de marché nous en connaissons l'existence dans certaines villes de l'Empire, mais il ne semble pas que cette pratique ait été généralisée. Elle semble avoir été le fait des villes orientales et il s'agit peut-être là d'un héritage des coutumes grecques. Nous savons, en effet, qu'à Athènes

1. *CIL*, II, 1423 = M. McCrum-A. G. Woodhead, *op. cit.*, n° 461, aux Saborenses: ... *Vecti / galia, quae ab diuo Aug(usto) accepisse dici / tis, custodio; si qua noua adicere uol / tis, de his proco(n)s(ulem) adire debebitis; ego / enim nullo respondente constitu / ere nil possum* ... De même pour l'époque des Sévères : *C. J.*, IV, 62 *uctigalia noua institui non posse*, 1-2.

2. Liste dans S. J. De Laet, *Portorium*, p. 353-356.

3. L'existence de bureaux de la douane impériale dans la plupart de ces ports n'empêche pas qu'il y ait pu y avoir aussi des octrois municipaux; tel est le cas d'Éphèse par exemple.

4. Cf. ci-dessus, p. 447, n. 2 et 4.

5. *CIL*, VI, 1016 a, b, c; 8594; 31227.

par exemple, à l'époque classique, des droits de marché étaient perçus sur les opérations commerciales effectuées sur l'agora ¹. Pour les villes occidentales nous n'avons aucun témoignage. En conclusion, nous dirons que ce n'est pas tellement par leur taux que ces taxes, à l'exception des droits de douane sur les produits d'Extrême-Orient, faisaient peser une lourde charge sur la circulation commerciale, mais par leur multiplicité. D'autre part cette même multiplicité était à l'origine d'un climat tracassier qui pesait lourdement sur la vie commerciale ², aussi comprend-on que ce système d'impôts indirects, venant s'ajouter aux impôts directs des commerçants, ait été impopulaire. Cela d'autant plus qu'il est assez naturel de penser qu'en période normale c'était le consommateur qui supportait véritablement ces charges, que le vendeur devait avoir tendance à inclure dans le prix de vente; et il devait en être de même, mais plus ou moins clandestinement, lorsque l'État cherchait à contrôler les prix pour éviter des hausses par trop intempestives ³.

Les dépenses de fonctionnement, les impenses

Celles-ci sont nombreuses et sûrement beaucoup plus lourdes que les taxes, mais, comme elles entrent normalement dans le jeu de l'activité commerciale, elles ne suscitent pas en principe de plaintes de la part de ceux qui les assument. Comme nous les avons rencontrées déjà à plusieurs reprises, elles ne nous retiendront pas longtemps, c'est beaucoup plus un relevé qu'une étude proprement dite que nous allons faire.

Qui dit commerce maritime dit navigation, il est donc évident que la première, et sans doute la plus lourde des impenses, est celle qui concerne le transport des marchandises et des marchands ou de leurs employés, frais qui comportent non seulement le *naulum*, mais également le *στοις*, la nourriture des voyageurs ⁴. A ces dépenses normales du transport viennent s'ajouter celles qui résultent de la fortune de mer : perte des marchandises résultant du naufrage, du jet ou de la simple avarie, contribution pour le jet des marchandises d'autres passagers ⁵, voire même les dépenses résultant de la maladie ou des blessures arrivées aux marchands ou à leurs employés pendant le voyage ⁶. Lorsque le voyage n'est pas exclusivement maritime viennent s'ajouter les dépenses beaucoup plus lourdes des transports terrestres, ou celles, sans doute moins élevées, des transports fluviaux ⁷.

Impenses également ce qui résulte de la nécessité de la manutention des marchandises : emballage, salaires des dockers et des bateliers des ports ⁸.

1. Aristote, *Constitution d'Athènes*, 51; Aristophane, *Acharniens*, 896; cf. G. Glotz, *La Grèce au V^e siècle*, Paris, 1931, p. 378.

2. Ce qui rendait encore plus tracassier tout ce système c'était le droit de fouille des publicains auquel il faut ajouter leurs exactions et la lourdeur des peines contre les contrevenants. Cf. *P. Oxyr.*, 36 = Wilcken-Mitteis, *Chrestomatie*, n° 273; Pseudo-Quintilien, *Déclamations*, 359; *D.*, XXXIX, 4 de *publicanis et uectigalibus et commissis* et *C. J.*, IV, 61.

3. Cf. ci-dessous, p. 467.

4. Cf. ci-dessus, p. 364-365.

5. Cf. ci-dessus, p. 402 et suiv.

6. Cf. ci-dessus, p. 425, n. 3.

7. *Édit de Dioclétien*, XVII.

8. Cf. ci-dessus, II^e partie, ch. I.

Mais aussi tout ce qui résulte de l'emménagement des marchandises : location des *horrea* et paiement des *horrearii*, ou location d'un magasin pour le stockage et la vente des produits de commerce ¹. Enfin les dépenses d'entretien du personnel : salaires des employés, honoraires des mandataires, entretien des esclaves.

Toutes ces charges sont d'autant plus lourdes que l'entreprise commerciale est plus vaste. Il est évident que le petit commerçant maritime qui agit par lui-même voit ses dépenses limitées au strict minimum, alors que la grosse entreprise qui a besoin d'un personnel nombreux voit ses impenses augmenter en proportion.

Mais il est évident que là aussi tous ces frais généraux doivent entrer dans le calcul du prix de vente, au même titre que les taxes et au même titre, surtout, que les dépenses résultant de l'achat ou de la fabrication des objets du commerce.

II. Ressources et modes de paiement

Face aux dépenses qui incombent, au moins en théorie, aux commerçants maritimes, il faut que nous mettions les ressources dont ils peuvent disposer. Celles-ci sont de deux sortes : d'une part les avantages consentis par l'État à certaines catégories de commerçants maritimes, avantages que nous pourrions comparer non sans anachronisme à nos modernes subventions; d'autre part la vente des marchandises elles-mêmes puisque tel est le but et la raison d'être du commerce, vente qui doit être pour cela supérieure au prix de revient de la marchandise à son arrivée au point de vente, ce qui, pour être un truisme, n'en doit pas moins être rappelé, car cela conditionne certaines techniques d'organisation du marché.

Parmi les avantages consentis par l'État nous avons déjà vu les exemptions de *portoria* accordées à certaines catégories de commerçants. Nous avons également vu que, dès le Haut-Empire, l'État avait accordé un certain nombre d'avantages à toute une catégorie de commerçants maritimes, ceux qui acceptaient de se consacrer au service du ravitaillement de la population romaine. Mais les avantages concédés par Claude aux transporteurs, avantages confirmés par Marc-Aurèle, ne sont pas les seuls. A l'époque antonine, et plus encore aux époques suivantes de la dynastie sévérienne et du III^e siècle, alors que par suite des circonstances le ravitaillement devenait assez précaire, l'État a augmenté les privilèges attachés aux fonctions qu'il considérait comme absolument nécessaires. C'est ainsi que les *negotiatores frumentarii* aussi bien que les *negotiatores olearii*, dont le commerce se faisait essentiellement par la voie maritime, se sont vus gratifiés d'un certain nombre de privilèges qui aboutissaient à une nette diminution des charges financières qui pouvaient leur incomber. Comme le dit joliment Callistrate, il était juste que « ceux qui s'acquittent au loin de charges véritablement publiques, à grand peine et grand péril, soient libérés des dépenses et des vexations privées » ². Il faut d'ailleurs remarquer qu'au moment où ces exemptions apparaissent le plus développées, elles ne s'adressent

1. Cf. les *leges horreorum*, par exemple CIL, VI, 33747, et les autres textes publiés par P.-F. Girard, *Textes de droit romain*, p. 855 et suiv.

2. D., L, 6, 6 (5), 3 ... *ut qui peregre muneribus et quidem publicis cum periculo et labore fungantur, a domesticis vexationibus et sumptibus liberentur* ...

plus uniquement aux fonctions commerçantes mais à tous ceux qui ont en charge un *munus*, une charge nécessaire à la bonne marche de l'État, ou plus particulièrement à la bonne marche de l'administration de Rome puis de certaines grandes villes de l'Empire ¹.

Pour ce qui concerne plus exactement les professions commerciales, et au premier chef celles du commerce maritime, nous voyons que dès avant l'époque des Sévères, de même que les naviculaires, les *negotiatores olearii* et les *negotiatores frumentarii* possédaient l'*immunitas*, c'est-à-dire la dispense des charges publiques ², de ces honores qui pesaient lourdement sur les classes aisées de l'Empire ³. Ils furent aussi parmi les premiers des membres des professions d'utilité publique à jouir de l'exemption de la tutelle ⁴ dont les charges et les responsabilités pesaient lourdement sur ceux à qui elle était confiée ⁵.

A côté de ces exemptions, nous voyons apparaître de temps à autre au Haut-Empire des mesures encore plus proches de nos modernes subventions, destinées tout à la fois à satisfaire les intérêts légitimes des commerçants et ceux des consommateurs. C'est dans cet esprit que, si nous en croyons Suétone, Auguste aurait cherché à réorganiser le marché romain par la diminution des distributions gratuites, ou à bas prix, faites par l'État ⁶. Mais ce sont surtout les mesures de Tibère qui sont les plus modernes, lorsqu'en 19, à la suite d'une disette, d'une *saeuitia annonae*, il fixa par mesure autoritaire le prix du blé à Rome, mais, pour ne point détourner les *negotiatores* du ravitaillement de la Ville, paya à ceux-ci la différence entre le prix imposé et le prix normal du blé sur le marché ⁷. A cette mesure exceptionnelle, dont nous ne connaissons pas d'autre exemple, il faut joindre celles de Claude prenant, dans des circonstances semblables, à la charge de l'État les pertes que subiraient les *negotiatores* au cours de traversées hivernales ⁸.

Mais toutes ces mesures en faveur des commerçants sont des mesures très limitées, en ce sens qu'elles ne concernent strictement que ceux qui font du commerce en vue du ravitaillement de Rome. Pour les autres villes tout est laissé, semble-t-il, à l'initiative des municipalités et des individus. C'est-à-dire que ce que nous voyons le plus souvent c'est la création, lors de difficultés de ravitaillement, de magistratures exceptionnelles confiées à de riches habitants qui prennent à leurs frais l'organisation du ravitaillement de la ville, soit qu'ils s'abouchent avec des marchands, soit qu'ils aillent eux-mêmes acheter sur les

1. Cf. J. P. Waltzing, *Corporations*, t. II, p. 393 et suiv., où l'on trouvera rassemblé tout ce qui concerne les privilèges des corporations. Il faut remarquer l'évolution du sens officiel de *munus* qui finit dans la langue du IV^e siècle, surtout dans les textes officiels, par désigner la charge incombant obligatoirement, à titre gratuit en principe, aux membres des corporations.

2. *D.*, L, 6, 6 (5), 3; *L.*, 4, 5; *L.*, 5, 9.

3. M. Besnier, *L'Empire romain de l'avènement des Sévères au concile de Nicée*, Paris, 1937, p. 117-118.

4. *Fragments du Vatican*, 232-237, textes d'Ulpian et de Paul montrant comment cette exemption s'est étendue progressivement du collège des boulangers romains à toutes les professions travaillant pour l'annone.

5. Cf. les divers articles « *tutela* » dans Berger, *Dictionary*, p. 747-748.

6. Suétone, *Auguste*, XLII.

7. Tacite, *Annales*, II, 87 *Saeuitiam annonae incusante plebe statuit frumento pretium quod emptor penderet, binosque nummos se additurum negotiatoribus in singulos modios.*

8. Suétone, *Claude*, XVIII.

lieux de production, ce qui est beaucoup plus une atteinte aux intérêts du commerce qu'une mesure en sa faveur ¹.

Au IV^e siècle, le code Théodosien nous montre l'augmentation des privilèges accordés aux fonctions commerçantes, mais toujours en rapport avec le ravitaillement de Rome, puis de Rome et de Constantinople. Conformément aux tendances qui avaient commencé à apparaître dès le Haut-Empire, ces privilèges ne sont pas uniquement réservés aux professions du commerce, ils appartiennent, ainsi que le dit Symmaque, « à tous ceux qui supportent par leur ministère les charges d'une telle ville » ².

C'est ainsi qu'aux privilèges anciens viennent souvent s'ajouter des privilèges nouveaux en particulier l'exemption des *munera sordida et extraordinaria*, c'est-à-dire de toutes ces multiples charges ou réquisitions qui pouvaient survenir, selon les nécessités du moment, et imposer à ceux qui y étaient astreints perte de temps et de fortune ³. Mais il est évident que les ressources principales du commerce maritime sont celles qui résultent du commerce lui-même. Or il nous est très difficile de savoir ce qu'elles pouvaient être et cela pour plusieurs motifs. Tout d'abord nous avons relativement peu de renseignements en ce qui concerne les prix, si nous exceptons les chiffres donnés par les dispositions de l'Édit du maximum. Ensuite, ce que nous possédons en règle générale ce sont des prix de marchés locaux, c'est-à-dire les prix auxquels étaient vendues les denrées locales sur le marché local. Le cas le plus typique est celui de l'Égypte. Nous avons là, grâce à l'abondance des papyrus, de nombreuses notices concernant les prix, si bien que nous pouvons pour certains d'entre eux suivre leur évolution tout au long de l'Empire, et bien au-delà avant et après; mais ces prix ne nous intéressent pas en ce qui concerne le commerce maritime. Ce qu'il nous faudrait avoir, ce que malheureusement nous n'avons pas, ce sont les prix d'une marchandise donnée à son point de départ et son prix de vente à son point d'arrivée.

Un problème concomitant est celui de savoir comment étaient calculés les prix de vente. Si nous prenons le cas de l'Édit de Dioclétien, nous voyons que toutes les marchandises sont taxées, mais aussi que sont taxés les services, aussi bien la journée de travail ou le travail à la façon que les transports. Devons-nous alors comprendre que le vendeur est autorisé à intégrer dans son prix de vente le prix des services? Cela certes paraît difficilement pensable pour les services proprement dits, mais nullement pour le prix du transport. Il nous paraît en effet assez anormal, et même contraire à tous les bons principes d'économie, qu'un produit donné soit vendu le même prix au lieu de production qu'à l'autre bout de l'Empire. Prenons, si l'on veut, un exemple concret. Le texte de l'Édit nous donne les prix de vente des diverses qualités de dattes, ils vont de 4 *nummi* les huit pour les dattes de Nicolas de la première qualité, à 4 *nummi* les vingt-cinq pour les dattes ordinaires ⁴, cela veut-il dire que dans

1. A titre d'exemple : Pseudo-Quintilien, *Déclamations*, XII; C.I.G., 2927 et 2930 inscriptions de Tralles en l'honneur de sitônai, cf. M. Rostovzev, *Storia*, p. 167-170.

2. Symmaque, *Rapports*, 14 ... *nouerat horum corporum ministerio tantae urbis onera sustineri* ...

3. Mais toujours à ceux qui sont au service de l'annone, tel est le thème du rapport de Symmaque cité ci-dessus.

4. *Édit de Dioclétien*, VI, 81-83.

tout l'Empire les dattes seront vendues à ce prix, ou que le commerçant est autorisé à inclure dans son prix de vente tout ou partie du prix de transport ? Il semble assez difficile de penser que la seconde solution ne soit pas la bonne. Nous avons, mais il est vrai tardivement, un témoignage de cette coutume dans l'aventure, à laquelle nous nous sommes déjà plusieurs fois référé, des naoclères de l'époque de Théodoric qui vendent en Afrique le blé destiné à l'Italie et décomposent le prix de vente, tant pour le blé, tant pour le transport ¹.

Mais, si nous exceptons les rares moments où Rome recourut à la taxation ², c'est la loi de l'offre et de la demande qui préside aux opérations commerciales. C'est cette loi qui explique la nécessité dans laquelle se trouve le commerçant maritime de préparer son expédition, lorsqu'il s'agit d'un petit commerçant spéculatif; c'est cette loi qui préside également aux organisations frauduleuses du marché, organisations qui sont le fait, comme le dit Dioclétien dans le préambule de son Édît, de ceux « qui, possédant chacun de très grandes richesses ... , recherchent des bénéfices sordides et pratiquent des taux ruineux » ³. Spéculation odieuse lorsqu'elle porte sur les produits de première nécessité, c'est pourquoi les condamnations des moralistes sur ces pratiques, en particulier chez les Pères de l'Église ⁴, se trouvent d'accord avec celles des juristes qui s'élèvent contre les *dardanarii*, les accapareurs de blé ⁵, spéculation plus naturelle lorsqu'il s'agit de produits de luxe dont elle maintient ainsi les prix. Il est possible cependant que, même pour ces produits de commerce, la loi ait fini par prendre des mesures contre la spéculation, c'est tout au moins l'impression qui se dégage du passage d'Ulpien cité au *Digeste*, surtout de l'expression *dardanarii ullius mercis* ⁶. Cette même loi nous montre que l'on assimilait à juste titre à ce crime la destruction d'une marchandise pour en faire augmenter le prix, ainsi que le refus de vendre à un prix déterminé, plus exactement au cours actuel, dans l'espoir de le voir bientôt augmenter ⁷. Mais les lois ne font rien contre ces pratiques qui sont de tous les temps, aussi voyons-nous encore les empereurs de la fin de l'Empire prendre des mesures toujours aussi sévères contre le délit de manipulation frauduleuse des cours, sans doute sans guère plus de succès que leurs prédécesseurs ⁸.

Tout cela ne nous donne certes pas des renseignements bien précis sur les revenus du commerce maritime, cependant nous pouvons en tirer un certain nombre de conclusions. Tout d'abord le commerce maritime, malgré tous les dangers qui y sont attachés, étaient sûrement une source de grands profits

1. Cassiodore, *Variae*, V, 35.

2. Tibère en 19 (ci-dessus, p. 452, n. 7); Néron en 63, Tacite, *Annales*, XV, 39 à Rome; maximum général de Dioclétien (Édît); taxation à Antioche par Julien (cf. P. Petit, *Libanius*, p. 113-115).

3. Édît de Dioclétien, ... *qui singuli maximis diuitis diffuentes quae etiam populos adfatim explere potuissent consecantur peculia et laceratrices centesimae persequantur* ... La fin du passage est obscure, nous comprenons *centesimae* comme un nom et *laceratrices* comme un adjectif,

4. E. Thamin, *Saint Ambroise et la morale chrétienne*, Paris, 1895, p. 287-288.

5. Cas classique dans Plinie l'Ancien, *Histoires naturelles*, XXXIII, 58.

6. *D.*, XL VII, 11, 6.

7. *Ibid.*, *D.*, XLVIII, 12 *De lege Iulia de annona*.

8. C. J., IV, 59 *de monopolis et de conuentu negotiatorum illicito uel artificum ergolaborumque nec non balneatorum prohibitis illicitisque pactionibus*, lois de 473 et 483.

pour ceux qui le pratiquaient, aussi bien que pour ceux qui y engageaient leurs capitaux. Seuls les petits commerçants, insuffisamment équipés, et pour cela méprisés comme le descendant des Gracques dont nous parle Tacite ¹, avaient des revenus aléatoires et supportaient lourdement les dangers de la mer; mais un coup de chance, l'arrivée au bon moment sur un marché alors totalement dépourvu de la marchandise qu'ils avaient à offrir, pouvait leur permettre de rétablir leur situation et, fortune faite, d'abandonner le commerce ou d'entrer comme bailleur de fonds ou comme partie prenante dans une grande affaire ².

La situation du commerce maritime est d'autant plus favorable que l'économie est plus stable et que la monnaie est plus saine. C'est pourquoi l'époque privilégiée du grand commerce fut-elle l'époque du Haut-Empire. Et cela d'autant plus que le ravitaillement des grandes villes, y compris celui de la capitale, ressort dans une grande partie de l'économie libre et non de l'économie d'État. Au Haut-Empire en effet, comme nous le prouvent la plupart des textes, le ravitaillement de Rome est entre les mains de l'entreprise privée, ce qui explique la multitude des *negotiatores* de toutes sortes que l'on aperçoit aux ports tibérins ³.

Mais, pour si favorisé qu'ait été le commerce à l'époque du Haut-Empire, il n'est pas misérable au III^e siècle. Cela semble aller contre tout ce que nous avons dit à propos de sa décadence et de la rupture des moyens de communication pendant la grande crise du milieu de ce siècle ⁴. Les tonnages ont diminué, l'insécurité est devenue la situation quasi permanente de la circulation tant terrestre que maritime, la monnaie saine a disparu; mais, en compensation, les denrées devenant de plus en plus rares sur le marché, leurs prix augmentent, et les commerçants en exigent à peu près sûrement le montant en espèces non dévaluées, c'est-à-dire en or. Il en résulte que le petit nombre de ceux qui peuvent encore se livrer avec succès à ces pratiques voient leur fortune s'accroître en proportion. Mais les aléas n'en restent pas moins très graves. Cette situation pourtant peut seule expliquer l'Édit du maximum: ceux qui avaient pris ces habitudes pendant les époques d'insécurité ont voulu les conserver une fois l'ordre rétabli. Il est évident que l'État ne pouvait l'admettre. Mais quelles furent les conséquences réelles de l'Édit? D'après Lactance, il n'aurait contribué qu'à mettre un peu plus de désordre dans l'économie et la férocité des peines prévues aurait dressé contre lui les populations, si bien qu'en définitive l'empereur aurait dû l'abandonner ⁵. Il est évidemment étrange de voir l'écrivain chrétien, par haine du persécuteur, se faire le défenseur de ces trafiquants que les Pères de l'Église n'ont cessé de condamner; il est vrai toutefois que l'Édit paraît avoir échoué et dut être abandonné. Mais peut-être aussi

1. Tacite, *Annales*, IV, 13.

2. Pétrone, *Satiricon*, 76.

3. Cf. ci-dessus, p. 281 et suiv.

4. Cf. ci-dessus, p. 72.

5. Lactance, *Sur la mort des persécuteurs*, 7, 6-7 *Idem cum uariis iniquitatibus immensam faceret caritatem, legem pretiis rerum uenaliū statuere conatus est. Tunc ob exigua et uilia multus sanguis effusus, nec uenale quicquam metu apparebat et caritas multo deterius exarsit, donec lex necessitate ipsa post multorum exitium solueretur.* Cf. J. Moreau, éd. du *De mortibus*, Sources chrétiennes, n° 39, Paris, 1954, 2^e vol., *Commentaire*, p. 242-245.

sa menace fut-elle salubre et permit-elle le retour à une économie à peu près stable, favorisée par l'établissement d'une nouvelle monnaie saine ¹.

Au IV^e siècle, il nous est encore plus difficile de nous faire une idée de la valeur du commerce. Les témoignages des Pères nous parlent souvent de la richesse des commerçants, leurs rapports avec l'État semblent bien souvent ceux de puissance à puissance: il en a besoin, aussi cherche-t-il à les avantager; mais la décadence rapide, dès le V^e siècle, de l'économie d'échange à grande distance, accélérée par les invasions barbares, et les contraintes qui pèsent de plus en plus lourd sur le commerce, même dans l'Orient pourtant privilégié à ce point de vue, militent en faveur de l'idée d'un appauvrissement des commerçants maritimes dont les seules activités se rapportent au commerce des produits de luxe capables de fournir encore des bénéfices en face d'une économie de plus en plus fermée ².

Les moyens de paiement

Si nous ne pouvons-nous faire une idée exacte de la richesse ou de la pauvreté du commerce maritime, pouvons-nous par contre connaître les moyens de paiement qu'il utilisait? Il faut reconnaître tout d'abord que nous savons fort peu de choses sur la question, en particulier, il nous est impossible de savoir d'une manière sûre si les commerçants de l'époque impériale ont connu des procédés de paiement du style de nos procédés modernes, c'est-à-dire s'ils ont utilisé la lettre de change ou le billet à ordre ou la lettre de crédit. Cela n'est pas impossible, surtout pour la dernière, mais c'est tout ce que nous pouvons dire. Ce qui nous incite à le penser, ce sont les méthodes des livraisons annonaires. Nous voyons en effet, que les naoclères, astreints aux réquisitions annonaires pour les transports du blé égyptien vers Rome, étaient payés suivant un système assez compliqué. Ils recevaient des bureaux alexandrins un certificat de livraison qu'ils devaient présenter aux bureaux romains pour vérification. Là ils recevaient en échange une dimissoire qu'ils présentaient ensuite à Alexandrie pour toucher les sommes qui leur étaient dues. Cette dimissoire jouait donc le rôle d'une lettre de crédit, mais ce billet était nominatif et non pas au porteur ³. Une autre preuve possible de cette pratique,

1. Sur les rapports de la réforme monétaire et de l'Édit, cf. L.C. West, *The coinage of Diocletian and the Edict of prices*, Studies ... in honor of A.C. Johnson, Princeton, 1951, p. 290-302. Sur la réforme elle-même nous nous contenterons de renvoyer aux exposés de W. Ensslin, *The reforms of Diocletian*, Cambridge ancient history, t. XII, Cambridge, 1939, p. 399-405, et au sommaire de H. Mattingly, *Roman coins from the earliest times to the fall of the Western Empire*, Methuen handbook, Londres, 2^e éd., 1962, p. 211-228.

2. Cf. L. Ruggini, *Economia e società nell'Italia annonaria. Rapporti fra agricoltura e commercio dal IV al VI secolo d. C.*, Milan, 1961, qui montre la disparition de la grande économie d'échange et le fait que le ravitaillement de Rome ne dépend plus des pays d'outre-mer mais de l'Italie. Conclusions voisines dans notre article, *Aspects de la navigation*, Cahiers d'histoire, 1961, p. 129-154, et dans R. Turcan, *Trésors monétaires trouvés à Tipasa : la circulation du bronze en Afrique romaine et vandale aux V^e et VI^e siècles ap. J.-C.*, Libya, 1961, t. IX (paru 1963), p. 201 à 255.

3. P. du musée de Berlin : *B.G.U.*, n° 27 = Mitteis-Wilcken, *Chrestomathie*, n° 445, seul exemple pour les transports maritimes. Il faut y ajouter *C. Th.*, XIII, 5, 26 sur la loi de Constantin concernant le retour à leur point de départ, par les naviculaires, des *securitates* attestant la livraison. Par contre, nous avons de nombreux exemples de pareilles quittances pour la navigation nilotique, cf. Sh. Le Roy Wallace, *Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian*, Princeton, 1938, p. 43-45, et A. C. Johnson, *Roman Egypt*, p. 402 et 422.

mais toujours en Égypte, se trouve dans le rôle des banques égyptiennes pour le paiement des sommes dues par l'État pour les réquisitions. Nous voyons en effet par les papyrus qu'elles payaient ces redevances sur ordre des fonctionnaires habilités, mais prélevaient en échange un certain pourcentage pour couvrir leurs frais ¹. Quant aux multiples opérations bancaires qui nous sont décrites dans le *Digeste*, nous pouvons difficilement voir dans quelle mesure elles pouvaient s'appliquer aux opérations commerciales (sauf évidemment leur rôle d'intermédiaire dans les prêts maritimes) ², car il semble bien qu'il leur manque quelque chose d'essentiel : les papiers d'affaires ne sont pas transmissibles, le paiement à l'ordre d'un autre que celui qui se trouve stipulé sur le document n'existe pas, on ne peut donc les considérer comme de véritables effets de commerce se substituant à la monnaie proprement dite ³.

Cette inexistence des effets de commerce explique la nécessité dans laquelle le commerçant maritime se trouve d'avoir avec lui une certaine quantité de monnaies, de l'argent liquide comme nous disons. Cet argent liquide, il l'emporte avec lui ou, s'il en a besoin, il l'emprunte auprès d'un banquier. Mais dans les formes les plus simples du commerce maritime la quantité d'argent liquide que doit emmener le commerçant n'a pas besoin d'être considérable, car elle est simplement destinée à faire face à l'imprévu. Pour le reste en effet, il disposera des ressources fournies par la vente des marchandises emportées, qu'il réinvestira dans de nouvelles marchandises. Ce n'est que s'il pratique le commerce d'importation, et rien que lui, qu'il aura besoin de nombreuses liquidités. Quant aux grandes entreprises commerciales, par exemple les naviculaires arlésiens, ou les marchands tyriens, qui ont des bureaux un peu partout dans l'Empire, il va sans dire que pour elles le problème ne se pose pas de la même façon puisqu'elles doivent avoir des réserves de numéraire dans leurs divers postes. La seule question essentielle pour elles est celle de la comptabilité et du transfert des bénéfices vers la caisse centrale pour la répartition entre les divers membres et associés.

Au Haut-Empire, le transport des espèces par les commerçants est absolument libre et nous avons des présomptions selon lesquelles, à l'époque de la grande crise monétaire du III^e siècle, lorsque la monnaie d'argent se dévalue sans cesse et arrive à n'être plus que de la monnaie saucée ⁴ refusée par tous malgré la contrainte ⁵, les commerçants conservent la liberté d'utiliser pour leurs expéditions lointaines la monnaie d'or qui, elle, conserve sa valeur métal ⁶. C'est cette monnaie d'or d'autre part qui prévaut dans le commerce avec l'étranger, le commerce de luxe contribuant ainsi à l'appauvrissement de l'Empire.

1. A. C. Johnson, *op. cit.*, p. 445 et suiv., de plus nos 260, 349.

2. Cf. ci-dessus, p. 355, à propos du *P. Vindob.*, 19792.

3. Cela ne veut pas dire que la banque ne puisse jouer un certain rôle dans le commerce maritime, ne serait-ce que pour la question des monnaies, sur ce problème, voir M. Rostovzev, *Storia*, p. 214-217.

4. Vues générales sur la question dans A. Calderini, *I Severi. La crisi dell'Impero nel III^o secolo*, Storia di Roma, t. VII, Bologne, 1949, p. 379 à 382.

5. *P. Oxyr.*, 1411; mais aussi thésaurisation de la monnaie saine, cf. l'inscription de Mylasa : Dittenberger, *OGIS*, n° 515; Th. Reinach, *Une crise monétaire à Mylasa au III^e siècle p. C.*, Bull. de Corresp. hell., t. XX, 1896, p. 523-548.

6. P. Lafaurie, *Trésor d'un navire romain trouvé en Méditerranée*, Rev. de Numism., t. I, 6^e série, 1958, p. 79-104.

Cette hémorragie d'or explique les mesures restrictives sur la circulation monétaire qui deviennent de règle à partir du IV^e siècle et, en incitant au troc, participent dans une certaine mesure au passage d'une économie ouverte à une économie fermée. Ces mesures touchent les commerçants qui se trouvent donc gênés dans leurs activités. Nous voyons ainsi qu'en 356, Constance limite à mille *folles* les sommes que les *negotiatores* pourront emporter avec eux pour leurs affaires ¹. Que représente cette somme? Le terme de *follis* a deux sens au point de vue monétaire : ce peut être un sac rempli de monnaie de billon ou une pièce de bronze argenté d'une valeur de 2 deniers ²; il paraît naturel de penser que c'est de cette seconde valeur qu'il s'agit ici. De toute manière, nous voyons que la somme était faible et ne correspondait en rien à la monnaie d'or utilisée auparavant par les commerçants maritimes. Cependant ceux-ci devaient encore l'utiliser, au moins pour les échanges avec les pays de l'Orient, et cela jusqu'à ce que ce commerce tombe sous le contrôle complet de l'État et que l'exportation de l'or entre, ainsi que nous l'avons dit, dans le domaine des *merces illicitae* ³.

Nous voyons ainsi que, pour ce qui est de la situation financière du commerce maritime, deux tendances concurrentes existent dans les rapports du commerce avec l'État : une tendance de liberté totale, dans laquelle l'État veille uniquement à ce que les intérêts des commerçants ne soient pas lésés par son action, c'est la tendance représentée par la plupart des empereurs du Haut-Empire; et une tendance de contrôle tracassier, c'est celle qui apparaît surtout avec Dioclétien et qui va se développer tout au long du Bas-Empire.

1. C. Th., IX, 23 *Lex unica*.

2. A. H. M. Jones, *The origin and early history of the follis*, Journ. of Roman Studies, t. XLIX, 1959, p. 34-38.

3. Cf. ci-dessus, p. 438, n. 4.

VIII. - LIBERTÉ OU CONTROLE DE L'ÉTAT :
LES PROBLÈMES DE L'ASSOCIATION
EN MATIÈRE DE COMMERCE MARITIME

Une question domine toute l'histoire économique de l'Empire romain, question que l'on peut résumer par le sous-titre d'un ouvrage du juriste italien F. M. De Robertis : *Dai collegi della Repubblica alle corporazioni del Basso Impero*¹, « Des collèges de la République aux corporations du Bas-Empire ». Le premier terme étant compris comme dépeignant une association libre vis-à-vis de l'État, et une association volontaire, alors que le second doit s'entendre d'une association obligatoire au service de l'État et très strictement contrôlée par l'État. Si nous appliquons ces principes à notre commerce maritime, nous devons maintenant nous demander dans quelle mesure l'Empire a vu passer ses principales activités économiques d'un système de liberté totale, de laisser faire, laisser passer, pour appliquer, avec Oertel², à l'Antiquité une notion chère aux économistes du siècle des lumières, à un système étatique de type contraignant, à un dirigisme total pour employer une expression de notre temps. Dans quelle mesure, autrement dit, la mainmise de l'État sur les entreprises économiques s'est-elle faite de plus en plus lourde, pour aboutir à cette société aux castes nettement délimitées et quasi héréditaires qui serait la société du monde romain déjà en partie sous Dioclétien et Constantin, mais dont le véritable initiateur ne serait autre que l'empereur Valentinien I^{er}?³

Nous limiterons notre recherche à ce qui concerne très étroitement notre domaine, ne faisant appel que si nous ne pouvons faire autrement aux données

1. F. M. De Robertis, *Il diritto associativo romano : dai collegi della Repubblica alle corporazioni del Basso Impero*, Storia delle corporazioni, sezione 1, vol. 1, Bari, 1938. Ouvrage repris avec quelques coupures et quelques ajouts sous le titre : *Il fenomeno associativo nel mondo romano* (même sous-titre), Naples, 1955.

2. F. Oertel, *The economic unification of the Mediterranean region : industry, trade and commerce*, in Cambridge ancient history, t. X, Cambridge, 1952, chap. xiii, p. 386-387.

3. A. Piganiol, *L'Empire chrétien*, p. 187-190.

concernant les autres catégories de travailleurs. Mais le champ de notre recherche est déjà suffisamment vaste, puisqu'il comporte la plus grande partie de ceux qui se consacrent au service public du ravitaillement de Rome, or c'est sur ceux-ci que nous possédons le plus de renseignements.

I. Rome et le commerce maritime au temps de la République

Il serait intéressant de savoir, au début de cette recherche, quand Rome a eu conscience de l'intérêt que représentait le commerce maritime. Si nous laissons de côté le problème tellement controversé des traités avec Carthage ¹, nous nous trouvons en présence d'une affirmation si l'on peut dire classique, formulée par exemple par P. Huvelin, à savoir qu'avec la fin des conquêtes, Rome, maîtresse de la Méditerranée, s'est élevée à la notion du commerce maritime ². La meilleure preuve en serait le développement du port franc de Délos ³. Comment expliquer alors le choix de Délos qui ne se prêtait pas à l'établissement d'un grand port de commerce ⁴, alors que l'on venait de détruire les deux grands ports du commerce méditerranéen, Corinthe et Carthage? Comment expliquer également qu'après la défaite d'Antiochus, Rome ait laissé se développer non seulement en Méditerranée orientale, mais jusque sur les côtes de l'Italie et même de l'Espagne, ce fléau que fut la piraterie ⁵? D'autre part il ne faut pas oublier que le commerce maritime, même après la conquête, reste essentiellement un commerce grec, que les *Ῥωμαῖοι* que l'on rencontre un peu partout en Orient, et sans aucun doute les *negotiatores* de l'Occident, sont des Grecs d'Italie du Sud et de Sicile ⁶, ce qui explique que le droit romain en matière de commerce maritime ait été fortement pénétré de coutumes helléniques ⁷.

Dans ces conditions Rome a laissé le commerce maritime entièrement libre et n'est intervenue en sa faveur que lorsqu'elle y fut contrainte par les nécessités politiques. Tel est le sens des avantages accordés aux propriétaires de navires lors de la seconde guerre punique ⁸, tel est également le sens de l'inter-

1. A. Aymard, *Les deux premiers traités entre Rome et Carthage*, Rev. des Ét. anc., t. LIX, 1957, p. 277 et suiv., rappelle l'énormité de la bibliographie de la question. Au point de vue des problèmes juridico-économiques qu'ils soulèvent nous signalerons, en particulier, M. David, *The treaties between Rome and Carthage, and their significance for our knowledge of roman international law*, Symbolae ... van Oven, Leyde, 1946, p. 231-250. Personnellement, nous pensons que ces traités s'intègrent dans le problème du droit de naufrage : ils marquent une limitation bénévole de ce droit, vis-à-vis des navires italiens alliés de Rome, par la puissance maritime carthaginoise.

2. P. Huvelin, *Études*, p. 1-39.

3. P. Grimal, *La civilisation romaine*, Paris-Grenoble, 1960, p. 58.

4. Cette conception traditionnelle, et qui se survit encore de-ci de-là, a été depuis longtemps attaquée à juste titre par les historiens : cf. M. Holleaux, *Rome, la Grèce et les monarchies hellénistiques*, Paris, 1935, p. 88; cependant, on lui accorde qu'elle aurait amené la ruine de Rhodes. C'est contre cette idée que s'élève L. Casson, *The grain trade of the hellenistic world*, Transactions and proceed. of the Amer. philolog. assoc., t. LXXXV, 1954, p. 168-187, qui montre que, par suite de sa mauvaise situation portuaire, Délos n'a pu concurrencer Rhodes et a dû se spécialiser dans des commerces ne nécessitant pas de gros tonnages, comme celui des esclaves.

5. H. A. Ormerod, *Piracy*, p. 203-205.

6. J. J. Hatzfeld, *Les trafiquants italiens*, p. 238-256.

7. Cf. ci-dessus, chap. II et V.

8. Tite-Live, XXV, 2.

vention contre les pirates. C'est uniquement parce que ceux-ci ont porté atteinte au nom romain que l'on se décide à intervenir contre eux ¹, et parce que la crise de ravitaillement consécutive à leur action risque de créer des troubles à Rome même, où la population attend sa nourriture du commerce maritime ².

Dans ces conditions les associations de commerçants et de navigateurs que nous pouvons rencontrer, en dehors des sociétés commerciales qui doivent déjà se constituer à l'instar des sociétés publicaines, sont des associations de type grec, c'est-à-dire exclusivement des associations libres sans but économique bien déterminé. Ce sont plutôt des associations d'amitié, de bonnes relations entre gens isolés dans un pays qui n'est pas le leur, comme les fameux *conuentus ciuium romanorum* ³. En fait nous ne trouvons rien de comparable à ce que seront aux siècles de l'Empire les *collegia* et les *corpora*. En conséquence le commerce maritime a pu n'être nullement touché par les mesures bien connues par lesquelles les collèges furent supprimés à Rome après le consulat de Cicéron ⁴, sinon dans les travailleurs du port, à supposer que ceux-ci, chose que nous ignorons, aient participé à l'organisation collégiale du moment.

C'est sous Auguste, ou plutôt pendant les guerres civiles du second triumvirat, que Rome a pris conscience de ce que représentait la mer pour son économie, et même pour sa vie tout court. Jusque-là elle n'avait résolu les crises de ravitaillement que par des moyens imités des *σιτωναί* grecs, la création de magistratures extraordinaires telle la *cura annonae* de Pompée en 56 ⁵. Maintenant le problème se posait autrement car ce n'avait point été un pirate, malgré tout ce que dit de lui une tradition hostile, mais le propre fils de Magnus, Sextus Pompée qui, en véritable *Neptunius* ⁶, avait tenté de s'emparer du pouvoir par la maîtrise des mers, le contrôle de la navigation commerciale et en conséquence la famine à Rome ⁷. Vainqueur, Auguste s'est attaché à assurer la liberté des mers et le retour de la paix civile fut salué avec joie par tous les navigateurs. C'est ainsi qu'à Alexandrie on lui éleva un temple, le Sébastéion, « parce qu'il a purgé les mers des pirates et les a couvertes de vaisseaux », parce qu'il « est l'espoir de ceux qui s'en vont et de ceux qui reviennent » ⁸; ce qui explique l'anecdote rapportée par Suétone, et qui se situe aux derniers jours de sa vie : « Comme il longeait la baie de Pouzzoles, les passagers et les matelots d'un navire d'Alexandrie qui venait d'aborder s'étant rendus auprès lui, vêtus de blanc, couronnés de fleurs et brûlant de l'encens, lui avaient prodigué avec tous leurs vœux de bonheur les plus magnifiques louanges », vêtements

1. Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, 32-33.

2. *Ibid.*, 54; Plutarque, *Pompée*, 25, 1.

3. Cf. ci-dessus, p. 275 et suiv.; pour les associations grecques, cf. E. Ziebarth, *Das griechische Vereinswesen*, Leipzig, 1896, et Fr. Poland, *Geschichte des griechischen Vereinswesens*, Leipzig, 1909.

4. Cicéron, *Pour Sestius*, 55; *Contre Pison*, 8-9, et surtout le commentaire d'Asconius à ce passage; cf. J. P. Waltzing, *Corporations*, t. I, p. 90-111; F. M. De Robertis, *Diritto associativo*, p. 74-93.

5. Plutarque, *Pompée*, 49; Cicéron, *A Atticus*, IV, 1, 6-8.

6. Horace, *Épodes*, IX, 7-8.

7. Dion-Cassius, XLVIII, 31, 5; sur le personnage, cf. M. Haddas, *Sextus Pompey*, New York, 1932; et F. Miltner, *Sextus Pompeius*, Pauly-Wissowa, t. XXI, 2, 195, c. 2213-2250.

8. Philon d'Alexandrie, *Ambassade à Gaius*, 147-151; formules à rapprocher des *Res Gestae*, 25, 1 *mare pacauit a praedonibus*.

blancs, couronnes et encens nous montrent bien qu'il ne s'agissait pas là d'honneurs rendus à un homme, mais bel et bien de ceux que l'on réserve à un dieu ¹.

Cette paix de la mer fut assurée par l'établissement d'une flotte permanente dont les escadres, dotées de bons ports contrôlaient les côtes pour empêcher toute reprise de la piraterie jusque-là endémique ². Ainsi le fondateur de l'Empire assura-t-il au commerce maritime une liberté dont il n'avait presque jamais joui jusque-là. Mais, d'un autre côté, l'organisation de l'administration de l'annone sous la direction de son préfet ne peut-elle être considérée comme une atteinte à cette même liberté pour ce qui concerne le commerce du blé, de loin le plus important en volume? Cela l'aurait été si, au lieu de s'adresser au commerce et aux transports privés, Auguste avait créé un service d'État : un ravitaillement reposant sur la réquisition des grains, ou un impôt en nature, accompagné de la création d'une flotte d'État analogue à la flotte militaire. Or il n'en est rien. D'une part, pour ce qui est du ravitaillement même de Rome, Suétone nous assure qu'il fut laissé au commerce privé ³, à l'exception sans doute du blé égyptien, mais celui-ci ne recouvrait qu'une partie de ce ravitaillement. D'autre part le transport de ce même blé égyptien n'est pas comme on l'a souvent prétendu un transport d'État, nous ne voyons nulle part apparaître cette flotte alexandrine du blé assimilée plus ou moins à une flotte militaire ⁴.

Y a-t-il par ailleurs dans la politique d'Auguste un germe du régime corporatif? La tradition nous rapporte que, comme la République au temps de Cicéron et comme César, Auguste interdit les collèges par une *lex Iulia de collegiis* ⁵; seuls pourraient exister les collèges légitimes et anciens ⁶, formule pour le moins peu claire sur laquelle on n'a pas fini de discuter ⁷. Il est cependant remarquable de constater que furent assimilés à ces collèges les communautés juives de la diaspora ⁸. On peut donc se demander dans quelle mesure ces collèges supprimés sont des associations professionnelles. Désormais les collèges devraient, pour exister, demander une autorisation soit à l'Empe-

1. Suétone, *Auguste*, XLVIII; cf. W. Déonna, *La légende d'Auguste dieu sauveur et maître du monde*, Rev. d'Hist. des relig., t. LXXXIX, 1921, p. 98-100; on peut comparer à ces textes littéraires celui de l'inscription dédiée par Dunamis, femme du roi Polémon I^{er} du Pont, à Auguste « maître de toute la terre et de toute la mer, (*Greek text*). Latyscev, t. II, n° 354.

2. Tacite, *Annales*, IV, 5 *Italiam utroque mari duae classes, Misenum apud et Rauennam, proximumque Galliae litus rostratae naues praesidebant, quas Actiaca uictoria captas Augustus in oppidum Foroiuliense miserat ualido cum remige*. Cf. H. A. Ormerod, *Piracy*, p. 248 et suiv.; V. Chapot, *La flotte de Misène*, Paris, 1896, p. 40 et suiv.; C. G. Starr, *Roman imperial navy*, p. 167 et suiv.

3. Suétone, *Auguste*, XLII, 4-5 « *impetum se cepisse* » scribit « *frumentationes publicas in perpetuum abolendi, quod earum fiducia cultura agrorum cessaret neque tamen perseuerasse, quia certum haberet posse per ambitionem quandoque restitui* ». *Atque ita post hanc rem temperauit, ut non minorem aratorum ac negotiantium quam populi rationem deduceret*.

4. Ci-dessus, p. 265-268.

5. A. Berger, *Dictionary*, ad uerba, p. 553.

6. Suétone, *Auguste*, XXXII, 3 *collegia praeter antiqua et legitima dissoluit*.

7. L. Schnorr von Carolsfeld, *Geschichte der juristischen Person*, t. I, Munich, 1933, p. 238 et suiv.; P. W. Duff, *Personality in roman private law*, Cambridge, 1938, p. 109; F. M. De Robertis, *Diritto associativo*, p. 265-268.

8. Flavius Josèphe, *Antiquités judaïques*, XIV, 10, 8.

reur soit au Sénat, cette autorisation aboutissant à donner le *ius coeundi* à ceux à qui elle est accordée¹. Laissant de côté la question de savoir s'il s'agit d'une loi de César, opinion de De Robertis par exemple², ou d'une loi d'Auguste comme l'affirment entre autres L. Schnorr von Carolsfeld, P. W. Duff ou le Dictionnaire de Berger³, il est pour nous plus intéressant de nous demander si cette loi a existé. Or il faut remarquer qu'aucun document antique ne nous en parle à la seule et unique exception d'une inscription du début de l'Empire concernant les *symphoniaci*, collège de musiciens, que l'on peut considérer comme l'un de ces collèges antiques dont nous parle Suétone, puisque la tradition attribuait à Numa Pompilius la création de ce genre de collèges⁴. Mais l'inscription porte simplement la mention *ex lege Iulia*, sans spécifier de quelle *lex* il s'agit très exactement. C'est pourquoi nous ne pouvons accepter totalement l'existence de cette loi et il est fort possible, pour ne pas dire vraisemblable lorsque nous considérons les mesures prises en faveur des communautés juives, que les clauses concernant les collèges aient fait partie d'une loi beaucoup plus générale, la *lex Iulia de vi*, et qu'elle ait eu essentiellement pour but la lutte contre certains groupes suspects de volonté d'agitation sociale ou politique⁵. Dans ces conditions elle n'intéresse pas les activités commerciales. Cela d'autant plus que, pour l'époque augustéenne, nous n'avons aucun témoignage de collèges professionnels de gens du commerce. Nos documents sont de deux sortes : d'une part un certain nombre de textes soit littéraires soit épigraphiques qui nous parlent de *negotiatores*, de *mercatores* ou de *naucularii* sans qu'il soit fait la moindre allusion à l'existence de collèges ou de corporations⁶; d'autre part un certain nombre d'inscriptions orientales, en particulier dans les royaumes demi-vassalisés du Pont-Euxin, qui nous font connaître des associations de naoclères et d'emporoi, mais celles-ci semblent bien être des organisations culturelles et religieuses, beaucoup plus que de véritables associations professionnelles⁷.

Mais, en face de cette liberté du commerce et de son organisation, il est un point sur lequel Auguste a ressuscité les vieilles interdictions jamais abolies, mais plus ou moins tombées en désuétude, ce qui montre qu'il restait un vieux romain et n'avait pas au fond très bien compris les nécessités économiques;

1. D'où les formules : *ex senatus consulta coire licet*, cf. J. P. Waltzing, *Corporations*, p. 125; *quibus ius coeundi lege permissum est*, D., L, 6, 12; *ex auctoritate senatusconsulti uel Caesaris*, D., XLVII, 22, 3, 1...

2. F. M. De Robertis, *Diritto associativo*, p. 173-180, la loi d'Auguste n'étant pour lui qu'un « semplice provvedimento amministrativo ».

3. *Op. et loc. cit., supra*.

4. Plutarque, *Numa Pompilius*, 17; *CIL*, VI, 4416.

5. P. W. Duff, *op. cit.*, p. 109, à la suite de M. Radin, *Legislation of Greeks and Romans on Corporations*, Columbia University, 1910, p. 92 et suiv., et de L. Schnorr von Carolsfeld, *op. cit.*, p. 262.

6. Cf. les textes épigraphiques rassemblés par J. P. Waltzing, *Corporations*, t. III, où l'on voit très nettement que la mention des collèges ou des *corpora* est tardive pour ce qui concerne le commerce.

7. Par exemple, Latyscev, t. II, nos 429, 430, 432, 433; E. H. Minns, *Scythians and Greeks*, Cambridge, 1913, p. 655, n° 51 = E. Ziebarth, *Griechische Seehandel*, appendice II, n° 106, p. 140; *IGRRP*, I, 610 dont la formule (*Greek text*) est à rapprocher de celle d'une inscription de Sidé (*Greek text*) que L. Robert, *Inscriptions grecques de Sidé*, Rev. de philolog., 1958, p. 33, n° 1, traduit par « le club des armateurs ».

il s'agit des mesures d'interdictions portées contre certaines catégories de citoyens. C'est ainsi que la remise en vigueur des clauses de la *lex Claudia*, connue en particulier par les nouveaux fragments de Paul ¹, interdit aux membres de la classe sénatoriale de posséder des navires de commerce et de se livrer à toute activité de ce genre. Mais l'esprit dans lequel cette mesure fut prise ne nous semble pas avoir été le même que celui qui avait présidé à l'origine au vote de la *lex Claudia*, entre la première et la deuxième guerre punique. A cette époque la loi avait été prise pour maintenir l'esprit de propriétaire terrien de l'aristocratie politique romaine, et pour la détourner d'activités dans lesquelles commençait à se lancer la nouvelle classe des chevaliers. Pour Auguste au contraire, il s'agit, en restreignant le champ d'activité des sénateurs, de les amener à consacrer toutes leurs possibilités au service de l'État. L'autre interdiction est en un sens plus originale : il s'agit de celle qui concerne les exilés ; rapportée par Dion Cassius ², elle nous est en partie confirmée par les aventures de Gracchus ³. Constatant le train de vie que menaient certains exilés ou certains condamnés à la relégation, Auguste décida de limiter leurs possibilités d'enrichissement et leur luxe, afin qu'ils n'oublient point le châtement qu'ils subissaient. Il leur interdit en particulier de posséder plus de vingt esclaves, plus d'une certaine somme d'argent et surtout, pour ce qui nous importe, de posséder plus de deux actuares, navires mixtes de cabotage, et d'un navire de charge de mille amphores ⁴. De cette interdiction, il est facile de conclure que beaucoup de bannis résidant dans les îles de l'Égée avaient profité de ce qu'ils avaient sauvé de leurs fortunes pour se lancer dans de grandes entreprises de commerce maritime, possédant des foules d'esclaves et plusieurs navires. Si eux ne pouvaient quitter sans danger le lieu de leur exil, leurs préposés sillonnaient les mers, accumulant des richesses qui faisaient plus qu'adoucir la condition de leurs patrons. C'est justement ce que ne veut pas l'empereur : il faut que l'exil soit une punition et non une source de fortune. En conséquence, il leur interdit le grand commerce maritime, mais il les autorise cependant à pratiquer le petit commerce, et surtout un commerce de cabotage. C'est-à-dire qu'il les autorise justement à pratiquer ce genre de commerce qui aux yeux de la tradition romaine est humiliant, pour ne pas dire infamant, c'est bien là ce que nous dit Tacite des activités de Gracchus : « Il n'avait pour subsister d'autre ressource que l'échange en Afrique ou en Sicile de quelques viles marchandises » ⁵, *merces sordidas*, qu'il faut mettre en parallèle avec la formule cicéronienne : « Le commerce, s'il est petit, doit être considéré comme sordide » ⁶. Cette seconde mesure était beaucoup plus normale que la précédente et, malgré tout, elle ne dut pas affecter considérablement le commerce maritime à l'époque augustéenne. Quant à la première nous pouvons penser, ce que nous

1. Paul, *Sentences*, fragments de Leyde 3.

2. Dion Cassius, LVI, 27.

3. Tacite, *Annales*, IV, 13.

4. Dion Cassius, *loc. cit.*, ([Greek text](#)).

5. Tacite, *loc. cit.*, *per Africam ac Siciliam mutando sordidas merces sustentabatur ...*

6. Cicéron, *Des devoirs*, I, 150 *mercatura autem, si tenuis est, sordida putanda est ...*

avons déjà dit, qu'elle dut être facilement tournée par les intéressés. Si bien qu'en définitive les plus sérieuses entraves au commerce maritime sous Auguste durent provenir de la mauvaise organisation fiscale et surtout du fait que, dans les provinces, les gouverneurs et les procureurs cherchaient plus leur bien propre que celui de leurs administrés; nous ne pouvons passer sous silence, parce qu'il est significatif, le cri que Tacite mettra dans la bouche des Bretons sous Claude : « Jadis nous n'avions qu'un roi, maintenant on nous en impose deux dont l'un, le légat, exerce ses fureurs dans le sang et l'autre, le procureur, sur nos biens »¹, qu'il faut rapprocher de l'histoire de l'affranchi gaulois Licinius qui, nommé procureur des Gaules par Auguste, avait créé une année fiscale de quatorze mois et s'était ainsi enrichi colossalement sans que l'empereur intervienne malgré les plaintes².

II. Commerce et État sous le Haut-Empire

Nous envisagerons maintenant, suivant les découpages habituels de l'époque romaine, la période qui s'étend de la mort d'Auguste à l'assassinat du dernier des Sévères. C'est-à-dire l'époque qui voit l'apogée de l'Empire avec la dynastie antonine sous laquelle le rhéteur Aelius Aristide, pour louer Rome, célèbre dans son *Encomion* le développement du commerce maritime, les lourds navires qui parcourent la mer, les bons ports qui jalonnent ses côtes et par-dessus tout les ports de Rome³.

Dans cette période, en effet, le commerce maritime a bénéficié de circonstances remarquables; si l'on excepte l'année des quatre empereurs, on peut dire que la Méditerranée a connu la paix pratiquement jusqu'à l'assassinat de Commode. Mais cette paix est malgré tout une paix précaire. En effet, l'année des quatre empereurs, aussi bien que la révolte juive, ont eu pour conséquence immédiate un renouveau, fort bref certes, mais néanmoins symptomatique, de la piraterie dans les eaux orientales du *mare nostrum*, renouveau qui concorde avec la révolte des Ciètes de Cilicie sous Claude⁴, pour nous montrer que le feu couve toujours sous la cendre. Cela explique la hantise du pirate qui parsème la littérature de l'époque⁵ et aussi la célébration de cette paix romaine⁶.

Favorables aux activités économiques, les empereurs, que ce soient des monstres comme Néron ou des sages comme Trajan, font toutes sortes de

1. Tacite, *Vie d'Agricola*, 15 *singulos sibi olim reges fuisse, nunc binos imponi : e quibus legatus in sanguinem, procurator in bona saeuiret*.

2. Dion Cassius, LIV, 21.

3. Aelius Aristide, *Discours*, XXVII, cf. A. Boulenger, *Aelius Aristide et la seconde sophistique*, p. 347 et suiv.; J. H. Oliver, *The ruling power. A study of the Roman Empire ...*, p. 910-911.

4. Tacite, *Annales*, XII, 55 *Nec multo post agrestium Cilicum nationes quibus Cietarum cognomentum, saepe et alias commotae, tunc Troxobore duce montis asperos castris cepere atque inde decursu in litora aut urbes uim cultoribus et oppidanis ac plerumque in mercatores et nauicularios audebant ...*

5. Sénèque le rhéteur, *Controverses*, I, 6 *archipiratae filia*; I, 7 *a piratis tyrannicida dimissus*; VII, 1 *ab archipirata filio dimissus*; Dion Chrysostome, *Euboïque*, 31-32. Thèmes de littérature certes mais que justifient les juristes : *Digeste*, XIII, 6, 18; XLVII, 9, 1, pr.; 3, pr. et 7-8.

6. Aelius Aristide, *Discours*, XXVII; Epictète, *Entretiens*, III, 13, 9 (Greek text).

grands travaux en sa faveur : création ou agrandissement de ports, curage et remise en service du canal joignant la bouche pélusiaque du Nil à la mer Rouge, au sens moderne du mot, construction de phares à l'entrée des ports ou aux points dangereux ¹. Mais, à côté de toutes ces réalisations, il faut mettre aussi les projets qui ne furent point réalisés : création d'un port à la pointe de la botte italienne pour accueillir les navires en danger ², percement de l'isthme de Corinthe ³, création d'un canal pour joindre le Tibre à la région d'Antium, voire de Pouzzoles ⁴. Nous avons vu, d'autre part, comment ces mêmes empereurs ont été amenés, par suite des nécessités du ravitaillement de Rome, à prendre un certain nombre de mesures en faveur de ceux qui y consacraient tout ou partie de leurs activités. Autrement dit, beaucoup plus que sous Auguste, l'Empire se préoccupe de questions économiques : est-ce à dire alors qu'il étend sa main sur le commerce, que la liberté quasi totale du début de l'Empire fait place maintenant à un début de dirigisme? Avantages ne veut pas dire contrôle et le commerce conserve sa liberté.

Cette liberté nous est attestée de la manière la plus formelle par un passage du *Panegyrique* de Trajan : « Ne nous est-il pas donné, déclare Pline le Jeune, de voir comment, sans faire tort à personne, chaque année fournit en surabondance à nos besoins? Car les récoltes ne sont pas, comme un butin de guerre qui ira pourrir dans nos greniers, arrachées aux alliés qui crient justice. Les alliés apportent d'eux-mêmes ce que la terre a produit, le soleil nourri, l'année procuré, et n'étant pas écrasés sous de nouvelles taxes, ils sacrifient aux anciens impôts. Les achats du fisc ne sont jamais achats simulés. De là ces provisions, de là cette annone, dont le prix est fixé d'accord entre enchérisseur et vendeur, de là que règne ici l'abondance et nulle part la famine » ⁵. Il s'agit là, comme nous le rappelle le début du paragraphe, de l'annone qui, grâce aux soins de Trajan, est devenue « pareille à un congiaire perpétuel » ⁶. Pline distingue donc bien entre annone et distributions gratuites : l'annone, c'est le blé du ravitaillement ordinaire vendu tel quel ou sous forme de pain à la population pauvre de Rome. Cette annone est alimentée de deux manières : l'impôt en nature reposant sur certaines régions comme l'Égypte, et auquel Pline assimile sans le dire les produits des terres impériales, c'est-à-dire surtout le blé de l'Afrique, depuis le règne de Néron et les confiscations massives

1. Sur l'œuvre de Trajan, R. Paribeni, *Optimus Princeps*, chap. xvi; pour Néron: Suétone, *Néron*, XIX et XXXVII; Pline l'Ancien, *Histoires naturelles*, IV, 12; Dion Cassius, LXIII, 16; Philostrate, *Vie d'Apollonios*, V, 19; pseudo-Lucien, *Néron au le percement de l'isthme*. Ce dernier texte aurait été composé par l'un des Philostrate pour conseiller la modération à Caracalla d'après J. Korver, *Néron et Musonius*, Mnemosyne, 1950, p. 319-329.

2. Projet de Caligula : Flavius Josèphe, *Antiquités judaïques*, XIX, 2, 5.

3. Cf. ci-dessus, n. 1.

4. Déjà envisagée par César : Plutarque, *César*, 64; puis par Néron : Tacite, *Annales*, XV, 42; Suétone, *Néron*, XXXI; cf. J. Le Gall, *Le Tibre*, p. 125-126.

5. Pline le Jeune, *Panegyrique*, 29, 3-5, *Nonne cernere datur ut sine ullius iniuria omnis usibus nostris annus exuberet? Quippe non ut ex hostico raptae perituraeque in horreis messes nequiquam quiritantibus sociis auferuntur. Deuehant ipsi quod terra genuit, quod sidus aluit, quod annus tulit, nec nous indictionibus pressi ad uetera tributa deficiunt. Emit fiscus quidquid uidetur emere. Inde copiae, inde annona, de qua inter licentem uendentemque conueniat, inde hic satietas nec fames usquam* (trad. M. Durry, Œuvres de Pline, t. IV, coll. Budé, Paris, 1947, p. 120).

6. *Ibid.*, par. 29, 1 *Instar ego perpetui congiarii reor affluentiam annonae*.

auxquelles il procéda ¹; les achats faits par le fisc, c'est-à-dire par la caisse impériale. Ces achats sont faits nécessairement par l'intermédiaire des *negotiatores frumentarii*. Plus difficile à comprendre est la phrase « dont le prix est fixé d'accord entre enchérisseur et vendeur », *de qua inter licentem uendentemque conueniat*, qui semble contredire ce qui précède s'il s'agit de l'annone; il est évident, en effet, que l'État avait toutes possibilités pour imposer ses prix et nous avons vu comment, à plusieurs reprises, en présence de graves troubles du ravitaillement, les empereurs n'ont point hésité à pratiquer la taxation autoritaire. Or, si c'est l'État qui fournit le blé, il n'a pas besoin d'intervenir, il est libre des prix. Nous devons de plus considérer s'il y a dans le texte une véritable synonymie entre *copiae* et *annona*. Nous ne le pensons pas; bien au contraire nous voyons une opposition entre ces deux termes, opposition qui nous permet d'interpréter le passage de Pline comme suit : Trajan a laissé l'administration de l'annone pratiquer pour les blés non fournis par l'impôt les libres principes de l'offre et de la demande, il n'est point intervenu dans les transactions du commerce libre des grains (*copiae*); donc ce commerce continue à exister à Rome même, aux côtés de l'annone étatisée en partie. Mais la liberté n'est point absolue en ce sens que, par l'application de la *lex Julia de annona*, les empereurs peuvent toujours intervenir contre les hausses exagérées et « qu'un châtement est établi contre celui qui agira au détriment de l'annone ou qui fora une société afin d'en faire monter le prix » ². Texte d'Ulpien qui corrobore malgré tout le texte de Pline le Jeune en nous montrant que l'annone s'adresse aussi au grand commerce.

Cette liberté, nous la retrouvons en ce qui concerne les transports, puisque une inscription, déjà rencontrée, d'Hispalis nous montre que le transport des denrées annonnaires, sous le règne de Marc-Aurèle, donnait lieu au paiement par les services de l'annone des *uecturae*, c'est-à-dire du *naulum*, aux naviculaires qui l'avaient assuré ³. Pourtant c'est Commode qui passe pour avoir créé à la fin de l'ère antonine une seconde flotte du blé chargée d'assurer les transports de l'Afrique vers Rome, la *classis Africana Commodiana Herculea* ⁴, création dont les monnaies nous seraient des témoins de premier ordre ⁵. Mais les monnaies, si elles nous assurent de la sollicitude de Commode pour les relations Afrique-Rome, ne nous affirment pas qu'il a créé une flotte annonaire de l'Afrique; d'autre part le texte de l'*Histoire Auguste* présente quelque chose d'excessivement suspect, c'est l'affirmation que Commode créa cette flotte afin de suppléer à une défaillance possible des livraisons de blé par l'Égypte; or, comme l'a montré G. Picard, il y avait beau temps à cette époque que l'essentiel du ravitaillement romain était fourni par l'Afrique ⁶. Ce que l'on peut penser légitimement par contre, c'est que, pour assurer une cohésion

1. G. Ch. Picard, *Néron et le blé d'Afrique*, art. cit.

2. D., XLVIII, 12, 2, pr. *Ulpianus libro IX de officio proconsulis : Lege Julia de annona poena statuitur aduersus eum, qui contra annonam fecerit societatemue coierit, quo annona carior fiat.*

3. CIL, II, 1180.

4. *Histoire Auguste*, Commode, 17, 7 *classem Africanam instituit, quae subsidie esset, si forte Alexandrina frumenta cessassent. Ridicule etiam Carthaginem Alexandriam Commodianam togatam appellauit, cum classem quoque Africanam Commodianam Herculeam appellasset.*

5. M. Rostovzev, *Storia*, p. 453, n. 4.

6. G. Ch. Picard, art. cit., supra, n. 1.

plus grande des livraisons africaines, Commode a obligé les navires africains à naviguer en convois, de même que faisaient de tout temps les navires alexandrins. Ainsi favorisait-il l'annone romaine, ce qui explique alors la légende de ses monnaies, cette *Providentia Augusti* associée au vaisseau ¹ ou à Hercule, représentant l'empereur, donnant la main à l'Afrique ², monnaies qui peuvent être à l'origine du texte de l'*Histoire Auguste*.

Cette époque antonine marque d'un autre côté un progrès indiscutable pour le commerce, progrès qui résulte de la meilleure organisation fiscale de l'Empire. C'est alors que les indirects passent aux mains des fonctionnaires impériaux plus aisément contrôlables par le pouvoir, ce qui fait diminuer notablement les risques d'exaction de la part des employés chargés de prélever ces taxes ³.

La crise consécutive à la mort de Commode ouvre une grave période de troubles qui fatalement a des conséquences économiques : l'Empire divisé, les prétendants en lutte les uns contre les autres, les dégâts et les massacres d'une guerre menée durement de tous les côtés, la destruction de centres économiques importants, comme Byzance ou Lyon, n'ont pas encouragé le commerce; il en est de même des énormes confiscations prononcées par le vainqueur et qui firent passer dans le domaine impérial une grande partie de la production agricole. D'autre part, la faveur accordée par Septime Sévère à certaines régions, pour des motifs plus sentimentaux que politiques, ne s'assortissent pas de préoccupations économiques. La destruction de Byzance ne peut certes guère être compensée par la construction à *Leptis Magna* d'un port sans aucun rapport avec les activités économiques de cette région, comme le montre le petit nombre d'inscriptions concernant le commerce qui ont été trouvées dans la ville ⁴, aussi bien que sa rapide disparition ⁵. C'est sous son règne que l'on voit aussi augmenter le secteur de l'annone. La confiscation des terres espagnoles faisant de l'Empereur l'un des plus grands producteurs d'huile de qualité, celui-ci la répand sur le marché romain sous forme de distributions gratuites journalières ⁶. Cette donnée de l'*Histoire Auguste* n'aurait guère de valeur si elle ne se trouvait en partie confirmée par l'abondance des amphores à huile d'origine espagnole, datant de cette époque, retrouvées dans les débris du « monte Testaccio » ⁷. Mais supposer de là que le patrimoine impérial ait eu ses propres navires pour transporter cette huile d'Espagne à Rome, frustrant ainsi les légitimes aspirations de la navigation commerciale de la Méditerranée occidentale, nous semble un pas difficile à franchir bien que beaucoup l'aient faits, car nous n'en avons aucune preuve matérielle.

1. H. Cohen, *Description historique des monnaies frappées dans l'Empire romain*, t. III, Commode, n^{os} 635 à 640.

2. *Ibid.*, n^{os} 642-644.

3. S. J. De Laet, *Portorium*, p. 403 et suiv.

4. Cf. J. M. Reynolds et J. B. Ward Perkins, *The inscriptions of roman Tripolitania*, Rome, 1952; et cela même si elle se trouve à l'un des débouchés des routes du désert: M. Rostovzev, *Storia*, p. 384 et suiv. et pl. LXVI-LXVII, ou si elle est en rapport avec la grande cité commerciale de Tyr : J. Guey, *Epigraphica tripolitana*, Rev. des Ét. anc., t. LV, 1953, p. 334-358.

5. Ammien Marcellin, XXVIII, 6, 4-18.

6. *Histoire Auguste*, Septime Sévère, 18, 3; Alexandre Sévère, 22.

7. R. Étienne, *Les amphores du Testaccio*, art. cit.

8. T. Frank, *An economic history*, p. 495; *Economic Survey*, t. V, *Rome and Italy of the Empire*, p. 82; R. Étienne, art. cit., *supra*, p. 164-165.

Il n'y en a pas moins là une atteinte grave à la liberté du commerce puisque l'un des produits les plus abondamment réclamés sur le marché de l'*Urbs* lui échappe désormais presque complètement.

Mais la période que nous envisageons a une importance encore plus grande au sujet des rapports des professions commerciales avec l'État, car c'est celle où nous voyons se développer le système associationniste et celle où l'État semble commencer à s'intéresser d'un peu trop près à ce système, lui accordant des privilèges assortis d'obligations. Transformation du monde professionnel qui nous est connue tout aussi bien grâce à l'abondance des textes juridiques qui la concernent que par l'abondance des inscriptions, mais transformation qui ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes considérables.

Le premier qui se pose à nous est une fois de plus un problème de pure terminologie, mais d'une terminologie tout imprégnée de sens juridique, tout au moins par les romanistes modernes ¹. Les associations que nous connaissons portent en général les noms soit de *corpus* soit de *collegium*; la question est donc de savoir si ces deux mots sont synonymes et, surtout, s'ils l'ont toujours été. La question se complique du fait qu'il existe au *Digeste* un texte de Gaius, manifestement corrompu, qui semble faire du mot *corpus* une qualité particulière possédée par certaines associations autorisées par l'État, alors que les autres n'en seraient point pourvues. Ce texte, bien connu, ne peut qu'être donné dans sa totalité : *neque societas neque collegium neque huiusmodi corpus passim omnibus habere conceditur : nam et legibus et senatus consultis et principalibus constitutionibus ea res coercetur. Paucis admodum in causis concessa sunt huiusmodi corpora : ut ecce uestigialium publicorum sociis permissum est corpus habere uel aurifodinarum uel argentifodinarum et salinarum. Item collegia Romae certa sunt, quorum corpus senatus consultis atque constitutionibus principalibus confirmatum est, ueluti pistorum et quorundum aliorum, et nauiculariorum qui et in prouinciis sunt*. La suite du texte explique quels sont les avantages accordés à ces collèges, sociétés ou associations de quelque nom que ce soit : elles peuvent posséder, avoir des affaires communes, un agent ou un syndic pour les représenter ². Ce texte, pris à la lettre par certains, comme F. M. De Robertis ³, a été corrigé par d'autres qui ont transformé *societas* en *societatem* ⁴ ou en *societati* ⁵, voire *sodalitium* ⁶. D'autres, plus radicaux encore, considèrent comme interpolé, et par conséquent sans intérêt pour le sens du passage chez Gaius, tout le début du texte jusqu'à et y compris *huiusmodi* ⁷. Dans l'acception textuelle, grammaticalement plus qu'incorrecte, *societas*, *collegium* et *corpus* sont à peu de choses près synonymes, alors que dans les autres l'essentiel est

1. Cf. à ce propos les remarques de P. W. Duff, *op. cit.*, p. 35 en particulier, au sujet des recherches de L. Schnorr von Carolsfeld, *op. cit.*, p. 196 et suiv., sur la personnalité juridique.

2. *D.*, III, 4, 1.

3. F. M. De Robertis, *Diritto associativo*, p. 232.

4. *Haloandri Digestorum*, Nuremberg, 1529, cf. Th. Mommsen et P. Krüger, *Digeste*, p. 72.

5. P. W. Duff, *op. cit.*, p. 147.

6. M. Cohn, *Zum römischen Vereinsrecht*, Berlin, 1873, p. 176, suivi par L. Mitteis, *Römisches Privatrecht bis auf die Zeit Diokletians*, Leipzig, 1908, p. 396.

7. G. Beseler, *Beiträge zur Kritik der römischen Rechtsquellen*, t. IV, Tübingen, 1920, p. 120.

la formule *corpus habere*; le *corpus* est quelque chose de plus que la simple association qui est accordée dans certains cas aux collèges et aux sociétés. Reste à savoir ce que recouvre cette notion de *corpus*. Pour la plupart, elle signifie la capacité juridique, capacité juridique dont le contenu est exprimé dans le paragraphe suivant ¹. Autrement dit le fait d'être autorisé donne à une association la possibilité d'être *ad exemplum rei publicae*. Nous voyons immédiatement une première conséquence de ce fait : c'est qu'un collège non autorisé peut parfaitement exister sans être pour cela illicite, mais il n'a pas de réalité légale. On est donc obligé d'admettre que la dissolution des collèges au nom de la *lex Julia* ne concernait qu'une catégorie de collèges, sans doute les associations sans but bien déterminé qui étaient nées sous le couvert des événements politiques de la fin de la République et des guerres civiles, et dont les activités, de ce fait, risquaient d'être dangereuses pour l'État ². C'est d'ailleurs bien là ce que répond Trajan à Pline le Jeune qui vient, à la suite d'un incendie, de lui demander l'autorisation de créer un collège de pompiers à Nicomédie : dans le pays de Bithynie, les associations tournent rapidement aux factions et aux hétéiries ³, c'est donc cela qui est interdit par la loi. Mais le texte de Pline est intéressant en ce sens qu'il ne prétend pas réunir dans un collège tous les *fabri* de la ville, mais uniquement un certain nombre, 150, qu'il estime suffisant pour assurer la lutte contre le feu. À côté de ces *fabri* organisés sous le contrôle de l'État, il serait resté nombre d'autres *fabri* inorganisés, ou groupés volontairement dans des associations non reconnues, des associations dont les membres ne seraient pas *in idem*.

A cette doctrine quasi traditionnelle s'oppose celle proposée par F. De Visscher, à la suite de ses études sur les sens de *σωμα* dans les édits de Cyrène ⁴. Pour lui, *habere corpus* signifie « le privilège accordé aux associés d'appliquer et d'opposer aux tiers le statut unitaire des biens communs » ⁵.

Nous voyons ainsi que, si le terme de *collegium*, non plus que celui de *societas*, voire même celui de *sodalitium* parfois utilisé pour désigner une association, ne présente pas de difficultés, celui de *corpus* est beaucoup plus ambigu. Si nous en croyons la théorie courante et celle de F. De Vischer, il ne pourrait désigner à proprement parler une association au milieu du II^e siècle, à l'époque où écrit Gaius. Ce n'est que plus tard, à la fin de ce siècle, mais plus vraisemblablement au début du III^e siècle que le terme serait devenu pratiquement synonyme de *collegium*; puis au IV^e siècle, il serait devenu le terme normal pour désigner les associations professionnelles et ce serait en vertu de cette évolution que les glossateurs, puis les compilateurs du *Digeste*,

1. Depuis F. K. von Savigny, *System des heutigen römischen Rechts*, t. II, p. 285, jusqu'à P.W. Duff, *op. cit.*, p. 125-126, contre l'autre opinion plus ancienne qui considère que la formule *corpus habere* veut dire « faire une association légale », soutenue encore récemment par L. Schnorr von Carolsfeld, *op. cit.*, p. 153 et 240; F. M. De Robertis, *Diritto associativo*, p. 295, 333 et 334; B. Eliachevitch, *La personnalité juridique en droit privé romain*, Paris, 1942, p. 264.

2. P. W. Duff, *op. cit.*, p. 109-128.

3. Pline le Jeune, *Lettres*, X, 33 et 34 particulièrement 34, 1 *Quodcumque nomen ex quacumque causa dederimus iis qui in idem contracti fuerint, hetaeriae eaeque breui fient*.

4. F. De Visscher, *Les édits d'Auguste découverts à Cyrène*, Paris, 1940.

5. *La notion de corpus et le régime des associations privées à Rome*, Scritti. .. Ferrini, t. IV, Pubblicazioni dell'Università del Sacro Cuore, N. S., t. XXVIII, Milan, 1949, p. 43-54, cité p. 50.

auraient transformé les textes les plus anciens concernant les droits et les devoirs des associations professionnelles.

Le témoignage des inscriptions concorde-t-il avec ces hypothèses des juristes contemporains? Parmi les associations qui auraient ainsi reçu le droit de *habere corpus* en province, Gaius cite nommément les naviculaires; c'est donc vers eux qu'il nous faut nous tourner puisque tout aussi bien nous avons un certain nombre de renseignements les concernant pour cette même période, renseignements qui ne sont par conséquent pas susceptibles d'avoir été remaniés ou interpolés par des éditeurs postérieurs. Nous trouvons ainsi, à Arles, datées du II^e siècle par la forme de leurs lettres, plusieurs inscriptions : une concernant un naviculaire qui semble être un naviculaire indépendant, puisque aucune mention d'appartenance à une association ne se trouve sur son épitaphe qui précise, par contre, qu'il était incorporé aux sévirs augustaux de la ville ¹; deux nous faisant connaître des *quinque corpora nauiculariorum* ²; une autre qui est élevée à la mémoire d'un naviculaire curateur de ce même *corpus* ³; enfin des inscriptions encore moins datables nous parlant d'un *apparitor nauiculariorum* ⁴ et d'un nommé *Nauicularius* qui doit être un affranchi d'une association de naviculaires ⁵. Il serait évidemment facile, si l'on admet les théories que nous venons d'examiner, de dire que nos inscriptions sont toutes postérieures à l'évolution sémantique de *corpus*, telle qu'elle a été définie. Mais ce serait esquisser la difficulté qui réside dans la présence de plusieurs *corpora* dans le port gaulois à un certain moment, alors qu'à un autre il n'y en a plus qu'un seul. Or à l'exception du port d'Ostie, mais le problème n'y est pas exactement le même ⁶, nous ne trouvons nulle part ailleurs dans les inscriptions cette multiplicité d'associations pour une même profession. Pour nous, il paraît évident que l'évolution sémantique de *corpus* est réelle, au moins pour ce qui est de son point d'aboutissement, c'est-à-dire la synonymie avec *collegium*; par conséquent, l'inscription qui nous fait connaître un *corpus* unique, qui devait rassembler tous les membres de la profession acceptant d'en faire partie, doit être la plus tardive. Pour l'inscription qui a trait à un naviculaire : elle peut être antérieure à toute organisation, mais elle peut être également contemporaine, du fait que l'association n'est pas obligatoire comme nous l'avons vu par le texte de Pline. Il peut donc s'agir d'un naviculaire indépendant. Quant aux cinq *corpora*, il ne peut être question de cinq collèges, on n'en verrait pas la nécessité; il ne peut non plus être question d'attribuer à ce mot le sens de capacité civile ou juridique, encore moins celui de possessions communes, cela n'aurait aucun sens. Or si nous considérons les inscriptions dans lesquelles ils se trouvent, nous voyons qu'il s'agit de textes se rapportant très étroitement à leurs activités professionnelles. L'une est la dédicace en commun faite par nos groupes de naviculaires en l'honneur d'un fonctionnaire de l'annone, Cominius Boethus Agricola Aurelius Aper, leur patron, qui

1. *CIL*, XII, 704.

2. *CIL*, XII, 672; III, 14165.

3. *CIL*, XII, 982.

4. *CIL*, XII, 718.

5. *CIL*, XII, 853.

6. L'importance du port amenant une division du travail beaucoup plus poussée on peut supposer que certains collèges aux fonctions très voisines y existent sans être pour autant des entreprises proprement dites.

leur avait vraisemblablement rendu quelque service insigne pour mériter non seulement l'épithète d'*optimus*, qui va de soi, mais aussi celle d'*innocentissimus*, très vertueux ou très honnête ¹. L'autre, c'est la lettre retrouvée à Beyrouth par laquelle un fonctionnaire de l'annone, vraisemblablement le préfet de l'annone Claudius Julianus, du début du III^e siècle, fait connaître la décision qu'il a prise, à la suite d'une protestation des *quinque corpora*, contre les agissements des *mensores* qui utilisaient à leur détriment des mesures falsifiées. Il en résulte que nos naviculaires assuraient une partie des transports de l'annone romaine, qu'ils étaient payés en fonction des quantités transportées, et que la fraude des mesureurs devait amener des contestations lorsqu'ils présentaient leurs dimissoires pour recevoir ces *uecturae* que nous ont fait connaître l'inscription de Hispalis ². Ces cinq *corpora* ne peuvent donc être que des entreprises de transport maritime, analogues comme nous l'avons dit aux *societates* de publicains. Or c'est bien là ce que dit le texte de Gaius.

C'est-à-dire qu'il y a une intrusion de l'État dans l'organisation des sociétés commerciales, tout au moins de celles qui lui sont utiles, et qu'il leur faut une reconnaissance officielle pour former un *corpus* qui leur donne le droit d'être considérées non plus comme un agrégat de personnes indépendantes, mais comme une unité juridiquement reconnue, pouvant discuter de puissance à puissance avec l'administration de l'annone. Mais, comme nous l'avons vu, cette reconnaissance ne va pas à l'époque jusqu'à attribuer indifféremment à tous les avantages consentis à ceux qui acceptent d'assurer le service de l'État; ces avantages sont purement personnels ³. On ne peut donc pas parler de régime corporatif à cette époque, si l'on entend par là un régime de contrainte. Cela veut dire, si l'on préfère, qu'un *corpus* de naviculaires est placé sur le même pied qu'une entreprise individuelle de transport maritime, qu'elle soit le fait de naviculaires ou de *domini nauium*; de ce fait il a les mêmes capacités juridiques.

Nous devons donc distinguer très nettement pour cette raison entre les *corpora nauiculariorum* et les *collegia* qui nous sont connus par ailleurs, comme le *collegium nauiculariorum* de Pisaurum ⁴, ceux-ci n'étant que de simples associations de naviculaires sans but purement professionnel. Si notre hypothèse est exacte nous devons admettre, et rien ne s'y oppose, que les deux inscriptions qui nous font connaître un *corpus nauicularii maris Hadriatici* se réfèrent à une entreprise de transport maritime, dont le siège semble bien avoir été à Ostie, et qui avait pour but l'exploitation des lignes de navigation entre l'Adriatique et les ports du Tibre; ce qui nous paraît plus normal que d'y voir un collège groupant les naviculaires des bords de l'Adriatique, car alors on ne verrait pas pourquoi ils auraient leur siège à Ostie et non dans l'un des ports de l'Adriatique, ce qui semblerait tout de même plus normal ⁵.

Mais ce qui complique les choses, c'est que, dans cette même période, nous voyons beaucoup d'autres *corpora* auxquels il paraît difficile de donner le sens que nous venons de définir, en particulier tous ceux que nous avons vus en

1. *CIL*, XII, 672 ... *patrono optimo et innocentissimo*.

2. *CIL*, II, 1180.

3. Cf. ci-dessus p. 451-452.

4. *CIL*, XI, 6362, 6369, 6378.

5. *CIL*, VI, 9682; XIV, 409.

rapport avec les fonctions portuaires d'Ostie. Si certains d'entre eux, comme les *quinque corpora nauigantium*¹, peuvent à la rigueur entrer dans notre catégorie; s'il en est de même des *corpora* de commerçants, comme le *corpus negotiantum Malacitanorum*²; nous avons vu que, pour les *corpora mensorum* ou les *corpora fabrorum naualium*, il ne pouvait s'agir que de collèges au sens large du mot. Autrement dit, il y a dès cette époque et peut-être même avant, une dualité de sens. D'une part, le *corpus* est une entreprise, d'autre part, le *corpus* est une association professionnelle. Mais le lien entre les deux sens peut résulter de ce que les uns comme les autres sont reconnus par l'État en tant que groupes de gens assurant une profession nécessaire et ayant droit, en tant que tels, à une certaine reconnaissance juridique. Nous retrouvons donc toujours la notion de capacité juridique, bien que le mot de *corpus* par lui-même ne puisse la signifier expressément.

Nous devons également remarquer que dans certaines régions, à Lyon par exemple, nous ne connaissons strictement que des *corpora* professionnels, ce qui correspond également à l'affirmation de Gaius; malheureusement, il nous est impossible de leur assigner une date précise. Pouvons-nous cependant considérer que, lorsque les inscriptions nous parlent du *corpus nautarum*, il s'agit d'une entreprise plutôt que d'une simple association professionnelle? Peut-être, si nous considérons le fait qu'il semble y avoir eu plusieurs *corpora* de nautes: les nautes du Rhône et de la Saône³, les nautes du Rhône naviguant sur la Saône⁴, les nautes du Rhône naviguant sur le Rhône⁵, les nautes de la Saône et de la Loire⁶, et les nautes de la Saône⁷ que l'on peut penser, d'après l'écriture des inscriptions, appartenir au II^e siècle, avant le désastre subi par la ville par suite de son allégeance à Clodius Albinus. Tout cela nous montre la complexité d'un problème qu'il est impossible de résoudre complètement dans tous ses aspects. Cependant, cela nous permet de voir qu'en fait une très grande liberté subsiste pendant toute cette période, quand bien même la part du commerce libre diminue en ce qui concerne le ravitaillement de Rome.

Nous pouvons nous demander en terminant quel était le partage d'attributions entre le Sénat et l'Empereur dans l'octroi de la dignité, si on peut employer ce mot, de *corpus* à telle ou telle entreprise, ou à tel ou tel collège. Ce qui vient tout d'abord à l'esprit, c'est que le Sénat accorde semblables autorisations aux provinces sénatoriales et l'Empereur aux provinces impériales. Mais ce serait oublier le droit éminent possédé par l'Empereur sur l'administration des provinces sénatoriales dès l'époque d'Auguste. Le cas le plus notoire est celui de la Bithynie sous le gouvernement de Pline le Jeune. C'est une province sénatoriale et, pourtant, c'est à Trajan et non au Sénat que Pline demande l'autorisation de créer un collège de pompiers. En fait, il semble bien qu'il n'y avait pas de règle très précise, mais que la sphère

1. *CIL*, XIV, 170 et sans doute XIV, 352 et 4144.

2. *CIL*, VI, 9677.

3. *CIL*, XIII, 1918; XII, 3316 et 3317.

4. *CIL*, XIII, 1960, 1966.

5. *CIL*, XIII, 1996.

6. *CIL*, XIII, 1709.

7. *CIL*, XIII, 1911, 1972, 2009, 2020, 2028; VI, 29722.

la plus habituelle d'action sénatoriale était l'Italie où nous trouvons ainsi des *societates*¹, des *corpora*², voire même des *collegia*, mais à fonction religieuse plus que professionnelle³, qui se réclament d'une autorisation *ex senatus consulto*⁴.

Nous voyons donc que tout le Haut-Empire a en fait connu essentiellement un régime de liberté en ce qui concerne le commerce maritime, puisque l'État s'adresse à des organismes privés pour ses transports et non à des organismes d'État ou étatisés. La flotte du blé d'Alexandrie, connue par des inscriptions de l'époque des Sévères étant beaucoup plus, comme nous l'avons dit, un convoi qu'une flotte officielle. Cependant, la hantise du ravitaillement de Rome a déjà conduit les empereurs à prendre des mesures dangereuses pour cette liberté, mais dangereuses pour l'avenir et pour un secteur assez étroit de l'économie, celui de l'annone. Bien plus, si nous en croyons l'*Histoire Auguste*, un pas de plus aurait été fait dans ce sens et toujours par Alexandre Sévère qui aurait délibérément obligé tous les corps de métier romains à se grouper en corporations : « Il établit en corporations tous les marchands de vin, marchands de lupins, marchands de chaussures, ainsi que tous les métiers; il leur donna des défenseurs pris dans leur sein et fixa les juridictions dont elles dépendraient »⁵. Dans l'esprit de l'auteur, pareille mesure qui nous semble être une atteinte à la liberté professionnelle et une marche vers un régime de caste, était une mesure conservatrice, favorable à la profession qui pourrait ainsi se défendre contre les abus, sinon du pouvoir, tout au moins de ses agents. Mais, et toujours pour les mêmes raisons, nous nous refusons à admettre la validité de ce texte pour la période à laquelle il est censé se rapporter, car il reflète trop les préoccupations du IV^e siècle et ne cadre pas avec les données du *Digeste* qui, pour cette époque, nous parle uniquement de *negotiatores*, sauf quelques cas très précis, et non de corporations de commerçants, et cela même lorsqu'il énumère les privilèges auxquels ils ont droit en compensation de l'aide apportée à l'État⁶. Il se peut cependant que l'auteur ait été influencé par l'abondance des inscriptions collégiales de l'époque des Sévères, sans comprendre la différence existant entre les collèges du III^e siècle commençant et ceux du IV^e siècle.

III. Commerce et État des Sévères à Constantin

La tourmente du III^e siècle, avec les entraves apportées à la bonne marche de toute saine activité économique, a eu évidemment des conséquences catastrophiques pour l'organisation commerciale. Les invasions, la faiblesse du pouvoir impérial, aussi bien que la sécession de régions entières de

1. *CIL*, X, 1647, il est vrai que ces *socii scabillarii* de Pouzzoles semblent être les mêmes que les membres du *collegium scabilliariorum* de X, 1642-43.

2. Par exemple *CIL*, VI, 1872 (*corpus piscatorum et urinatorum*), XIV, 168-169 (*corpus fabrum naualium Ostiensium*).

3. *CIL*, VI, 4416 (*collegium symphonicorum*), 29691 (*collegium dendrophorum*).

4. Cf. sur la question F. M. De Robertis, *Diritto associativo*, p. 223 et suiv.

5. *Histoire Auguste*, Alexandre Sévère, 33 *Corpora omnium constituit uinariorum lupinariorum caligariorum et omnino omnium artium, idemque ex sese defensores dedit, et iussit qui ad quos iudices pertineret*.

6. *D.*, L, 6, 6 (5).

l'Empire, portent un coup très dur au commerce et en tout premier lieu au ravitaillement de Rome. C'est l'époque où les arrivages espagnols cessent au port de Rome comme le montre l'arrêt des dépôts du « monte Testaccio »¹. De même, la sécession gauloise arrête le commerce de cette province, les blés d'Alexandrie n'arrivent plus à Rome et les blés africains eux-mêmes, malgré la proximité du pays, durent arriver souvent fort mal jusqu'aux greniers de l'annone. Le spectre de la famine dut ainsi s'étendre souvent au-dessus de la population de l'*Urbs*, heureuse encore quand celui de la peste ne venait pas s'y ajouter comme au temps de Gallien². Dans ces temps troublés, la population aspire à la paix et il suffit d'un moment de répit pour que les écrivains officiels célèbrent ses vertus³. Mais, ce qui est le plus grave, c'est que la décadence de l'économie monétaire a tout à la fois pour résultat, le cours forcé imposé par l'État, ou ce qui en reste, et le refus de ce même État de percevoir les impôts dans cette même monnaie. Ainsi l'annone, fournie jusqu'ici par les terres impériales et par le commerce privé, devient-elle exclusivement le rapport d'un impôt en nature reposant sur le cultivateur plus que sur le *possessor*, et dans l'impôt entre son transport vers les greniers impériaux. Seules quelques régions, comme l'Orient sous la domination de la dynastie usurpatrice de Palmyre, connaissent encore une économie traditionnelle⁴.

D'un autre côté c'est le désir de soulager les pauvres, et en premier lieu ceux de ses communautés, qui aboutit à lancer l'Église dans les opérations commerciales. Mais, entraînés par les circonstances, il semble que certains évêques aient outrepassé les limites de ce que réclamait la simple charité pour se lancer à leur tour dans la spéculation, peut-être d'ailleurs avec les meilleures intentions du monde, au grand scandale de certains comme saint Cyprien⁵. C'est par contre le désir de faire fortune qui soutient les quelques commerçants qui continuent à sillonner une mer pleine d'embûches par suite de la reprise de la piraterie⁶.

Nous n'avons point l'intention de refaire ici le tableau de cette décadence

1. R. R. Étienne, *art. cit.*

2. Zosime, I, 37.

3. Pseudo-Aristide, *Sur la royauté* (discours XXXV de l'édition des œuvres d'Aelius Aristide de Keil). Sur l'attribution du discours au règne de Philippe l'Arabe, cf. M. Rostovzev, *Storia*, p. 523, n. 15, sur son utilisation pour l'histoire de la période, cf. M. Rostovzev, *Storia*, p. 523-527; W. Ensslin, *The Senate and the army*, dans C.A.H., t. XII, p. 88-89; et A. Calderini, *I Severi*, p. 254-255.

4. Les rapports commerciaux de Palmyre avec l'Égypte expliquent ainsi la tentative faite par Zénobie pour s'emparer de la vallée du Nil; de même on peut penser à des motifs économiques pour sa conquête de l'Asie Mineure.

5. Cyprien, *Sur les tombés*, 6.

6. Sur la piraterie : J.-M. Sestier, *La piraterie dans l'Antiquité*, Paris, 1880, p. 260-274, mais très incomplet; de même l'ouvrage classique de H.A. Ormerod, *Piracy*, s'arrête malencontreusement avec la fin de la dynastie antonine. Pourtant sa reprise nous est attestée dès le règne d'Alexandre Sévère par l'inscription en l'honneur de P. Sallustius Sempronius Victor pourvu d'un commandement extraordinaire pour « ramener la paix sur toute la mer par la force du fer » (*IGRRP*, IV, 1057). D'autres renseignements nous sont fournis pour le règne de Valérien par l'inscription en l'honneur de Valerius Statilius Castus, préposé aux *vexillationes* de Termessos, pour avoir rétabli la paix sur terre et sur mer (*IGRRP*, III, 481); sous Probus par Zosime, I, 69 et l'*Histoire Auguste*, *Probus*, 16, 4; de même les données plus générales du discours *Sur la royauté* ou de saint Cyprien, *A Donat*, 6. Cf. A. von Domaszewski, *Untersuchungen zur römischen Kaisergeschichte. IV. Die Piraterie im Mittelmeer unter Severus Alexander*, Rheinisches Museum, t. LVIII, 1903, p. 382-390.

du monde romain tracé magistralement par M. Rostovzev ¹, mais seulement de nous demander dans quelle mesure cette situation a transformé les structures du commerce maritime. En effet, constatant un régime essentiellement libéral avant la crise et un régime de contrainte au IV^e siècle, les historiens concluent logiquement que la crise est à l'origine de cette évolution et que c'est au cours du III^e siècle que s'est fait le passage entre le libéralisme et le dirigisme.

Que la crise ait amené une décadence à peu près totale du commerce maritime est un fait qui nous semble assuré d'une manière certaine, même s'il ne nous est pas attesté par des documents formels; mais que la crise ait eu pour conséquence une mainmise de l'État sur tout le monde du travail, y compris celui du commerce maritime, nous semble, et nous ne sommes pas seul à le penser, une pure pétition de principe ². Le raisonnement nous paraît en effet assez peu solide. On dit en règle générale que devant la dépopulation, la crise agraire, la crise des moyens de communication et, évidemment, la crise monétaire, les empereurs, incapables par ailleurs de faire face à la crise tant économique que politique qui s'abattait sur l'Empire, ont été amenés pour assurer la subsistance des armées et celle de Rome à imposer aux corps de métier en rapport avec l'annone un asservissement à peu près total à l'État. Or, il nous semble que, pour imposer un pareil asservissement avec quelques chances de succès, il aurait fallu un pouvoir fort et non pas un pouvoir faible. D'autre part, les premières mesures, assurées par des documents autres que ceux de l'*Histoire Auguste* toujours sujette à caution, concernant l'organisation de nouvelles distributions alimentaires à la population de Rome ne remontent qu'à Aurélien, c'est-à-dire en fait au premier empereur qui soit arrivé à surmonter la crise politique, au véritable précurseur de Dioclétien ³.

Ce point de vue est confirmé par les données que nous pouvons tirer des enseignements de la littérature juridique. Ce n'est certes pas vers le *Digeste* qu'il faut nous tourner, celui-ci ne nous ayant laissé que fort peu de textes originaires de cette période, mais vers le code Justinien. Ce dernier à l'inverse du Théodosien, son précurseur le plus illustre, nous a conservé un certain nombre de lois tant de l'époque classique du Haut-Empire que de celle de la grande crise du III^e siècle. Or nous remarquons que, dans les titres qui concernent plus directement les problèmes que nous envisageons, à une exception près (loi de Valérien et de Gallien de 260 et loi de Dèce de 249 sur l'annone ⁴), ou le code cite des lois antérieures à la crise puis, sautant par-dessus celle-ci, des lois de Dioclétien et de Constantin, ou il ne cite que des lois postérieures à Dioclétien. Cela est valable aussi bien pour ce qui concerne les naviculaires ⁵ et

1. M. Rostovzev, *Storia*, p. 543-583.

2. Nous nous retrouvons ainsi avec G. Mickwitz, *Die Kartellfunktionen der Zünfte*, Societas scientiarum fennica : Commentationes humanarum litterarum, t. VIII, 1936, p. 166 et suiv., contre la thèse traditionnelle soutenue par J. P. Waltzing, *Corporations*, t. II, p. 259 : « Si nous ouvrons le code Théodosien, nous voyons immédiatement que dans le cours du III^e siècle un profond changement s'est opéré », ou par A. Piganiol, *L'économie dirigée dans l'Empire romain au IV^e siècle*, Scientia, 1947, p. 95-100; voire même par F. De Robertis, *Diritto associativo*, p. 418 : « Una trasformazione profonda si è evidentemente operata nel corso del III^o secolo, ma di essa ignoriamo le fasi sia preparatorie che finali ... ».

3. *Histoire Auguste*, Aurélien, 48; Zosime, I, 61.

4. *CJ*, X, 16, 2 et 3.

5. *CJ*, XI, 2, lois postérieures à Constantin.

la législation sur les naufrages ¹ que pour tout ce qui touche au prêt maritime ², au canon frumentaire ³, à l'*actio exercitoria* ⁴, voire même à l'annone militaire ⁵ qui serait justement à l'origine de cette transformation. De plus les fragments maritimes de l'Édit du maximum de Dioclétien nous montrent qu'au moment où l'empereur voulut établir son tarif, les transports maritimes connaissaient une liberté totale, puisque non seulement ils nous donnent le tarif des transports pour les denrées privées, mais également ceux pour les denrées de l'annone ⁶. Si les transports maritimes avaient été à ce moment entre les mains de l'État, si le naviculariat avait été un service public, la présence d'un tarif spécial pour les transports des denrées fiscales n'aurait pas été nécessaire. Il nous faut donc considérer que, comme dans les périodes précédentes, l'État s'adressait pour ses transports à des entreprises libres de toutes contraintes à son égard.

IV. Commerce et État au IV^e siècle

Si nous considérons la situation de Rome et de Constantinople telle qu'elle nous apparaît au travers du code Théodosien, et, pour Rome, au travers de l'œuvre de Symmaque, nous avons l'impression de nous trouver en présence d'un monde étrange dans lequel toutes les professions, y compris celles du commerce de ravitaillement, sont embrigadées au service de l'Etat, mais embrigadées peu à peu corps et biens; cela par l'intermédiaire de *corpora* qui ne sont plus des associations volontaires ou des sociétés commerciales, mais des organismes officiels à la disposition des autorités. Dans ces organismes, on n'entre pas comme on veut et, quand on y est entré, on n'en sort plus qu'exceptionnellement; en outre votre héritier est à son tour obligé de rester au service de la corporation dont vous faisiez partie. Cet état de chose est valable également pour les corporations qui assurent les transports maritimes des denrées fiscales, les naviculaires, étroitement soumises à l'autorité des fonctionnaires de l'annone. Quant au commerce des vivres, il semble remplacé par tout un système de distributions gratuites ou semi-gratuites faites par l'État et alimentées par l'impôt en nature fourni par certaines provinces; c'est pourquoi les classiques *negotiatores frumentarii, olearii, uinari* sont ignorés en fait du code Théodosien. Il en résulte donc que le système de liberté, que nous avons vu présider aux relations commerciales pendant toute la durée du Haut-Empire et vraisemblablement pendant la crise du III^e siècle et même sous Dioclétien, n'existe plus et a fait place à un dirigisme total. La société serait maintenant une société de classes professionnelles liées héréditairement à leurs fonctions. Cette situation en germe dans les premières années du siècle aurait peu à peu pris de l'ampleur pour atteindre son plein développement dans la seconde moitié du siècle, sans doute par suite de l'action autoritaire de l'empereur

1. *CJ*, XI, 6, 1 d'Antoninus, puis 2 de Valentinien.

2. *CJ*, IV, 33, lois de, Dioclétien.

3. *CJ*, XI, 23 à partir de Valentinien.

4. *CJ*, IV, 25 lois d'Antoninus (Caracalla), d'Alexandre Sévère et de Dioclétien.

5. *CJ*, XII, 37 débute par une loi de Constance, se référant, il est vrai, à une *repetita consuetudo*.

6. Cf. ci-dessus, p. 371.

Valentinien qui en porterait en quelque sorte la responsabilité aux yeux de l'histoire ¹.

En présence de cette position classique, nous devons nous poser un certain nombre de questions : le code ne nous fait connaître en fait que ce qui concerne Rome, Constantinople et le service de l'annone chargé du ravitaillement des deux capitales; avons-nous donc le droit d'extrapoler et d'étendre à toutes les régions de l'Empire ces données relativement limitées? A supposer que nous le puissions pour une catégorie professionnelle déterminée, par exemple les transporteurs maritimes, pouvons-nous l'étendre à toutes les catégories professionnelles, par exemple aux commerçants? Même pour ce qui a trait aux corporations obligatoires, devons-nous considérer qu'elles sont dans la dépendance totale de l'État, ou bien au contraire jouissent-elles dans une certaine mesure de la liberté, sinon elles, tout au moins leurs membres?

Les travailleurs des ports

Les enseignements du code Théodosien à leur sujet sont assez formels : les travailleurs des ports forment au IV^e siècle à Rome et à Ostie des corporations placées sous l'autorité des fonctionnaires soit de l'annone, soit de la préfecture de la Ville, soit de la préfecture du prétoire d'Italie ². Leur nombre semble être beaucoup plus limité que par le passé, puisque les textes ne nous font guère connaître que les *mensores*, les *saccarii* et les *caudicarii*. Mais, contrairement à ce que l'on pourrait penser, aucun texte au IV^e siècle ne nous parle d'une hérédité de ces fonctions, ni de l'assujettissement des biens à la corporation. Par contre, si nous exceptons les *mensores*, qui sont par leur fonction beaucoup plus des fonctionnaires de l'annone groupés en corporation, qu'une corporation passée au service de l'État, nous voyons qu'il existe une certaine liberté de la profession. C'est-à-dire qu'à côté de la corporation, il existe des travailleurs libres qui peuvent dans une certaine mesure concurrencer la corporation, ou, si le besoin s'en fait sentir, venir à son aide. C'est ainsi que le code Théodosien nous montre l'État, à la demande de la corporation, chercher à limiter la concurrence faite aux *saccarii* par les débardeurs libres, en imposant de lourdes charges à ceux qui ne voudraient pas passer par leurs services. De même les avantages consentis aux membres de la corporation sont tels qu'aucune crise de recrutement ne semble l'avoir menacée, celui-ci est totalement libre et ceux qui y entrent bénéficient aussitôt de tous ces avantages ³. Si nous nous tournons du côté des *caudicarii*, la situation, sans être tout à fait semblable, est assez voisine. Nous voyons une limitation caractéristique : les membres de la corporation ne peuvent faire partie de celle des *pistores*, des boulangers, et inversement ⁴. Cela s'explique si l'on considère que les deux fonctions réclament une certaine fortune de la part de ceux qui s'y consacrent et que, par conséquent, l'appartenance aux deux risque d'être dommageable à l'une et à l'autre; mais,

1. A. Piganiol, *L'Empire chrétien*, p. 152, 159 et 172 : « Il semble qu'il ait songé à grouper les citoyens dans des corporations, en principe héréditaires, dont chacune serait affectée à un service public ».

2. A. Chastagnol, *La préfecture urbaine*, I^{re} partie, chap. I et II; II^e partie, chap. IV, *passim*.

3. C. Th., XIV, 22.

4. C. Th., XIV, 3, 2.

ce qui devait être plutôt à l'origine de cette mesure, c'est que les *caudicarii* étaient conjointement avec les *mensores*, responsables de la livraison du blé aux boulangers ¹ si bien que leur appartenance aux deux corporations aurait pu les inciter à toutes sortes de fraudes à leur avantage et au détriment tout à la fois des deux corporations et du service. Bien qu'apparaissant incidemment dans le code sous la forme d'une corporation unique, le corpus des *caudicarii*, que l'on doit sans doute assimiler à celui des *caudicarii infernates* qui apparaissent sur une inscription d'époque constantinienne ², n'absorbait pas toute la navigation fluviale du Tibre. Aux côtés de ses membres, nous voyons ceux que le code se contente d'appeler les nautes du Tibre, les mêmes que les *naucularii amnici* de l'*Histoire Auguste* ³; ce sont des travailleurs libres et comme tels non astreints en temps normal au service de l'État, bien que celui-ci puisse les réquisitionner dans les cas de crise, réquisition qui ne va pas contre le principe de leur liberté.

Si nous nous tournons du côté du reste de l'Empire, nous nous heurtons à une absence quasi totale de documents. Certes nous voyons que les rivières sont toujours naviguées, mais les nautes qui les parcourent sont-ils, comme au temps du Haut-Empire, groupés ou non en corporations, nous l'ignorons. Cependant, quelques témoignages nous permettent de penser que certains d'entre eux sont dans la dépendance des grands seigneurs terriens dont ils assurent les voyages ainsi que le transport de leurs récoltes ⁴. Mais ces barques peuvent toujours être soumises à la réquisition. Cela nous est prouvé, pour les débuts de l'époque constantinienne, par ce que nous rapporte le panégyriste de l'Empereur au sujet de la marche de Constantin du Rhin vers Arles, puis Marseille pour combattre son beau-père Maximien. Nous voyons ainsi que les troupes de Germanie, après avoir gagné les rives de la Saône par voie de terre, furent embarquées à Chalon-sur-Saône sur une flottille fluviale qui ne peut être une flottille militaire puisque nous n'en connaissons pas sur la Saône et le Rhône. Ce ne pouvaient donc être que les barques des nautes de ces deux fleuves réquisitionnées à cet usage ⁵.

Quant aux débardeurs, il est évident que tous les ports de l'Empire continuaient à en avoir; mais, si nous en croyons le témoignage de saint Jean Chrysostome, témoignage que nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises, ces débardeurs, recrutés parmi les plus basses classes de la société étaient des travailleurs libres embauchés par les patrons des navires ou par les armateurs suivant les besoins ⁶. Sur ces deux points nous nous trouvons donc déjà fort loin des conceptions traditionnelles.

1. *C. Th.*, XIV, 15, 1.

2. *CIL*, XIV, 131.

3. *C. Th.*, XIV, 21; *Histoire Auguste, Aurélien*, 47.

4. Cela nous est bien connu pour la Garonne au début du V^e siècle grâce aux œuvres d'Ausone (*Lettres*, VI, 27-34; X, 12; XXII, 31-34; XXIII, 124-132); cette navigation garumnales se poursuit tout au long du V^e comme le montrent Paulin de Pella (*Eucharisticos*, 44-46) et Sidoine Apollinaire (*Lettres*, 8 et 36).

5. *Panégyrique de Constantin* (*Pan. lat.*, VII), 18. On pourrait certes penser à la *classis ararica* cantonnée à Chalon-sur-Saône et à la *classis Rhodani*, cantonnée à Vienne et à Arles d'après la *Notitia dignitatum, Pars occidentalis*, XLII, 14, 21; mais rien ne nous permet d'affirmer que de pareilles flottilles existaient à l'époque; de plus le texte ne nous parle pas d'une *classis*, mais uniquement de *naugia*.

6. Jean Chrysostome, *Homélie sur l'aumône*, P. G., t. LI, p. 261.

Les transports maritimes

Si, abandonnant les travailleurs des ports et les transporteurs de rivières, nous nous tournons du côté des transports maritimes, nous devons nous affronter une fois de plus au problème des naviculaires. Bien que le code Théodosien leur consacre plusieurs titres, dont l'un est assez volumineux¹, on ne peut pas dire que toutes les questions posées par leurs activités et leurs rapports avec l'État aient été résolues².

Il est indiscutable que les naviculaires sont astreints à une *functio*, un service de l'État, qui n'est autre que le transport des produits de l'annone à destination des capitales, mais aussi du bois nécessaire au chauffage des thermes³. Cette *functio*, d'abord personnelle, a évolué tout au long du IV^e siècle devenant de plus en plus contraignante. Ainsi nous la voyons devenir héréditaire, puis liée à la possession de biens affectés au naviculariat⁴. En même temps les naviculaires se voient imposer la construction de navires d'un tonnage déterminé⁵ et il leur est interdit d'abandonner la fonction⁶. Mais ce service a ses limites. Le naviculaire ne se voit imposer qu'un certain nombre de voyages, en fait un tous les deux ans⁷, ce qui ne représente pas malgré tout un service excessivement lourd. Entre temps, il est libre de faire travailler son ou ses navires comme bon lui semble et à son seul bénéfice⁸. Mais, affectés au service des annones de Rome, puis de Constantinople, les naviculaires ne semblent pas être astreints au transport des autres cargaisons fiscales, en particulier de l'annone militaire, ou des livraisons annonaires faites dans certaines circonstances aux villes autres que les capitales⁹. Nous pouvons donc dire qu'ils ne sont pas tellement au service de l'État qu'au service des capitales.

Ceci posé, que faut-il entendre par *corpus nauiculariorum*? On s'est souvent demandé s'il y avait un seul *corpus* groupant tous les naviculaires de l'Empire¹⁰,

1. C. Th., XIII, 5; 6; 7; 9.

2. Bibliographie ci-dessus, p. 239.

3. C. Th., XIII, 5, 13, de Valentinien, se référant à une loi antérieure de Constantin, affecte soixante naviculaires au service des thermes de Rome, soit comme transporteurs de bois de chauffage, soit comme *mancipes*; mais, même dans ce dernier cas, cela prouve les rapports très étroits entre les deux fonctions, donc le transport du bois par les naviculaires. D'ailleurs une inscription ostienne du Haut-Empire nous fait connaître des *naucularii lignarii* (CIL, XIV, 278) spécialisés dans le transport des bois, que nous retrouvons au milieu du IV^e siècle dans C. Th., XIII, 5, 10, de Valentinien : *Nauicularios Africanos, qui idonea publicis dispositionibus ac necessitatibus ligna conuectant, priuilegiis concessis dudum rursus augemus*.

4. C. Th., XIII, 5, 12 de 369 ... *ita in publicis necessitatibus originis debent seruare rationem*. Puis C. Th., XIII, 5, 19 de 390 ... *Ac si, cum obierint sobolem non relinquent, quique ille in eorum facultatibus qualibet ratione successerit, auctoris sui munus agnoscat* ... qui corrobore tous les enseignements de C. Th., XIII, 6, de *praediis nauiculariorum*.

5. C. Th., XIII, 5, 28.

6. C. Th., XIII, 5, 14, ... *perpetuo sint obnoxii functioni*. C. Th., XIII, 5, 19, ... *sint perpetuo nauicularii* ...

7. C. Th., XIII, 5, 21; 26.

8. C. Th., XIII, 5, 24; 26.

9. Cependant, en temps de crise, ils peuvent être détournés de leur office habituel. C'est ainsi que nous croyons que la flotte africaine envoyée par Gaudentius vers la Grèce, lors de l'usurpation de Julien, n'était autre que le convoi des naviculaires normalement destiné à Rome (Mamertin, *Discours de remerciement à l'Empereur Julien*, [Pan. lat., XI] 14).

10. Telle est l'opinion de F. M. De Robertis, *Il corpus nauiculariorum nella stratificazione sociale del Basso Impero*, Riv. del dir. della navigazione, t. III¹, 1937, p. 189-215, qui parle de la « section orientale du corpus ».

ou si chaque port possédait son *corpus* de naviculaires ¹? Il nous semble que c'est cette seconde solution qui est la bonne, en ce sens que les naviculaires forment des *corpora* en fonction du service auquel ils sont affectés. Cela se marque essentiellement par la création des naviculaires orientaux, fondés à l'imitation des naviculaires africains, pour le ravitaillement de Constantinople ². Mais, même alors, nous ne pouvons pas assurer que la *functio nauicularia* soit liée à l'appartenance à un *corpus*, bien au contraire. Là encore le témoignage de saint Augustin doit être invoqué. Lorsque l'Église d'Hippone se trouve en présence de l'héritage du naviculaire Boniface elle est placée en face d'un dilemme : refuser l'héritage et voir ainsi diminuer ses possibilités financières au service des pauvres, l'accepter et se voir contrainte à la *functio nauicularia* avec toutes ses conséquences. C'est sur les inconvénients moraux de cette fonction qu'insiste saint Augustin pour expliquer son refus de l'héritage, sans dire pour autant que l'Église d'Hippone aurait dû, si elle l'avait accepté, entrer dans le *corpus* des naviculaires africains. Elle aurait assumé la charge, un point c'est tout. D'ailleurs nous ne pouvons pas savoir si Boniface, lui-même, était membre du *corpus* ³. C'est à cette même conclusion que nous conduit l'interprétation du texte de saint Paulin de Nole sur la navigation hivernale miraculeuse du navire de Secondinien. Si celui-ci avait fait partie d'un *corpus* organisé, Paulin nous l'aurait dit; or il se contente d'expliquer comment Secondinien dut envoyer son navire vers la Sardaigne pour transporter du blé annonaire *cum ceteris nauiculariis* ⁴, avec le reste des naviculaires, formule qui laisse supposer une réquisition extraordinaire individuelle, plutôt qu'une réquisition imposée à un *corpus*. D'ailleurs, nous ne savons pas quel était le port d'attache du navire de Secondinien, tout au plus pouvons-nous penser à un port italien; or aucun texte du code ne nous fait connaître de *corpus* italien de naviculaires. Lorsque Ammien Marcellin se réfère aux naviculaires, à propos des malversations de l'ancien boulanger Terentius, s'agit-il de naviculaires italiens ou de naviculaires africains, nous ne pouvons le savoir, il ne fait pas non plus mention d'un *corpus* ⁵. Cela n'est certes pas probant, en ce sens que l'historien a pu passer sous silence l'existence du *corpus*, cependant le fait qu'il l'ait passé sous silence prouve que pour lui le *corpus* n'était pas une organisation nécessaire. Or, si nous examinons bien le code Théodosien, nous voyons que rien ne vient s'opposer à notre conception, bien au contraire. Certes le *corpus* ou les *corpora* de naviculaires y apparaissent, mais uniquement deux fois dans le titre *de nauiculariis*, les deux fois lorsqu'il est question de la création des naviculaires d'Orient ⁶. Par contre ils sont presque constamment présents dans le titre

1. J. P. Waltzing, *Corporations*, t. II, p. 51, que semble d'ailleurs contredire la phrase suivante : « Chaque service est imposé d'une manière obligatoire et héréditaire à une classe, qui porte le nom de *corpus*, quelle que soit sa nature », t. II, p. 260.

2. *C. Th.*, XIII, 5, 14.

3. Augustin, *Sermons*, 356, cité ci-dessus, p. 247, n. 1.

4. Paulin de Nole, *Lettres*, 49, 1.

5. Ammien Marcellin, XXVII, 3, 2.

6. *C. Th.*, XIII, 5, 14 et 32, où il est en fait question du *coetus nauarchorum* et du *concilium nauiculariorum*; de plus la loi 16 est adressée au *corpus nauiculariorum*, peut-être d'Afrique si l'on accepte les suggestions de Godefroy dans son *Commentaire*.

de praediis nauiculariorum, et cela s'explique aisément. Lorsque le code traite des devoirs professionnels des naviculaires, peu lui importe qu'il s'agisse de naviculaires organisés en *corpus* ou de naviculaires individuels, les devoirs sont les mêmes. Mais, lorsque le code se pose la question de savoir ce que doivent devenir les biens affectés à la fonction naviculaire, nous le voyons considérer deux cas : celui où l'héritier est apte à assurer cette fonction, auquel cas il hérite tout à la fois des biens et du navicariat; celui où il n'y a pas d'héritier, ou pas d'héritier capable; dans ce second cas, comme les biens sont affectés une fois pour toute à la fonction, c'est le *corpus nauiculariorum* qui en hérite, ou plus exactement un *corpus*, soit qu'il nous faille comprendre l'ensemble des naviculaires locaux, ou un corpus organisé ¹. Tout cela ne préjuge pas de la forme prise par cet organisme, et nous ne voyons pas pourquoi il ne pourrait pas s'agir, comme à l'époque classique, d'une grande entreprise de transports sous le contrôle lointain de l'État, plutôt que d'une corporation professionnelle proprement dite. Mais, à côté de ce régime de contrainte et de demi-liberté, le IV^e siècle connaît un autre régime de transports maritimes qui est un régime de liberté totale : c'est celui qui préside à tous les transports libres de charges vis-à-vis de l'État. Certes nous n'en trouvons que fort peu de traces dans les documents juridiques de l'époque, et cela est tout à fait normal puisque le code ne s'intéresse qu'aux transports annonnaires; par contre nous le voyons constamment au premier plan dans tous les textes littéraires qui font allusion à la navigation et aux opérations du commerce maritime. Et cela est valable pour toute la Méditerranée, aussi bien la Méditerranée orientale que la Méditerranée occidentale. Certes, quand un saint Jean Chrysostome nous fait part de l'activité des marins et des commerçants maritimes, sans la moindre référence à des rapports de ceux-ci avec l'État, nous pouvons à la rigueur dire qu'il développe un thème de la rhétorique d'école et que ces navigateurs n'ont pas de réalité contemporaine ²; mais, lorsqu'un Synésius nous montre les navires qui assurent les liaisons de Cyrène, pays qui ne fournit pas de cargaisons fiscales, avec l'Égypte ou avec la Grèce ³, nous sommes bien obligés de considérer qu'il s'agit de navigateurs libres, indépendants de toute servitude par rapport à l'État. De même, lorsque Sulpice Sévère nous décrit la navigation de Postumien vers l'Égypte, puis son retour vers Narbonne, il ne s'agit pas du navire d'un naviculaire ⁴, non plus que lorsque saint Paulin de Nole nous raconte les aventures maritimes de son ami Martinien, de Narbonne en Italie ⁵. Cette liberté se conçoit d'autant mieux que, cela est sûr pour les navires de Synésius et de saint Paulin, vraisemblable pour celui de Sulpice Sévère, le tonnage de ces bâtiments est inférieur au tonnage imposé aux naviculaires ⁶. Il s'agit dans la plupart des cas de petits transporteurs ne disposant que d'un seul navire, leurs capacités financières sont faibles, à l'inverse des naviculaires, aussi continuent-ils comme par le passé à avoir recours aux services du prêt

1. C. Th., XIII, 6, 2, 4.

2. Ci-dessus, p. 000.

3. Synésius, *Lettres*, 4, 43, 54, 61, 129, 136.

4. Sulpice Sévère, *Dialogues*, I.

5. Paulin de Nole, *Poèmes*, 24, auquel on peut ajouter le témoignage du poème 17.

6. Cf. notre article, *Le navire de Carpathos*, Cahiers d'Histoire, t. VIII, 1963, p. 253-268.

maritime. Mais ces armateurs libres n'en sont pas moins d'une certaine manière sous la dépendance de l'État, beaucoup plus que ne l'étaient leurs semblables à l'époque du Haut-Empire. Lorsque la pénurie de tonnage se fait sentir, et cela devient la règle à la fin du IV^e siècle, puis la situation ne fait qu'empirer sous les contrecoups des invasions barbares ¹, le gouvernement n'hésite pas à réquisitionner, pour assurer le service des naviculaires déficients, les navires et les équipages des petits transporteurs libres. En échange de cette réquisition, qui ne porte que sur les navires dont le tonnage se rapproche le plus possible du tonnage légal, ces astreints bénéficient des avantages consentis aux naviculaires ². Telle est donc en gros la situation au moment de la rupture économique entre l'Orient et l'Occident. A partir de ce moment la situation évolue de manière différente dans les deux secteurs. En Occident la disparition de la flotte de commerce amène la disparition de toutes les organisations officielles de naviculaires, et les quelques possesseurs de navires qui subsistent sont en principe libres de tout service vis-à-vis de l'État. Au contraire en Orient la vieille organisation subsiste avec un retour aux origines, c'est-à-dire que les *corpora* de naviculaires, créés par Constantin, disparaissent et que nous nous trouvons en présence d'une organisation maritime en apparence libre, mais en fait soumise aux réquisitions de l'État pour ses transports ³.

Si cette évolution des transports maritimes dans ses rapports avec l'État est correcte, nous nous trouvons une fois de plus placé devant la question du sens à attribuer aux *corpora* de naviculaires. Tous les textes, et surtout les textes du code Théodosien, nous donnent à penser qu'il ne s'agit pas de corporations, au sens que nous avons l'habitude de donner à ce terme, mais encore une fois d'entreprises, semblables à celles que nous avons définies pour les naviculaires arlésiens du Haut-Empire. Ce sens permet seul d'expliquer la présence de naviculaires non incorporés aux côtés des membres des *corpora*. Cela permet d'expliquer aussi, d'une manière plus satisfaisante, les créations orientales de Constantin. Celui-ci n'a pas obligé une partie des armateurs orientaux à se grouper dans une corporation, mais il a créé, dans un monde d'entreprises individuelles, de puissantes compagnies de navigation, protégées par l'État, à l'imitation de ce qui se passait en Occident. Pour ce qui concerne les naviculaires, nos conclusions sont donc assez proches de celles de A. Piganiol lorsqu'il écrit : « De nombreuses corporations du Bas-Empire sont donc probablement issues de sociétés capitalistes : tel est certainement le cas des naviculaires. Ou bien il est arrivé que c'est l'État qui a contraint les entrepreneurs privés à s'associer entre eux et leur a imposé une solidarité qui lui offrait plus de garantie » ⁴. Mais nous nous en éloignons en ce que nous pensons que ces corporations de naviculaires restent avant tout, même à la fin du IV^e siècle, des sociétés de capitalistes.

1. C. Th., XIII, 5, 27 et 28.

2. C. Th., XIII, 7 *de nauibus non excusandis*; mais aussi XIII, 5, 32. Toutes lois de la fin du IV^e et du début du V^e.

3. Nous nous trouvons ainsi en partie d'accord avec la thèse de F. De Robertis, *Il tramonto delle corporazioni da Teodosio II a Giustiniano*, Orpheus, t. II, 1955, p. 45-54, et *Il corpus nauiculariorum*, art. cit., *supra*, n. 134.

4. A. Piganiol, *L'Empire chrétien*, p. 302.

Les commerçants

Comme par le passé, le commerce est libre dans tout l'Empire et les commerçants maritimes, même s'ils sont groupés en corporations, ce qui n'est pas sûr, ne sont pas soumis à l'autorité de l'État. Ils vont là où ils veulent, ils vendent et achètent librement comme ils ont toujours fait, ils organisent leurs affaires comme bon leur semble. Cependant il y a quelques exceptions, qui, parce que nous les connaissons bien, là encore, risquent de nous donner une idée fausse de la liberté commerciale au Bas-Empire : il s'agit comme toujours du ravitaillement des capitales. A Rome, et sans doute à Constantinople, bien que la situation dans cette dernière ville nous soit moins bien connue, et dans une certaine mesure à Alexandrie ¹, une grande partie du commerce des vivres échappe à la libre entreprise par suite de l'extension du système des distributions faites à partir de l'impôt en nature, de l'annone. Ces distributions portent maintenant, non plus seulement sur le blé, mais sur le pain, la viande, l'huile et le vin. Organisées par l'État, ces distributions ont eu pour conséquence de transformer les boulangers, les bouchers-charcutiers, les marchands de vin et d'huile en des agents de l'État. Ils forment des corporations à la disposition du préfet de la ville parce qu'ils assurent un service public nécessaire. Comme tels, ils sont très étroitement contrôlés, leurs professions tendent à devenir héréditaires et leurs biens se voient, comme ceux des naviculaires, affectés à la profession ². Mais même dans le ravitaillement de Rome, le secteur privé joue son rôle. Nous savons qu'à côté du commerce du vin sous le contrôle de l'*arca uinaria*, il existe un commerce libre du vin ³ et nous savons que, lorsqu'il y a une crise du ravitaillement, un *defectus annonae*, les autorités de la ville s'adressent au commerce privé, achetant le grain nécessaire aux *negotiatores frumenti* ⁴. Certes au point de vue fiscal, comme nous l'avons vu, les commerçants forment une classe déterminée astreinte à certains impôts, mais cela ne va pas contre le principe de la liberté du commerce ⁵.

V. La décadence commerciale au IV^e siècle

La grande crise économique du III^e siècle apparaît surmontée, en partie dès Aurélien, plus entièrement à partir de Dioclétien, puis, après les incidences des guerres civiles qui marquent l'échec de la tétrarchie, avec Constantin. C'est alors que se serait instauré ce corporatisme d'État que nous nous refusons à admettre en dehors de quelques points particulièrement menacés,

1. C. Th., XIV, 26 de *frumento alexandrino*.

2. J. P. Waltzing, *Corporations*, t. II, p. 271 et suiv.; F. M. De Robertis, *Diritto associativo*, III^e Partie, section II, chap. III et IV; cf. M. Nuyens, *La théorie des munera et l'obligation professionnelle au Bas-Empire*, Rev. intern. des droits de l'Antiq., 3^e série, t. V, 1958, p. 519-535.

3. Ce commerce libre n'est pas comme l'écrit A. Piganiol, *L'Empire chrétien*, p. 146, un « marché clandestin et pléthorique » à l'usage des grands. Pour le marché libre du vin à Rome, cf. notre article : *Une émeute à Rome au IV^e siècle : Ammien Marcellin*, XXVII, 3, 3-4, Rev. des Ét. anc., t. LXIII, 1961, p. 59-77.

4. H. P. Kohns, *Versorgungskrisen und Hungerrevolten im spätantiken Rom*, Antiquitas, Reihe 1, Abhandlungen zur alten Geschichte, t. VI, Bonn, 1961, p. 182-184, 196 et suiv. Sur les *negotiatores frumenti* de l'Italie annonaire, cf. L. Ruggini, *Economia et società*, op. cit., p. 96-138.

5. Ci-dessus, p. 440.

au point de vue économique, comme la ville même de Rome. Et pourtant nous ne pouvons pas dire que la situation du IV^e siècle ait été partout remarquable au point de vue économique; bien plus il nous semble que cette économie est allée sans cesse déclinant, déclin qui a entraîné de la part de l'État un certain nombre de mesures conservatoires qui auraient pu entraîner l'étatisation, si elles n'avaient pas été en définitive dépassées par les événements.

Si nous prenons le seul texte économique que nous ait laissé l'Antiquité, l'*Expositio totius mundi et gentium*, nous avons l'impression qu'au milieu du IV^e siècle, plus exactement à la fin du règne de Constance ¹, le commerce romain connaît « une activité intense » ² et cela de la frontière perse à l'océan Atlantique ³. Cette impression peut paraître confirmée, par exemple, par la correspondance d'un saint Jérôme qui, installé à Bethléem, continue à rester en relations avec des correspondants répandus un peu partout dans le monde méditerranéen, correspondants qui lui envoient, et cela par l'intermédiaire des naoclères des navires de commerce, non seulement des lettres, mais aussi des cadeaux provenant de l'activité industrielle de leur pays ⁴. Pourtant ce tableau d'ensemble florissant ne nous satisfait pas.

Certes la région syro-palestinienne connaît une activité commerciale intense et les marchands syriens se répandent un peu partout dans le monde romain, mais l'Occident connaît une décadence économique indiscutable. Le tableau de l'*Expositio* est faussé pour ces régions par son ignorance à peu près totale de tout ce qui les concerne ⁵, ignorance qui ne va pas sans savoir cependant qu'en Gaule les prix sont chers ⁶. Or la Gaule a considérablement souffert dans cette période. Si le port d'Arles reste le grand port occidental, la ville de Lyon, qui avait été la véritable métropole économique et politique de la Gaule romaine classique, ne fait plus parler d'elle qu'incidemment et toute l'activité du pays semble se concentrer autour de Trèves, devenue la capitale par suite des nécessités de la lutte permanente sur une frontière du Rhin trop souvent violée par les Barbares d'outre-fleuve ⁷. Cette décadence économique de la Gaule nous est prouvée par le fait que, lorsque, par suite des nécessités de ses expéditions contre les Germains, le César Julien doit constituer des stocks de céréales pour l'alimentation de ses troupes, il ne s'adresse pas à la Gaule, mais à la Bretagne que sa situation insulaire avait jusqu'ici relativement protégée ⁸. De plus, les routes du grand axe économique Nord-Sud de la vallée du Rhône sont, comme nous l'avons vu, en fort mauvais état depuis longtemps, puisque Constantin dut faire emprunter la voie d'eau à ses troupes, et l'insécurité règne dans le pays où les bandes de brigands n'hésitent pas à s'attaquer en plein milieu du siècle aux grands fonctionnaires, qui plus est

1. Cf. notre édition de l'*Expositio*.

2. A. Piganiol, *L'Empire chrétien*, p. 300.

3. Telles sont les limites du monde romain dans ce texte.

4. Jérôme, *Lettres*, 117; 120 à des correspondants gaulois; 121 réponse à un correspondant gaulois à la suite de la visite d'un autre gaulois venu de *Oceani litore*; Paulin de Nole, *Lettres* 16, 23, 29.

5. Par. 52 à 59.

6. Par. 58 *omnia in multitudine abundat, sed plurimi pretii*.

7. J. J. Hatt, *Histoire de la Gaule romaine*, Paris, 1959, chap. XIII à XIX, passim. Au IV^e, les principales incursions ont lieu en 313, 352, 355-359, 368, 377, 388-392, enfin 406.

8. Ammien Marcellin, XVIII, 2, 3.

aux propres parents de l'Empereur¹. Quant aux naviculaires d'Arles et de Narbonne, qui avaient connu leurs jours de gloire au second siècle, nous n'en entendons pratiquement plus parler, leurs compagnies semblent bien avoir disparu. Le code connaît encore des naviculaires espagnols à l'époque constantinienne, mais non plus de naviculaires gaulois. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a plus d'armement dans les deux grands ports du Midi de la Gaule, mais cela veut dire que ces navires sont petits, comme celui de Martinien qui n'était même pas ponté², et que la Gaule n'a plus rien à faire avec le ravitaillement de Rome. Pour employer une expression moderne, on pourrait dire que le pavillon gaulois est en perte de vitesse et que, même dans les ports de la Gaule, ce sont les pavillons orientaux qui doivent assurer la plus grande partie du trafic, car la Gaule doit importer plus qu'elle n'exporte.

L'Espagne semble être dans une situation bien meilleure : ses élevages de chevaux sont florissants et fournissent des animaux de course jusque dans les régions orientales de l'Empire³; son *garum* et ses salaisons sont toujours très recherchés⁴ et son sparte est utilisé jusqu'en Syrie pour la fabrication des câbles de navires⁵; cependant nous devons remarquer que ses naviculaires n'apparaissent qu'une seule fois dans le code Théodosien⁶ et que l'*Expositio* ne connaît aucun de ses ports, même pas Gadès, ni aucune de ses villes⁷; quant à son huile, elle ne semble plus jouer dans le ravitaillement de Rome le rôle qu'elle avait tenu à l'époque des Sévères⁸.

Pendant ce temps en Orient la situation est beaucoup plus nuancée : des pays comme l'Égypte et la Syrie continuent à être tout à la fois de grandes régions productrices et de grandes régions commerciales; mais la Grèce est définitivement en dehors de tout circuit économique, sa pauvreté traditionnelle ayant dû être augmentée par les conséquences de l'invasion gothique du III^e siècle⁹. Pour ce qui est de la Cyrénaïque, nous avons vu quelle était sa décadence et comment elle se trouvait en dehors de tout axe de circulation maritime organisé par suite de sa pauvreté et de son insécurité¹⁰. Quant à l'Afrique on ne peut pas dire que les actes de banditisme des circoncellions et les querelles donatistes, aussi bien que les révoltes des descendants des

1. Ammien Marcellin, XXVIII, 2, 10, assassinat de Constantianus, beau-frère de l'Empereur Valentinien I^{er}.

2. Paulin de Nole, *Poèmes*, 24, le navire ne possède que des coursives.

3. Symmaque, *Lettres*, IV, 62 : lettre à un de ses amis éleveur en faveur des *summates Antiochiensium missi ad mercandas quadrigas*.

4. *Expositio*, par. 59, *liquamen ... mittens*; c'est là que va sans doute se ravitailler le kapélos Héliodore qui parcourt les mers à la recherche du *garum* (Libanius, *Discours*, LXII, 46).

5. *Expositio*, par. 59 *sparti uirtutem omni terrae praestans ... omne nauium genus saluat ...*

6. C. Th., XIII 5, 8, et vraisemblablement 4 bien que la formule soit ambiguë *Ex quocumque Hispaniae litore portum Urbis Romae nauicularii nauis intrauerit*; il peut s'agir en effet de navires de naviculaires non originaires d'Espagne.

7. *Expositio*, par. 59.

8. Quand Théodoric prétend rétablir les antiques prestations de l'Espagne, il entend du blé et non de l'huile (Cassiodore, *Variae*, V, 35).

9. J. Day, *An economic history of Athens*, p. 255 et suiv.; elle est pauvre affirme l'auteur de l'*Expositio*, par. 52.

10. Cf. J. C. Pando, *The life and times of Synesius of Cyrene, as revealed in his works*, Patristic studies, t. LXIII, Washington, 1940, *passim*. Sa décadence date de la grande insurrection juive de l'époque de Trajan (Dion Cassius, LXVIII, 32), cf. Ch. H. Coster, *The economic position of Cyrenaica*, Studies ... A. C. Johnson, Princeton, 1951, p. 3-26.

vieux chefs indigènes et la lourdeur des fournitures pour l'annone romaine aient pu contribuer à son développement économique ou même au simple maintien de la situation antérieure.

Si l'on ajoute à cela la dépopulation, on voit que l'économie de l'Empire, malgré les dires de l'auteur de l'*Expositio*, ne pouvait être florissante, sauf pour quelques secteurs très étroitement délimités. Cela était évidemment dommageable pour l'État; c'est alors qu'il est intervenu tout en laissant au maximum la liberté à ceux qui avaient la charge de l'économie du monde romain, mais ce maximum de liberté n'était pas bien grand. En effet, pour être sûr d'avoir à sa disposition certains produits qu'il estimait nécessaires, l'État créa des manufactures possédant le quasi-monopole de la production¹; pour éviter l'afflux de certains produits de luxe ou de demi-luxe, risquant d'appauvrir un peu plus la situation monétaire et de concurrencer les manufactures, il ferme les frontières au commerce international ne laissant plus celui-ci se faire que dans des endroits soumis à une surveillance étroite, d'autant plus que le nombre de produits susceptibles d'alimenter ce commerce international est soigneusement délimité². Le système de l'annone, malgré la pratique de l'*adaeratio*³ pour certaines denrées, est alimenté par l'impôt en nature et par les revenus des propriétés impériales; il en est de même pour l'organisation de l'annone militaire et les indemnités en nature allouées à toutes sortes de gens. Tout cela diminue d'autant le secteur commercial libre, cependant que la carence des moyens de communication amène les grands propriétaires à vivre sur leurs terres et à demander de moins en moins de choses au commerce, sauf certains objets de luxe. Mais ce faisant, comme ces *possessores* sont aussi ceux sur les biens de qui retombent certaines *functiones*, ils ont tendance à les rejeter parce qu'elles les gênent et c'est ainsi que l'État pour les obliger à assumer ces fonctions en arrive à prendre des mesures d'allure dirigiste et cela surtout à partir du règne de Valentinien.

Pourquoi arrêtons-nous en principe cette évolution à la rupture temporaire entre l'Occident et l'Orient, à la lutte entre le tout puissant ministre d'Honorius, Stilicon, et celui d'Arcadius, l'eunuque Eutrope? C'est parce que lors de ce conflit Stilicon pour se protéger contre la pars orientalis de l'Empire a littéralement coupé en deux le monde méditerranéen isolant l'Occident de l'Orient par toute une série de mesures destinées à empêcher les infiltrations orientales en Italie : pour cela il mit sur pied l'organisation d'une surveillance militaire très stricte des ports et des côtes, en particulier de l'Italie. Certes, après la chute de Stilicon ces mesures furent abolies, et c'est par cette abolition que nous les connaissons⁴, mais elles ne devaient pas moins avoir porté

1. C. Th., X, 19 de *metallis et metallariis*; 20 de *murilegulis et gyneeciariis et monetariis et bastagariis*; 21 de *uestibus holoueris et auratis*; 22 de *fabricensibus*.

2. Ci-dessus, p. 437 et suiv.

3. S. Mazzarino, *Aspetti sociali del quarto secolo*, Rome, 1961, chap. IV, *Aderazione e politica tributaria nel IV secolo* (possibilité de remplacer la fourniture en nature par une contribution en argent).

4. C. Th., VII, 16, 1 *Hostis publicus Stilico nouum atque insolitum repererat, ut litorea et portus crebris uallaret excubiis, ne cuiquam ex Oriente ad hanc imperii partem pateret accessus*. Cette politique annonçait le déséquilibre entre l'Occident et l'Orient que l'invasion d'Alaric et la prise de Rome en 410 (cf. E. Demougeot, *De l'unité à la division de l'Empire romain*, 395-410. *Essai sur le gouvernement impérial*, Paris, 1951, p. 534 et suiv.) allait porter à son comble.

un coup très sérieux à l'économie commerciale de la Méditerranée, coup que l'invasion d'Alaric en Italie et la prise de Rome en 410, puis la mainmise des barbares sur la Gaule, l'Espagne et l'Afrique dans le premier quart du V^e siècle devaient rendre mortel ¹.

1. A partir de ce moment on voit peu à peu disparaître le système corporatif en Occident, alors que l'Orient connaît un relâchement de la contrainte de l'État (F. M. De Robertis, *Il tramonto*, art. cit.).

CONCLUSION

Cette étude juridique des conditions du commerce maritime sous l'Empire nous a amené à considérer deux types de problèmes au fond assez différents : d'une part, ceux que nous pourrions définir comme intrinsèques à la profession même; d'autre part, ceux que nous pourrions considérer comme extérieurs à cette profession, c'est-à-dire ceux de son organisation vus dans leurs rapports avec l'Etat.

Les premiers nous ont permis de voir toutes sortes de pratiques, à la fois compliquées et simplistes, résultant non pas de la codification systématique, d'une loi maritime, mais d'usages antiques issus de mondes différents et se compénétrant pour finir par ne plus former qu'une seule coutume étendue à l'ensemble du monde méditerranéen, coutume qu'il nous suffit de voir dans sa réalité de tous les jours en dehors de tout dogmatisme juridique (c'est pourquoi nous n'avons pas envisagé, par exemple, la notion de *culpa* dans les rapports des gens adonnés au commerce et au transport entre eux). C'est cette évolution qui explique les contradictions manifestes de notre source juridique essentielle qu'est le *Digeste*. Mais justement, c'est grâce à ces contradictions, dues aux maladroites des compilateurs voulant unifier le droit, que nous pouvons tenter de retrouver les coutumes antérieures à l'époque justinienne; que nous pouvons voir la longue coexistence sous l'Empire de ces coutumes diverses avant qu'elles ne se fondent juridiquement.

D'un autre côté nous avons vu comment l'État et les collectivités publiques ont considéré le commerce et les transports maritimes comme une source de profits; combien les impenses pesaient lourdement sur tous ceux qui s'y adonnaient de fait; mais aussi combien, malgré toutes ces charges, le grand commerce maritime rapportait, non pas tant à ceux qui le pratiquaient immédiatement, qu'aux grands entrepreneurs de transport ou aux grands commerçants ainsi qu'à leurs bailleurs de fonds, qu'ils fussent ou non groupés en sociétés analogues aux sociétés de publicains.

Mais ce commerce, tout au moins le grand commerce, et plus encore les transports maritimes étaient nécessaires à l'État pour assurer le ravitaillement de Rome, puis de Rome et Constantinople. Aussi, alors que les commerçants semblent avoir toujours connu un système de liberté, le commerce lui-même est soumis à un certain nombre de limitations qui s'aggravent au cours du IV^e siècle. Ces limitations résultent de la création d'un véritable secteur d'État qui, d'abord alimenté par le commerce libre, fut fourni ensuite par les produits des propriétés impériales, puis par les revenus des impôts en nature; une autre limitation résulte des restrictions mises sur le commerce avec les pays d'au-delà des frontières de l'Empire et de l'interdiction de faire le commerce de certains produits devenus monopoles de l'État. En face de cette liberté malgré tout assez large du commerce proprement dit, on a parfois l'impression que les transports maritimes ont connu une évolution beaucoup plus astreignante. Les naviculaires, entrepreneurs de transport maritime, à partir du moment où ils possèdent des navires de grande capacité, se sont certes vus astreints à des prestations régulières au bénéfice de l'État, moyennant, il est vrai, d'avantageuses compensations, mais en dehors d'elles ils ont conservé une liberté d'activité totale, qu'ils fussent ou non organisés en *corpora*, sociétés d'exploitation beaucoup plus que corporations. De plus, à côté de ceux à qui semble avoir été alors réservé le titre de naviculaire, il existe un grand nombre de petits transporteurs, non astreints normalement au service de l'État, sauf lorsqu'une crise grave du ravitaillement ou des transports oblige ce dernier à leur imposer une prestation extraordinaire.

Ainsi la situation du commerce et des transports maritimes ne nous paraît pas avoir eu tout au long de l'Empire ce caractère contraignant qu'on lui attribue d'ordinaire. De même que l'économie monétaire n'a pas disparu à la fin de l'Empire pour faire place au retour de l'économie naturelle primitive, le laisser faire laisser passer des débuts de l'Empire n'a pas fait place à un dirigisme autoritaire absolu. Mais cette permanence de la liberté ne va pas contre la décadence économique générale du monde méditerranéen à cette même époque.

CONCLUSION GÉNÉRALE

A la fin de cette longue étude aussi fragmentaire qu'incomplète par suite des obstacles auxquels nous nous sommes heurtés, obstacles qui résultent de nos sources multiples et tronquées, quand elles ne sont pas déformées, aussi bien que de l'abondance de la littérature moderne sur tel ou tel point de détail, abondance telle que nous ne pouvons avoir tout vu, nous devons jeter un regard d'ensemble sur tout ce que nous venons d'écrire pour essayer d'en dégager les enseignements.

L'étude du commerce maritime, en comprenant sous cette expression aussi bien le commerce que les transports, nous semble présenter sous ces divers aspects deux caractères en apparence contradictoires : fixité et évolution.

Fixité du commerce maritime

Elle résulte tout d'abord des conditions mêmes de la navigation méditerranéenne. Il ne semble pas en effet que celle-ci ait grandement évolué au cours de l'Empire. Les routes conditionnées par les vents ne pouvaient évidemment changer puisque l'on ne connaissait pas d'autre moyen de propulsion pour les navires de fort tonnage que la voile, et, tant qu'elles n'ont pas été interdites par de nouvelles conditions politiques elles ont continué à être fréquentées. De même l'organisation météorologique de la Méditerranée a toujours maintenu les deux saisons : celle de la fermeture et celle de l'ouverture de la mer aux navigations; impératif de la nature auquel l'homme n'ose qu'exceptionnellement désobéir.

Cette fixité nous la retrouvons également chez les hommes qui s'adonnent à ces pratiques. L'emporos et le naoclère grec du temps de Démosthène diffèrent fort peu de ceux que nous connaissons grâce aux œuvres des Pères de l'Église ou d'un Libanius. Leurs méthodes commerciales aussi bien que leurs fonctions sont toujours semblables. Même du point de vue des problèmes juridiques soulevés par le commerce maritime, nous voyons certaines coutumes se perpétuer tout au long des premiers siècles de notre ère. Le prêt maritime, les problèmes soulevés par le jet en cas de danger, tout cela ne diffère guère de

ce que nous fait connaître l'organisation du commerce maritime à la fin de l'âge classique grec. Enfin cette fixité se marque par la pérennité de l'opinion publique moyenne tant à l'égard des commerçants que des marins.

Évolution du commerce maritime

Tout aussi réelle que la fixité cette évolution présente, sur beaucoup de points mais pas sur tous, un caractère assez particulier : elle est cyclique; c'est-à-dire que nous retrouvons à la fin un certain nombre de conditions du début.

Cette évolution cyclique n'existe pas pour tout ce qui concerne les problèmes juridiques de la navigation proprement dite, mais il est un point du droit maritime pour lequel nous la voyons d'une manière absolument manifeste, c'est celui du droit de prise. Au début de l'Empire ce droit est une réalité reconnue par certaines coutumes locales; au cours de l'Empire le droit de prise disparaît peu à peu, mais au début du V^e siècle il réapparaît, sinon dans la loi, du moins dans les faits. Cette évolution s'explique par les conditions politiques. Quand commence notre histoire la piraterie vient de sévir pendant plusieurs dizaines d'années dans les eaux méditerranéennes avec tout son cortège de maux; l'autorité de l'État a encore de la peine à se faire sentir partout sur les côtes. Au fur et à mesure que le pouvoir s'organise il fait disparaître les dernières traces de piraterie et leurs séquelles. Malgré la crise du III^e siècle les mauvaises habitudes n'arrivent pas à s'imposer définitivement et le retour d'un pouvoir fort rétablit la libre circulation sur les mers. Mais à la fin du IV^e siècle et plus encore au début du V^e la puissance de l'État s'amenuise, avec cet amenuisement l'insécurité réapparaît. La piraterie règne de nouveau sur une bonne partie des eaux de la Méditerranée, le pouvoir n'est plus capable de faire respecter les droits des navigateurs et les habitants des côtes retrouvent eux aussi, tout naturellement, la pratique du droit de prise ou de naufrage.

Si nous considérons l'évolution du navire, nous nous trouvons en présence d'un phénomène semblable. Dans l'ensemble le monde méditerranéen à la fin de la République ne connaît que des navires de tonnage relativement faible. Certes l'époque hellénistique a vu quelques géants des mers, mais la célébrité de leurs cas montre assez qu'ils étaient exceptionnels. C'est pourtant à cette époque qu'eurent lieu un certain nombre de perfectionnements techniques qui devaient être adoptés et sans doute améliorés par la suite (organisation du gouvernail, multiplication des mâts fixes, apparition du *sipparum* superposé à la grand-voile). Mais la grande innovation de l'Empire, poussé par les nécessités du ravitaillement de Rome et par l'ampleur des échanges, c'est l'augmentation des tonnages. Cette augmentation atteint son maximum à la fin de la période antonine. Par la suite le tonnage décline; le IV^e siècle ne connaît plus que des moyens tonnages qui sont encore bien considérables par rapport aux tonnages habituels du V^e où la navigation retrouve les conditions qu'elle avait connues à l'époque grecque classique, voire même aux époques antérieures. Décadence du tonnage qui s'accompagne de la décadence des ports qui, eux aussi, avaient connu à l'époque antonine leur maximum de développement tant pour ce qui est des plans d'eau ou des moyens de décharge-

ment et de stockage mis à la disposition des usagers que pour ce qui est de leur organisation administrative et de leur personnel.

Si nous considérons l'organisation commerciale proprement dite nous voyons au fond à peu près la même évolution. Le commerce ne cesse de grandir dans les deux premiers siècles, favorisé par la prospérité économique quasi générale. C'est alors que se constituent les grandes entreprises de transport et les grandes maisons de commerce qui assurent la majeure partie des échanges entre les grandes agglomérations du monde romain. Détruites par la crise du III^e siècle, elles se reconstituent vaille que vaille au début du IV^e, mais les grandes invasions et le déclin, tant de la population que de l'économie générale de l'Empire, amènent leur disparition au début du V^e.

Autrement dit, le commerce maritime après avoir connu une grande période de prospérité est tombé en décadence à l'extrême fin de ce que l'on est convenu d'appeler l'Antiquité. Cette décadence est peut-être due, comme on le dit d'ordinaire, à un déplacement des grands axes commerciaux qui amènent le délaissement de la Méditerranée au profit de courants de circulation plus nordiques; mais un tel déplacement ne nous paraît pas pouvoir expliquer l'abandon des facilités que la mer fournissait au commerce. Si un pareil déplacement a pu se produire c'est parce que la mer n'a plus pu assurer son rôle traditionnel de lien entre les différentes régions qu'elle baigne, et c'est parce que la diminution du volume des échanges a permis de rendre rentables des transports terrestres qui n'auraient pu absorber, vu les difficultés de ce transport, le volume des échanges de l'époque du Haut-Empire. C'est donc bien pour nous la crise de la production, la dépopulation et les invasions barbares qui sont à l'origine de la décadence du commerce et des transports maritimes.