



BULLETIN DE L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

en ligne en ligne

BIFAO 47 (1948), p. 179-200

Jacques Schwartz

Le Nil et le ravitaillement de Rome.

Conditions d'utilisation

L'utilisation du contenu de ce site est limitée à un usage personnel et non commercial. Toute autre utilisation du site et de son contenu est soumise à une autorisation préalable de l'éditeur (contact AT ifao.egnet.net). Le copyright est conservé par l'éditeur (Ifao).

Conditions of Use

You may use content in this website only for your personal, noncommercial use. Any further use of this website and its content is forbidden, unless you have obtained prior permission from the publisher (contact AT ifao.egnet.net). The copyright is retained by the publisher (Ifao).

Dernières publications

9782724711523	<i>Bulletin de liaison de la céramique égyptienne 34</i>	Sylvie Marchand (éd.)
9782724711707	????? ?????????? ?????? ??? ?? ????????	Omar Jamal Mohamed Ali, Ali al-Sayyid Abdelatif
????? ??? ?? ??????? ?????? ?? ??????? ?????????? ????????????		
????????? ??????? ?????? ?? ??????? ?? ??? ??????? ????????		
9782724711400	<i>Islam and Fraternity: Impact and Prospects of the Abu Dhabi Declaration</i>	Emmanuel Pisani (éd.), Michel Younès (éd.), Alessandro Ferrari (éd.)
9782724710922	<i>Athribis X</i>	Sandra Lippert
9782724710939	<i>Bagawat</i>	Gérard Roquet, Victor Ghica
9782724710960	<i>Le décret de Saïs</i>	Anne-Sophie von Bomhard
9782724710915	<i>Tebtynis VII</i>	Nikos Litinas
9782724711257	<i>Médecine et environnement dans l'Alexandrie médiévale</i>	Jean-Charles Ducène

LE NIL ET LE RAVITAILLEMENT DE ROME

PAR

JACQUES SCHWARTZ.

A la mort de Cléopâtre, l'Égypte devint pour plus de trois siècles⁽¹⁾ le principal grenier de Rome. L'arrivée de la flotte alexandrine à Pouzzoles et, plus tard, à Ostie⁽²⁾ était un événement important⁽³⁾ : un retard risquait d'affamer la ville. Aussi les empereurs firent-ils veiller particulièrement,

⁽¹⁾ Jusqu'en 330, date à partir de laquelle le blé d'Égypte va à Constantinople (cf. WILCKEN, *Chr.*, I, 1, p. 370 et G. ROUILLARD, *L'administration civile de l'Égypte byzantine*, 2^e éd., p. 121).

⁽²⁾ C'est Claude surtout qui fit aménager le port d'Ostie (SUET. *Cl.* 20).

⁽³⁾ A. C. Johnson (*Roman Egypt*, p. 400-401) parle de deux transports par an, en juin et en septembre (avant et après les vents éténiens). Nous savons que l'« heureux transport » à destination de Constantinople ne quittait Alexandrie qu'après le 10 septembre (G. ROUILLARD, *op. cit.*, p. 121 et 139), cependant que le blé destiné à Alexandrie même avait le temps d'y arriver jusqu'au 10 octobre. Les dates des moissons et les délais de manipulation n'ont évidemment pas changé d'une époque à l'autre et c'est en septembre qu'il faut placer l'unique départ pour Rome. Les dates agricoles données par H. Schnebel (*Die Landwirtschaft im hellenistischen Ägypten*, *passim*) ne s'y opposent pas et si le blé pouvait être engrangé dans les *θηραυποι* dès juin, la nécessité d'attendre que la crue du Nil rende les canaux navigables retardait peut-être son départ pour Alexandrie.

De plus, d'après le *P. Giessen* 11, le blé était encore dans la *χώρα* le 10 juillet ; selon le *P. Tebt.* 370, il a été embarqué un 22 août ; dans le *P. Oxy.* 1197, on va le chercher en septembre et le reçu du *P. Oxy.* 276 est du début de ce même mois. Johnson a été trompé par le *B. G. U.* 27, où il est question d'une flotte arrivée le 30 juin à Ostie (cf. WILCKEN, I, 2, n° 445, *ad l.* 15 : il ne peut s'agir du transport de la récolte de blé).

Rome importait vingt millions de modii par an (AUR. VICTOR, *Epitome*, I, 6 et FL. JOS. *Bell. Jud.*, II, 386 ; cf. P.-W., art. *Frumentum*, col. 136) ; or les bateaux atteignant une capacité de 50.000 modii ne devaient pas être rares (P.-W., art. *navicularii*, col. 1927-1928) ; l'ensemble du blé importé pouvait donc être amené par une seule flotte (cf. P.-W., art. *navicularii*, col. 1903 ; sur les difficultés qui nous semblent avoir interdit deux allers et retours par an : M. P. CHARLESWORTH, *Les routes et le trafic commercial dans l'Empire romain*, trad. Blumberg et Grimal, p. 38). Stoeckle (P.-W., art. *navicularii*, col. 1908) fait partir la flotte en août.

entre autres, au ramassage du blé dans la *χάρα* et à sa concentration au port d'Alexandrie. Du village où il avait été obligatoirement déposé dans les *Θησαυροί*, le blé gagnait, par terre ou par eau, le port fluvial sur le Nil ou un canal voisin, et y était embarqué sur des bateaux qui l'amaenaient à Alexandrie.

Les questions relatives au transport sur le Nil du blé destiné à Rome n'ont pas été reprises de près depuis les pages assez anciennes de Rostovtzeff⁽¹⁾. Nous nous proposons de le faire, en nous limitant toutefois à certains points qui touchent à l'histoire politique et économique de l'Empire. Comme Octave-Auguste trouva, en place, une organisation qu'il lui fallut aménager au profit du ravitaillement de Rome, il convient d'en fixer d'abord, dans la mesure du possible, les caractéristiques qui sont en liaison directe avec la politique du blé des Lagides.

Cléomène de Naucratis avait, sous Alexandre le Grand, pratiqué à son profit une vaste politique d'exportation⁽²⁾; d'où une tendance bien naturelle à la monopolisation du commerce du blé. Cependant on trouve attestée, par la suite, l'existence, entre les mains de particuliers, d'un commerce de céréales qui paraît même assez important⁽³⁾: le roi n'est pas «seul acheteur imposant ses prix» de même qu'il ne s'est pas réservé le monopole de l'exportation du blé⁽⁴⁾. Signalons toutefois que A. Segré⁽⁵⁾ estime que l'État achète une grande partie du blé à un prix fixé par lui-même et qu'ainsi le blé d'exportation est l'objet d'un monopole. Dans ces conditions, il faut plutôt admettre

⁽¹⁾ ROSTOWZEW, *Kornerhebung u. -transport im griechisch-römischen Ägypten*, dans *Arch. f. Pap.*, III, p. 201 et seq. et art. *Frumentum* (dans P.-W.), col. 134 et seq. Nous n'avons pas pu prendre connaissance d'une dissertation de E. BOERNER, *Der staatliche Korntransport im griechisch-römischen Ägypten* (Hambourg 1939, 46 p.). Citons encore, pour mémoire, N. HOHLWEIN, *Le blé d'Égypte* (*Études de Papyrologie*, IV).

⁽²⁾ Cf. DÉMOS THÈNE, *Contre Dionysodore*, LVI, 7 et surtout PS. ARISTOTE, *OEconomica*, II, 2, 33.

⁽³⁾ KUNKEL, dans *Arch. f. Pap.*, VIII, p. 213. On a d'ailleurs une preuve indirecte de l'exis-

tence de ce commerce intérieur dans le fait que le blé enfermé dans les greniers de l'État n'est pas destiné, en principe, à la consommation locale; c'est ainsi qu'en 19 après J.-C., Germanicus «levavit... aperitis horreis pretia frugum» (TAC. *Ann.*, II 59), ce qui suppose l'existence de négociants en grains, dont l'activité se prolongeait au début de l'Empire. Sur les discussions provoquées par le texte de Tacite, voir U. WILCKEN, dans *Hermes* 63 (1928), p. 61 à 64.

⁽⁴⁾ Cf. PRÉAUX, *L'économie royale des Lagides*, p. 137 et p. 151.

⁽⁵⁾ *Bulletin de la Société archéologique d'Alexandrie*, VIII (1934), p. 284 (cf. p. 294).

qu'il y eut, en réalité, un état instable entre la liberté de commerce et le monopole et évoluant peut-être rapidement dans l'un ou l'autre sens suivant les circonstances : nous ne savons donc pas si le vainqueur d'Actium se trouva, ou non, devant un monopole⁽¹⁾ qui pouvait éventuellement en faire aussitôt le plus grand sinon l'unique marchand de blé à Rome.

L'Égypte était une source de revenus pour le fisc romain et l'État romain n'avait sans doute pas de scrupules à s'enrichir, le cas échéant, sur le paysan égyptien vendant son blé. Il est plus douteux qu'il ait accepté de s'enrichir aussi sur l'acheteur romain ; avait-il alors intérêt à laisser des marchands s'enrichir à sa place à Rome même⁽²⁾? En tout état de cause et dès maintenant, on doit admettre un lien entre les modalités de transport du blé en Égypte même, qui sont des reflets de la signification marchande de ce blé, et le rôle économique qu'assume ce blé dès qu'il quitte l'Égypte ; ces trois aspects d'un même problème s'éclaireront plus loin les uns les autres, dans la mesure de nos connaissances.

Quelles que soient l'origine (*γῆ βασιλική* ou autre) du blé et sa destination finale, tout ce qui n'est pas utilisé dans le nome (nous ignorons, d'ailleurs, la manière dont les besoins sont calculés) doit descendre à Alexandrie. Une circulaire du diocète (*P. Tebt. 703, 70 et seq.*) montre l'activité fébrile qui préside à l'embarquement du blé sur le Nil ; tous les moyens de transport peuvent être réquisitionnés, et cependant l'État ne prend pas à sa charge le transport même⁽³⁾.

Les fonctionnaires donnent les ordres, mais ce sont des particuliers qui acheminent le blé à Alexandrie. Parmi les membres de ce « personnel exécutant », il convient tout d'abord de citer les *ναύκληροι* qui ne cesseront de jouer un rôle important et sur la nature desquels les avis diffèrent.

⁽¹⁾ Sur le maintien du système administratif après la conquête romaine, cf. Fl. Jos., *c. Apion*, II, 60 (écrit entre 94 et 96 après J.-C.) à propos des *τοταμοθύλακες*.

⁽²⁾ Les distributions de blé ne concernaient qu'une faible partie de la plèbe. Les textes disent que le reste du blé était vendu par les soins des édiles, puis du préfet de l'annone, parfois au-dessous du prix de revient (*Dict.*

des Ant., art. *Annona*, p. 275) ; on peut se demander quelle était la portée de cette règle, devant le désir signalé par Rostovtzeff (P.-W., art. *Frumentum*, col. 143) de maintenir le blé à Rome à un prix raisonnable sans dumping qui ruinerait les marchands. Le régime de vente variait-il suivant l'origine du blé?

⁽³⁾ Cl. PRÉAUX, *op. cit.*, p. 143-144.

Le terme *ναύκληρος* apparaît dans les papyrus dès le III^e siècle avant J.-C., dans des reçus qui contiennent aussi, le plus souvent, le nom du propriétaire du bateau (le roi, la reine ou quelque riche particulier) et celui du *κυερυνήτης* (capitaine-pilote). Malgré les *P. Lille* 22, 5-9 et 23, 5-8⁽¹⁾, il n'y a pas lieu de distinguer le *ναύκληρος* du *μισθωτής*; ils ne forment qu'une seule et même personne. Un tel loue un navire, comme il louerait une boutique; s'en sert-il pour faire du transport, il devient « nauclère ». Il peut tout ignorer de la navigation; celle-ci sera confiée au *κυερυνήτης*⁽²⁾. Kunkel (*op. cit.*, p. 185) fait, avec raison, de ces nauclères des entrepreneurs de transport qui rassemblent des bateaux comme ils peuvent⁽³⁾, et dont la fonction ne consiste pas à diriger le transport, mais à supporter les charges; il y a là une « ferme » officielle (d'où l'aide éventuelle de l'administration pour la réquisition de bateaux), à rapprocher de la ferme des impôts.

Ces nauclères étaient organisés en corporations. Nous en connaissons une nommément, celle des *ναύκληροι ἴπποδρομῖται*⁽⁴⁾ sise à Memphis et avons le droit de soupçonner l'existence d'une autre à Alexandrie⁽⁵⁾, toutes deux à la fin et même l'extrême fin de la période ptolémaïque. Kunkel, à propos de la première, croit à une association de propriétaires de navires et de capitaines pour supporter les risques; pourtant l'existence d'une lettre de connaissance (*ἀπόστολος*), émanant régulièrement du « bureau » de la corporation permet d'expliquer mieux la nature de ces guildes. En effet, l'un des papyrus publiés par Ziliacus (an 49-48 avant J.-C.) nous montre des bateaux venant d'Alexandrie pour chercher du blé à Memphis et munis d'un *ἀπόστολος* établi à Alexandrie par deux personnages qui ne peuvent être que le *προστάτης* et le *γραμματεὺς* de la corporation⁽⁶⁾; les corporations locales,

⁽¹⁾ Cf. le commentaire du n° 21 et *Arch. f.*

Pap., V, p. 298.

⁽²⁾ Cf. aussi *P. Hibeh* 39 où Horus est nauclère et capitaine de navire, en même temps.

⁽³⁾ Cf. *P. Tebt.* 703 déjà cité et les instructions qu'il contient.

⁽⁴⁾ KUNKEL, *op. cit.*, p. 188-189 = *B. G. U.* 1742-1743.

⁽⁵⁾ H. ZILLIACUS, *Neue Ptolemäertexte zum Korntransport u. Saatdarlehen*, dans *Aegyptus*, XIX,

p. 62, l. 8 et 25.

⁽⁶⁾ Cf. dans l'article précédent, p. 64, le commentaire sur *τῶν πρὸς τὴν ναυλώσει*. Le terme *ναυλώσις*, qui apparaît ici pour la première fois, est à rapprocher peut-être de *ναυλώσιμος* dans *P. Oxy.* 276 (cf. le pap. *I. F. A. O.* 328, très mutilé et publié plus loin en appendice, qui a, l. 21: *εἰς πλοῖον ναυλώσιμον*. 89-90 après J.-C.). Dans plusieurs lettres de la correspondance d'Héro-

agissant en lieu et place de l'un ou l'autre de leurs membres, pouvaient donc accomplir des actes officiels. Ces pouvoirs du président et du scribe sont, tout comme les facilités de réquisition, le fait de l'administration royale ; ils sont bien dans la ligne de cette politique qui consiste à encourager les corporations, en général, pour mieux tenir leurs membres⁽¹⁾. D'ailleurs, la responsabilité du nauclère, du moins à un moment donné de l'époque romaine, est bien personnelle⁽²⁾ et comme *κυριακής* et *ναυληροι* assument des risques fort différents qui inciteraient plutôt à créer deux corporations distinctes, le désir d'atténuer les risques n'a dû être pour rien dans la naissance de ces corporations à l'époque ptolémaïque.

Ce qui frappe dans ces papyrus du 1^{er} siècle avant J.-C., publiés par Kunkel et Ziliacus, c'est l'existence de corporations locales et l'absence d'organisme central apparent ; ce fait pourrait à la rigueur être utilisé contre l'idée d'un monopole royal du blé, mais ne suffit évidemment pas à lui seul à nier ce monopole.

Aucun organisme central n'apparaît encore, avec une netteté suffisante, dans les deux documents du 1^{er} siècle après J.-C. qui concernent des transports de blé sur le Nil. Le premier⁽³⁾, tout en ne se rapportant pas au ravitaillement de Rome, mérite quelque attention : il est établi au nom d'un *κυριακής σκάφης δημοσίας* et c'est la seule mention explicite de navire appartenant à l'État, avant Dioclétien⁽⁴⁾ ; la cargaison est composée de *τυρπός Συριακός* qui est un blé tardif⁽⁵⁾ ; le destinataire doit être un négociant en grains, vu la possibilité exprimée à la ligne 16, de virer, en cours de route, la cargaison

ninos (seconde moitié du III^e siècle après J.-C.), *ναυλώσιμος* s'applique à des ânes (cf. encore YOUTIE et PEARL, *Papyri and Ostraca from Karanis*, n° 876, dans *Michigan Papyri*, VI) qui font le transport jusqu'à la rive et s'oppose nettement à *κυριακός* (*P. Fior.* 240, 7 et seq.). H. Schnebel ('op. cit., p. 335) traduit par « loué » (?) .

⁽¹⁾ Cf. par exemple ROSTOVZEFF, *Social and economic History of the Roman Empire*, p. 149. Sur l'attitude de l'État romain envers les *navicularii*, voir : J. P. WALTZING, *Étude historique sur les corporations professionnelles chez*

les Romains, II, p. 28 seq ; 42 seq. et 51 seq.

⁽²⁾ Cf. *B. G. U.* 8, II (milieu du III^e siècle après J.-C.).

⁽³⁾ *P. Lond.*, 256 a, t. II, p. 99 = WILCKEN, n° 443. Date : 15 après J.-C.

⁽⁴⁾ Cf. A. C. JOHNSON, *op. cit.*, p. 400. Plutôt que de penser à un bateau construit avant la conquête, on peut admettre que les chantiers des Ptolémées continuèrent à travailler au moins sous Auguste.

⁽⁵⁾ THOMPSON, *Arch. f. Pap.*, IX, p. 207 et seq. et notamment 210.

au compte d'un tiers. Quant au second ⁽¹⁾, incomplet, il concerne des *κυβερνῆται πλοίου ναυλωσίμου*; après la mention régulière du stratège, il est question de l'*ἐπιστολὴ* d'un fonctionnaire qui est *ό επιτ[ο]*; on songerait à *ό ἐπὶ τοῦ τοῦ πυροῦ ἐπισπουδασμοῦ* ⁽²⁾, mais, de toutes façons, il n'y a pas de lettre de connaissance et l'apparition de ce fonctionnaire incertain n'est que momentanée.

L'absence du terme *ναύκληρος* dans les deux documents précédents ne semble pas être l'effet d'un hasard; elle correspond à un changement de situation. Dans les textes cités jusqu'à présent, le *κυβερνήτης* n'apparaissait que parmi les détails signalétiques du bateau; son importance n'est guère plus grande ici, puisqu'au regard de l'administration civile il est représenté par des *ἐπίπλοοι* qui assument une partie du rôle des nauclères.

A propos de ces *ἐπίπλοοι*, connus déjà dans les textes ptolémaïques, il convient maintenant de parler de la catégorie de «fonctionnaires temporaires» qui sont attestés principalement dans les papyrus de Berlin.

Dans ceux qu'a publiés Zilliacus figurent des *φυλακῖται* ⁽³⁾, détenteurs de tenures clérouchiques, de bonne réputation, qui doivent escorter la cargaison et surveiller les pots de terre crue scellés et contenant des échantillons du blé embarqué, et des *μαχαιροφόροι καὶ ἐπίπλοοι*, au service du diocète, dont le rôle n'est pas autrement connu ⁽⁴⁾. Ajoutons de suite que les phylacites disparaissent à une époque inconnue, remplacés par le *δειγματοκαταγωγός* attesté au III^e siècle après J.-C. (*P. Strasb.* 31, 6 et *P. Oxy.* 1254, 20 et seq.) dont on exige qu'il soit *εὑπορος καὶ ἐπιτήδειος* (la fonction est donc devenue une liturgie).

Les *ἐπίπλοοι* ptolémaïques portent des armes; ceux du 1^{er} siècle après J.-C. sont des légionnaires, ayant leur place dans la machine administrative. Au siècle suivant, ce seront des particuliers remplissant une liturgie; d'après les

⁽¹⁾ *P. Oxy.* 276. Date : 5 sept. 77 après J.-C.

⁽²⁾ Cf. *Aegyptus*, XIII, p. 383-384, (H. Henne).

⁽³⁾ Les phylacites sont déjà mentionnés dans *P. Hibeh* 54, 30-31 et dès ce même III^e siècle avant J.-C., on envoie des échantillons (*δειγ-*

ματα) scellés qui semblent avoir été moins soigneusement contrôlés (*P. Hibeh* 39, 15 et seq.).

⁽⁴⁾ On sait seulement que ces *ἐπίπλοοι* sont appelés à donner leur approbation (*γνώμη*) dans des conditions qui nous échappent tout à fait.

cinq exemples certains⁽¹⁾, il s'agit manifestement de petites gens (des tisse-rands par exemple) dont les biens au soleil ne devaient pas être importants. C'est un « *munus personale* » alors que celui des phylacites ou de leurs successeurs était un « *munus patrimoniale* »; ces *ἐπιπλόοι* ont besoin d'être cautionnés d'une manière ou d'une autre puisque, dans le *P. Lond.* 301, un personnage dont nous ignorons la qualité exacte s'engage à ce que les *ἐπιπλόοι* restent jusqu'au pesage du blé au port de déchargement, et que, dans le *P. Grenfell* II, 46 a, nous voyons dénoncer l'un des *ἐπιπλόοι* qui a dû s'éclipser en route.

Un même terme a donc désigné sous l'Empire deux fonctions analogues mais distinctes, qui se sont succédé dans le temps; le changement s'est produit entre 77 et 130. Or, vers la fin du règne de Domitien, des soldats étaient périodiquement détachés de leurs corps pour assurer la garde des entrepôts de blé d'Alexandrie (*P. lat. Genavensis* 1); à côté des deux périodes attestées (octobre-janvier et février-mi-juillet), ne peut-on songer à une troisième période (juillet-septembre) où les soldats ne seraient ni à Alexandrie ni dans leur garnison, mais avec les bateaux transporteurs de blé⁽²⁾? On est ainsi amené à placer ce changement après le règne de Domitien. Comme la garnison d'Égypte prit part à des expéditions guerrières sous Trajan, on pourrait penser que c'est entre 110 et 118 que l'on dégagea les soldats de ces occupations semi-civiles de temps de paix⁽³⁾; mais le caractère des nouveaux *ἐπιπλόοι* semble bien correspondre à un remaniement plus profond du système, dont nous parlerons plus loin.

C'est à cette époque que se place un document important mais d'une interprétation délicate : il s'agit du *P. Giessen* 11, daté du 10 juillet 118. Un

⁽¹⁾ Ostracon du Caire du début du II^e siècle, publié par Guéraud dans les *Annales du Service des Antiquités*, 1933, p. 60 et seq. J. SCHERER, *Papyrus de Philadelphie*, n° 10, l. 9 (*Textes et Documents*, VI, Le Caire 1947), complétant le *B. G. U.* 1572 (130 après J.-C.). *P. Lond.* II, 301, p. 256, l. 10 (Antonin le Pieux). *P. Grenfell* II, 46 a, l. 7 (139 après J.-C.). *P. Lond.* II, 342, p. 174, l. 8, qui serait de 185 (*étrous οὐ* d'un empereur non précisé; une lecture *καὶ* nous ramènerait dans la première moitié du siècle et serait peut-être pré-

férable). Cf. peut-être encore le *P. Goodspeed Cairo* 28, 2.

⁽²⁾ Cf. v. PREMERSTEIN, dans *Klio*, III, p. 16 et seq. Le mutisme du papyrus incomplet ne doit pas nous gêner; quant à la troisième période que nous supposons, elle coïncide remarquablement avec ce que nous avons vu sur l'époque de la descente du blé vers Alexandrie.

⁽³⁾ Cf. J. LESQUIER, *L'armée romaine d'Égypte*, p. 23 et seq., sur l'ensemble des remaniements qui affectent l'armée d'Égypte sous Trajan.

particulier y annonce à un stratège qu'il a obtenu l'enlèvement de tout le blé de son nome, mais qu'il ne peut pas venir en personne parce que (l. 9) : *κατεσχέθην* ὑπὸ τοῦ ἐπιτρόπου ὥστε ιερατεύειν τοῦ χειρισμοῦ τῶν κυβερνητῶν»; il s'agit de faire fonction de prêtre dans une corporation. Des trois termes *ἐπιτρόπος*, *χειρισμός*, *κυβερνήτης*, les deux premiers reviendront fréquemment par la suite : l'*ἐπιτρόπος τῆς Νέας πόλεως* est attesté dès 104 après J.-C.⁽¹⁾; le titre complet de son bureau «*ὁ ἐν τῇ Νέᾳ πόλει χειρισμός*» apparaîtra dans nos documents sous Antonin le Pieux. Mais le terme «*κυβερνήτης*» ne sera plus employé jusqu'à la fin du III^e siècle qu'accessoirement, comme dans une sorte de subordination à «*ναύκληρος*». Celui qui écrivit le *P. Giessen* 11 était, de toute évidence, un gros capitaliste ; il n'a rien du *κυβερνήτης* que nous avons déjà vu. L'emploi de l'expression «*χειρισμός τῶν κυβερνητῶν*», alors qu'au III^e siècle on trouve régulièrement «*(ναύκληρος) χειρισμοῦ Νέας πόλεως*», doit être une imprécision explicable soit par le fait qu'elle figure dans une lettre qui n'est qu'officielle, soit par le fait que la terminologie administrative était encore incertaine, soit encore par le fait qu'à Alexandrie même le terme *ναύκληρος* était peut-être réservé au trafic en Méditerranée⁽²⁾ ; de toutes façons, cet emploi de *κυβερνήτης* ne peut être qu'une survivance du vocabulaire du siècle précédent.

Les documents augmentent, par hasard, pour Hadrien et surtout Antonin le Pieux. Le *P. Columbia* 1, recto IV, 10 (155 après J.-C.)⁽³⁾, bien que ne concernant pas le transport à Alexandrie, nous donne des indications générales intéressantes : on y voit un *κυβερνήτης* être cautionné par deux personnages qui sont appelés «*οἱ βαροεστῶτες ναυκλήροι Ἀρσινοίτου*». Il y a donc encore (ou de nouveau) des corporations locales de nauclères, avec leur bureau qui peut cautionner comme il pouvait, au I^{er} siècle avant J.-C., donner des lettres de connaissance ; le *κυβερνήτης* est sans doute à leur service

⁽¹⁾ Voir la liste dans CALDERINI, *Θησαυροί*, p. 57. Sur le «*χειρισμὸς Ἐρμοῦ*», cf. *P. S. I.* 793, l. 13 (136 après J.-C.) et KALEN, *Berliner Leihgabe griechischer Papyri* IV v V, 24 (161-162 après J.-C.) ; cf. aussi *Klio*, III, p. 14 et seq. (v. Premerstein, à propos du *P. lat. Genavensis* 1) et *P. Oxford* (1942), p. 11 *inf.*

⁽²⁾ Dans le papyrus publié par Zilliacus

(*Aegyptus*, XIX, p. 62 et seq.), aux *ναύκληροι ἵπποδρομῖται* correspondent, à Alexandrie, *οἱ ωρὸς τῆς ναυλώσει*. Cette sorte de périphrase ne serait-elle pas destinée à éviter l'emploi de *ναύκληρος* réservé à la course en mer ?

⁽³⁾ WESTERMANN-KEYES, *Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia*, New-York 1932.

pour une opération déterminée et cette situation rappelle, avec plus de souplesse, le droit de réquisition par les nauclères pour le service de l'État. Enfin, point important, les deux nauclères sont des citoyens d'Alexandrie.

Les mêmes faits apparaissent dans le *P. Warren* 5 et le *P. Princeton* 26⁽¹⁾ qui sont de 154 après J.-C. et concernent, cette fois, le transport du blé. Dans le premier reçu, Άχαις κυβερνήτης, cautionné par Διδύμος, reconnaît, par l'intermédiaire de Σερήνος γραμματεύς, avoir chargé du blé (suivent les autres mentions habituelles); les mêmes personnages figurent aussi dans le second document qui est établi διὰ Σερήνου Διδύμου Άλθαιέως γραμματέως : ce Sérénus est présent dans le nome où se fait l'embarquement et c'est aussi un Alexandrin⁽²⁾. L'engagement d'Achais est d'ailleurs très probablement de la même nature que celui du κυβερνήτης du *P. Columbia* 1, recto IV, 10 : il s'agit de transports urgents pour lesquels les nauclères habilités n'ont pas assez de bateaux et les deux documents où figure Achaïs se rapportent certainement à la même affaire.

Achaïs a trois bateaux (*P. Princeton* 26, l. 8) et il est pourtant κυβερνήτης. Sans parler du trafic privé qui devait être assez important, il faut croire que seuls les nauclères étaient autorisés à soumissionner les transports intéressant l'État. La « charge » de nauclère devait être lucrative au II^e siècle, puisque les riches Alexandrins⁽³⁾ envahissaient les corporations locales, cependant que les capitaines et même de petits armateurs comme Achaïs devaient passer par eux.

⁽¹⁾ *P. Warren* 5, publié par Hunt, dans *Aegyptus*, 1933, p. 241 et seq. et repris dans *The Warren Papyri*, 1941, p. 14 et seq. *P. Princeton* 26, publié par Kase, dans *Papyri in the Princeton University Collections* II, Princeton 1936.

⁽²⁾ Sur Άλθαιέως seul, cf. *P. Oxy.* 1024, l. 22 (129 après J.-C.). Serenus doit être le scribe de la corporation, plutôt que celui de Didymos (le garant) à qui l'on pourrait vouloir appliquer la mention du dème. *P. Ross.-Georg.* II, 18 (p. 93) voit dans un nommé Marcion (l. 141) qui joue un rôle analogue «ein offizieller Vertreter der Schifferkorporation oder einer Schiffahrtsgesellschaft» (cf.

encore *ibid.*, où O. Krüger signale la présence d'Alexandrins dans les contrats de transport n° XXIX et XL). Le *P. Baden* 79 semble se rattacher au même genre de documents, mais il est trop fragmentaire pour qu'on en déduise quelque chose sur les rapports κυβερνήτης-ραύηληρος.

⁽³⁾ Sur le capitalisme alexandrin, cf. M. Rostowzew, *Studien zur Geschichte des römischen Kolonates*, p. 86 ou 203. Les nauclères ptolémaïques de Memphis étaient plutôt de petits propriétaires (cf. Kunkel, *op. cit.*, p. 185-186, à propos des noms sémitiques de Zabdion et Malichos).

Pline le Jeune, en septembre 100 après J.-C. (*Pan. XXIX et seq.*), parle abondamment de ce que l'empereur a fait pour l'annone romaine sur place et en Égypte; dans des termes assez vagues, il loue Trajan d'avoir, entre autres, rétabli la liberté du commerce⁽¹⁾. On peut estimer que, dans ces conditions, l'empereur se devait aussi de ranimer l'initiative privée en matière de transport.

C'est ainsi que l'on est tenté de songer à une transformation à la même époque des conditions administratives de transport sur le Nil, à une sorte de « sécularisation »⁽²⁾. Le *χειρισμὸς* de Neapolis est créé; les corporations locales se voient restituer des attributions qu'elles avaient eues au moins sous les derniers Lagides et qui leur avaient peut-être été enlevées après la conquête; les *ἐπίπλοοι* sont transformés et deviendront vite inutiles. Enfin, il y a l'apparition d'une responsabilité non attestée pour les *κυβερνῆται* du 1^{er} siècle après J.-C.; elle se manifeste peut-être sous des formes variées comme l'engagement de surveiller les *ἐπίπλοοι*⁽³⁾ ou encore la clause par laquelle le signataire du *receptum nautarum* s'engage à amener la cargaison à ses propres risques (*τῷ ἐμαυτῷ κινδύνῳ*), clause qui n'est attestée, il est vrai, dans les documents qu'à partir d'Antonin le Pieux⁽⁴⁾.

Trajan pour sauvegarder, malgré tout, les intérêts primordiaux du ravitaillement, a dû songer à revenir à un système qui rappelait celui du 1^{er} siècle avant J.-C., tout en créant l'organisme central qui avait manqué jusqu'alors; et si, pour les questions de transport, nous sommes ramenés quelque deux

⁽¹⁾ « . . . inde annona, de qua inter licentem vendentemque conveniat . . . » (cf. peut-être AUR. VICTOR, *De Caes.* 13, 5). Voir aussi la *Cambridge Ancient History*, XI, p. 200 sq. et 213.

⁽²⁾ FL. JOS., *c. Ap.*, II, 64 : « administratio tritici nihilo magis ab (Judaeis) quam ab aliis Alexandrinis translata est »; s'il faut voir dans ce verbe incompréhensible une traduction maladroite d'une forme de *διαφέρω* (importer), on pourrait admettre qu'autour de 95 après J.-C., l'administration du blé n'était pas entre les mains d'Alexandrins.

⁽³⁾ P. *Lond.* II, 301 (p. 256) = MITTEIS,

n° 340. E. Seidl (*Der Eid im römischi-ägyptische Provinzialrecht*, p. 84) a tort de vouloir faire de ce « surveillant » un liturge.

⁽⁴⁾ Cf. WILCKEN, n° 443, P. MEYER, 14 (introduction) et R. TAUBENSCHLAG, *The Law of Graeco-Roman Egypt in the Light of the Papyri*, New-York 1944, p. 287-288. Le P. *Oxy.* 708 (188 après J.-C.) signale une certaine responsabilité des sitologues pendant le transport, mais il ne nous est pas possible de savoir si cette responsabilité cesse avant la « disparition » des sitologues au 3^e siècle par exemple lors de la liturgisation du transport, telle que nous la verrons plus loin.

siècles en arrière⁽¹⁾, les domaines du monopole et du commerce privé pourraient bien avoir été sensiblement les mêmes aux deux époques.

Les documents du II^e siècle cessent pour nous avec les débuts de Marc-Aurèle⁽²⁾; environ cinquante ans après, nous trouvons plusieurs documents proches de date et de rédaction. Ce sont des reçus adressés au stratège ou au sitologue⁽³⁾; en fait, il y a toujours trois mêmes exemplaires dont l'un va au sitologue et les deux autres au stratège. Le déclarant est *ναύκληρος χειρισμοῦ Νέας πόλεως*; il mentionne l'*ἀπόστολος*⁽⁴⁾ du *κράτιστος ἐπίτροπος τῆς Νέας πόλεως* et signale l'intervention du stratège et du basilicogrammate qui ont donné et transmis l'ordre de lui mesurer le blé qu'il vient d'embarquer; suit, plus ou moins développée, la promesse de livrer le blé à Alexandrie *εἰς τὸν ἐν τῇ Νέᾳ πόλει χειρισμόν*⁽⁵⁾. Tous les auteurs s'accordent pour dire qu'à ce moment la nauclérie est devenue une liturgie⁽⁶⁾.

Or, alors que les nauclères du II^e siècle étaient des Alexandrins, les « nauclères de Neapolis », citoyens de fraîche date, portent des noms bien vulgaires comme *Αὐρήλιος Βησαρίων* (*Stud. Pal.* XX, 32), ou *Αὐρήλιος Αμμώνιος* (*P. Oxy.* 2125, 1)⁽⁷⁾ et peuvent, d'ailleurs, se mettre à plusieurs pour un seul et même nome. Il y a donc une différence de classe très nette, d'un siècle à l'autre et la transformation en liturgie a dû correspondre à une catastrophe économique.

⁽¹⁾ La césure après la conquête d'Auguste est encore confirmée par l'allure générale du pap. *I. F. A. O.*, n° 328 publié en appendice.

⁽²⁾ *P. Tebt.* 486, 1 cite des nauclères vers la fin du II^e siècle (daté d'après le verso). Il n'est pas sûr que l'Alexandrin qui paraît dans *B. G. U.* 607 (163 après J.-C.) soit un nauclère, malgré Oertel (*Die Liturgie*, p. 122).

⁽³⁾ *P. Oxy.* 1259 (211-212). *P. Oxy.* 2125 (220-221). *St. Pal.* XX, 32 (231). Cf. *P. S. I.* 1053 et *P. Oxy.* 1197.

⁽⁴⁾ Cf. déjà les papyrus publiés par Kunkel. Le terme semble réapparaître après une assez longue éclipse.

⁽⁵⁾ Cf. *P. Meyer* 14, 6 et seq. : *καὶ παραδώσω τὸν γόμον ἐν τῇ Νέᾳ πόλει εἰς τὸν*

δημοσίους σῆρον καὶ ἀπανούργητον ἀπὸ πάσης ναυτικῆς καπουργίας ὡς τοῦ ἀπαντος αὐτοῦ κινδύνου δυτος πρός με... et *The Warren Papyri*, 1941, p. 16 (en haut).

⁽⁶⁾ Cf. par exemple M. ROSTOVZEFF, *Social and Economic History of the Roman Empire*, p. 624-625 (note 44, dont le reste s'appuie sur une documentation qui a vieilli). On trouve un assez bon exposé des anciennes idées sur la question dans le commentaire au *P. Giessen 11* (p. 46). Cf. encore P.-W., art. *Navicularii*, col. 1912.

⁽⁷⁾ Cf. *ἀπάτωρ* à la ligne 2 du pap. *I.F.A.O.* 184 publié en appendice (le titre raccourci de *ναύκληρος πλοίων κ.τ.λ.* semble assuré dans la lacune).

La ferme, à partir de Trajan, a dû être semblable à celle des derniers Lagides et elle est d'une nature particulière. Une ferme d'impôts consiste à verser à la collectivité pour laquelle on « travaille » une somme déterminée et à rentrer dans ses débours et même bien au delà, en taxant les administrés qui sont imposables. Les nauclères, eux, s'engageaient, en déposant sans doute une caution, à transporter le blé, contre une somme de tant que l'administration leur payerait⁽¹⁾, dans des conditions que devait prévoir quelque cahier de charges. La somme maxima prévue dans ce cahier devait, d'ailleurs, s'identifier assez normalement au montant même de l'adjudication, car on s'imagine difficilement que les soumissionnaires se soient concurrencés en faisant de la « sous-enchère »⁽²⁾.

Or, il est venu un moment où l'insécurité ou la dépréciation de la monnaie ont rendu cette opération, dans laquelle il s'agissait de faire le moins de frais pour avoir le plus de bénéfice, désastreuse pour les nauclères qui ont été obligés d'y renoncer. Comme ces nauclères, capitalistes mais non pas forcément propriétaires de bateaux, pouvaient se dissimuler assez aisément, le *χειρισμός* de Neapolis se rabattit sur les *κυβερνῆται* plus facilement saisissables ; ce qui explique la différence de rang social observée plus haut. Le transport de blé devenait de la sorte un vrai service public.

Les difficultés financières nées sous Marc-Aurèle s'accrurent considérablement avec le règne dépensier de Commode ; d'où, altération des monnaies et hausse des prix⁽³⁾. Il est donc tentant de placer sous Commode la liturgisation de la nauclérie. Cette liturgisation ne fut peut-être pas isolée ; quelques documents pourraient permettre d'en préciser la date.

⁽¹⁾ Cette somme correspondait peut-être à tout ou partie du produit des multiples petits impôts levés à l'occasion de chaque opération depuis la moisson jusqu'à l'embarquement sur le Nil. Cf. Cl. PRÉAUX, *op. cit.*, p. 144-145 et P.-W., art. *Frumentum*, col. 169.

⁽²⁾ Comme les Ptolémées ont pratiquement ignoré la « ferme obligatoire » (« *Zwangspacht* », OERTEL, *op. cit.*, p. 61), les nauclères de la fin de l'époque ptolémaïque (puis ceux du II^e siècle après J.-C.) ont dû soumissionner

assez librement ; les guildes n'intervenaient éventuellement que pour faciliter la mise en train, sur un ordre de l'administration.

⁽³⁾ Cf. G. MICKWIRZ, *Geld u. Wirtschaft im römischen Reich*, p. 47-48 ; *Cambridge Ancient History*, XIII, p. 725 ; *Hist. Aug.*, *Commode* 14 (allusion à la gabegie). A rapprocher des causes de la création de la « *classis Africana Commodiana* » selon Rostovtzeff (*The social and economic History*..., p. 595).

Westermann-Keyes (*op. cit.*, p. 105) insistent sur la ressemblance de rédaction des reçus de nauclères et d'ânières s'occupant du transport du blé du Σησαυρός à la rive⁽¹⁾. À côté de ces similitudes de formulaires dont on ne doit pas exagérer la portée⁽²⁾, il faut en signaler une autre, plus remarquable, dans les serments prêtés respectivement en 217 après J.-C. par des δημόσιοι ὄνηλάται (*P. S. I.* 1229) et en 211 par un διεραματίτης (*P. Oxy.* 1197) en vue du chargement de navires qui viendront d'Alexandrie⁽³⁾.

Quel que soit le sens exact de διέραμα, et par suite de διέρασις et διεραματίτης (cf. PREISIGKE, *Fachwörter*, s. v. et *P. Bremen* 48, l. 28)⁽⁴⁾, ce dernier fonctionne entre le moment où les ânières ont amené le blé à quai et celui où le bateau part avec le blé qu'il a chargé. Or, en 191-192 après J.-C. (*P. Tebt.* 328), la διέρασις δημοσίου πυροῦ est une liturgie (OERTEL, *op. cit.*, p. 130) et en 196 après J.-C. l'ἐπιδοσις ἐπὶ τῆς καταγωγῆς σίτου que Oertel (*op. cit.*, p. 120) rattache, d'accord avec Wilcken, à l'ὄνηλασια est aussi une liturgie⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ils soulignent aussi (p. 111) que ce transport terrestre ne dépend absolument pas du nauclère au milieu du II^e siècle après J.-C., ni d'ailleurs à aucun autre moment, ajoutons-nous. Sur les ressemblances de guildes de nauclères et d'ânières, cf. aussi A. C. JOHNSON, *op. cit.*, p. 392. De toutes manières, certains parallélismes de forme peuvent provenir plus d'une même dépendance administrative que d'une vraie similitude de situation. Cf. les liens entre conducteurs d'ânes et de chameaux et propriétaires de navires, en Palestine romaine (JUSTER, *Les Juifs dans l'Empire romain*, I, p. 486, n. 2).

⁽²⁾ Cf. *P. S. I.* 1262 (137 après J.-C.) : ... τὰς ἐπισταλείσας μοι ὑπὸ... σιρατηγοῦ καὶ... βασιλικοῦ γραμματέως ὑπὲρ τιμῆς ὅν ἐμέτρησα... πυροῦ συναγοραστοῦ ἀρταθῶν... qui correspond exactement aux formules que citent Westermann et Keyes.

⁽³⁾ Notamment : τῶν ἀποστόλων παραγενομένων et ὄπόταν τὰ ἐξ ἀποστόλων πλοῖα παραγένηται.. Il se pourrait, d'après ce rapprochement, que sémantiquement, ἀπόστολος

(convoi) vienne d'ἀπόστολος (lettre de connaissance); cf. *P. Tebt.* 486 et *P. Oxy.* 522, pour lesquels Liddel-Scott donnent le sens de « cargo dispatched by order», sans se prononcer sur le genre (m. ou n.). Sur les deux expressions, cf. encore *P. S. I.* 792, l. 5 (136 après J.-C.).

⁽⁴⁾ D'après l'exemple de PLUTARQUE, 2, 1088 e et les composés en ἐξ-, κατ-, κατεξ-, μετ-, et συν- de la même racine, on songerait à un entonnoir ou tout au moins une glissière creuse allant de la rive au bateau. Or deux représentations, distantes de plus de mille ans, du chargement d'un navire (WRESZINSKI, *Atlas zur altägyptische Kulturgeschichte*, II, pl. 186 et ROSTOVZEFF, *Social and economic History*..., pl. XXI, 3), nous montrent les dockers montant sur le bateau au moyen d'une planche, le sac sur l'épaule et renversant le blé du même geste millénaire.

⁽⁵⁾ *P. Oxy.* 2131 (207 après J.-C.) : l'ὄνηλασια est une χρεῖα et, dès cette époque, elle est particulièrement lourde (l. 11-12).

D'autres fonctions annexes étaient depuis longtemps des liturgies, comme celle des *ἐπίπλοοι* ou encore celle des personnes choisies *πρὸς παράλημψιν καὶ κατακομιδὴν βιβλίων πεμπομένων εἰς Ἀλεξάνδρειαν* (*P. Amh.* 69, 2-4; 154 après J.-C.), fonction parallèle à celle des *δειγματακαταγωγοί* probablement bien antérieurs au premier témoignage écrit cité plus haut. Mais la constatation à des dates très voisines de trois liturgisations portant sur trois maillons successifs d'une même chaîne fait attribuer ces mesures à un même événement qui se place entre 180 (avènement de Commode) et 191 (*διέρασις* liturgique) ⁽¹⁾.

Le dernier document du III^e siècle (*P. Oxy.* 1260, daté de 286 après J.-C.) voit la réapparition du *κυνερυήτης* et mentionne le *καθολικὸς* et le *δεκάπρωτος*; bien qu'il rappelle le *P. Lond.* 256 r. (15 après J.-C.) que nous avons écarté ⁽²⁾, les nouveaux noms qui y paraissent sont peut-être l'indice d'un changement qui ne fut pas purement nominal.

Les décaprotes, au cours du III^e siècle, succèdent aux sitologues dans l'établissement des reçus de blé. Des dix-huit dates certaines que nous avons pu relever, la mention la plus tardive des sitologues est celle du *P. S. I.* 1121, soit 236-237 après J.-C.; pour les décaprotes, la date la plus ancienne dans les dix-sept exemples relevés par Turner ⁽³⁾ est janvier 247 ⁽⁴⁾. Les deux fonctions ont dû se succéder sans chevauchement et cette affirmation semble vérifiée par la disparition au début du IV^e siècle des décaprotes et la réapparition immédiate des sitologues : en effet, le *P. Leipzig* 84 (I, 5 et VI, 20) montre que les décaprotes ont disparu après décembre 301 et que les sitologues ont réapparu, dans les mêmes fonctions avant août 303; les ostraca

⁽¹⁾ Il ne serait pas impossible que les réformes municipales de 202 après J.-C. aient été en partie suggérées par le désir de faciliter le fonctionnement de toutes ces liturgies onéreuses.

⁽²⁾ La date (18 Payni) et la formule « *οῖς ἐὰν κελεύσθω* » rappellent ce papyrus de l'an 15.

⁽³⁾ E. C. TURNER, *Egypt and the Roman Empire : the δεκάπρωτοι*, dans le *Journal of Egyptian Archaeology*, 1936, p. 7 et seq.

⁽⁴⁾ La date de 227 après J.-C. que donnerait

le *P. Lond.* III, 1157, p. 62-63 (cf. p. 110) paraît insoutenable; elle est avancée par les éditeurs à la suite de déductions tirées des dates relatives de trois documents publiés d'une manière incomplète, et à partir de 247 les témoignages se succèdent à un rythme tel qu'un trou de vingt ans paraît improbable. Signalons qu'à la lumière de ce qui précède, le *P. Oxy.* 63 doit être daté de la première moitié du III^e siècle (cf. I, 4 et 13-15, à rapprocher du *P. Oxy.* 2125).

de Karanis n°s 499 et 501⁽¹⁾ permettent de resserrer ces limites et de placer le changement entre le 24 mars et le 21 juin 302⁽²⁾.

Le *καθολικός*, qui devait d'ailleurs devenir le juge suprême en matière de liturgie⁽³⁾, remplit dans le *P. Oxy.* 1260, les fonctions de l'*ἐπιτρόπος*, lequel est attesté pour la dernière fois à une date qui ne saurait être postérieure à 248⁽⁴⁾, tandis que le dernier témoignage de l'existence de la nauclérie est de 247 (*P. Oxy.* 1418, 8). L'*ἀπαιτητής ἀννώνης* est attesté dès 253⁽⁵⁾; comme le décaprote n'a jamais rien à voir avec l'annone militaire, on peut émettre l'hypothèse que la création des fonctions d'apaitète et de décaprote fait partie d'un remaniement plus profond du système du blé, remaniement qu'il faut placer à l'extrême fin de la première moitié du III^e siècle (sous Philippe l'Arabe) et qui engloba aussi, à en juger par les dates données ci-dessus, le système de transport⁽⁶⁾.

Les papyrus postérieurs n'apportent plus de renseignements intéressants. Seul⁽⁷⁾ le *P. Amh.* 138 (326 après J.-C.) semble se rattacher à la catégorie qui nous occupe : un *κυβερνήτης τωλοίου ταμιακοῦ* s'engage à amener du blé *εἰς Ἀλεξανδρεῖαν* et cela *ἐξ ἀποστόλου τῆς τάξεως τῆς μαγιστρότητος* (le bateau appartient donc à un organisme officiel; quant au magister, on n'est guère renseigné sur lui). Une certaine instabilité continuera à régner, du moins dans les termes : on trouve indifféremment, semble-t-il, *ναυκλητός*, *κυβερνήτης* et même *ναυκληροκυβερνήτης*. Et si en 343 (*P. Goodspeed* 14) et 380 (*P. Flor.* 75) il s'agit encore des *δημόσιοι* ou des *όρρια* de Neapolis,

⁽¹⁾ AMUNDSEN, *Greek Ostraca*, I, Ann Arbor 1935. La date de l'ostracon 906 des *Papyri and Ostraca from Karanis* (*Michigan Papryi*, VI, éd. Youtie et Pearl), soit 14 mars 297 (avec mention de sitologues) est inexacte; il s'agit du 14 mars 305 (13^e année du César Galère. Cf. AMUNDSEN, *Gr. Ostr.*, I, n° 458).

⁽²⁾ P.-W., art. *Indictio*, col. 1330 place le début de l'indiction en mai-juin 302, qui coïncide peut-être avec la disparition des décaprotes. D'autres auteurs font partir l'indiction du 1^{er} Thoth.

⁽³⁾ Cf. J. MASPERO, *B. I. F. A. O.*, X, p. 153.

⁽⁴⁾ B. G. U. 8, II, 26 = WILCKEN, n° 170.

⁽⁵⁾ D. van BERCHEM, *L'annone militaire dans l'Empire romain au III^e siècle*, dans les *Mémoires de la Société nationale des Antiquaires de France*, 1936, p. 163.

⁽⁶⁾ Le *Pap. I. F. A. O.* 184 (cf. appendice), appartient par sa rédaction au genre de documents énumérés à la note 3 de la page 189. Il est établi presque sûrement par un nauclère de Neapolis, s'adressant à un bouleute qui est en même temps *Ἰοτης δημοσιῶν* [Θησαύρων? — La portée exacte de ce document échappe encore.

⁽⁷⁾ *P. Cairo* 34 (éd. Preisigke) et *St. Pal.* II, 34 ne concernent pas le transport officiel.

en cette même année 380 (*loc. cit.*) et en 390 (WILCKEN, n° 434) les reçus ne mentionnent plus les sitologues mais les ἐπιμηλῆται σίτου Ἀλεξανδρεῖας ; il ne s'agit donc même plus de Constantinople. Décidément le temps des grands convois pour la ville éternelle était bien passé.

Les nauclères que nous avons vus, n'ont à s'occuper que de transport et sont différents des ναύκληροι καὶ ἐμπόροι alexandrins qui commerçaient dans tout le bassin méditerranéen. Quel que soit le sort fait au commerce intérieur du blé⁽¹⁾, il convient de distinguer ici deux catégories : « transporteurs » et « négociants ». Les transporteurs travaillent à l'instigation de l'Administration dans laquelle ils finiront par se fondre, mais le blé qu'ils manipulent pourrait appartenir à des négociants (particuliers privilégiés) jouissant de certaines faveurs administratives.

A regarder de près, quelle peut être la marge de liberté commerciale accordée à un semblable négociant ? Il ne trouvera pas à acheter moins cher que l'État ; s'il paye plus, le bénéfice risque d'être insignifiant, car l'État veille à maintenir un prix de vente raisonnable à Rome où il a tout motif de satisfaire une plèbe oisive et turbulente. Bref, il devra dans ses transactions suivre les prix de l'État. Or, Rostovtzeff dit que « l'interdiction d'exporter d'Égypte ne doit pas être considérée comme une monopolisation par l'État du commerce des grains »⁽²⁾.

Cette remarque souligne, en réalité, un état de choses qui achève de faire du négociant exportateur, s'il existe, sinon une sorte de fonctionnaire, du moins un intermédiaire qui a droit à tant pour cent, contre l'acceptation de certains risques. Nous sommes, pour le moins, en pleine « économie dirigée » et bien loin du négociant en blé dont parle Cicéron⁽³⁾.

Il est permis de se demander quelle pouvait être la situation sur le marché de Rome. Les auteurs récents estiment qu'il n'y eut pas de monopole (à proprement parler), que, réserve faite du *frumentum publicum*, le ravitaillement de Rome était laissé aux entreprises privées, et que l'administration impériale se bornait à intervenir de diverses manières en cas de crise. Ces interventions de l'État sont surtout attestées au 1^{er} siècle après J.-C. par les historiens romains dont les citations vont précisément nous confirmer le « dirigisme » en matière de blé.

⁽¹⁾ Cf. *Tac. Ann.* II, 59, déjà cité. — ⁽²⁾ P.-W., art. *Frumentum*, col. 142. Cf. *Social and Economic History...*, p. 138. — ⁽³⁾ *De officiis*, III, 13, 50, cf. aussi : *Pro domo* 11.

Auguste (SUET., *Aug.* 42) réglementa (temperavit) le commerce du blé de manière à satisfaire les cultivateurs, les négociants et les consommateurs. Lors de la famine de 19 après J.-C. ⁽¹⁾, Tibère (TAC., *Ann.* II, 87) fixa un prix et donna deux nummi par boisseau aux vendeurs ; ce qui semble supposer l'existence antérieure d'un contrôle des quantités et des prix. Claude (SUET., *Cl.* 18) garantit, entre autres, des bénéfices déterminés (*certa lucra*) et prit sur lui les risques de naufrage ; ces « *certa lucra* » ressemblent à un pourcentage et rappellent la marge à laquelle pouvait prétendre le négociant d'Égypte qui expédiait à Rome. Quant à Néron, il réglementa l'arrivée du blé des régions productrices (TAC., *Ann.* XIII, 51 : *temperata apud transmarinas provincias frumenti subvectio*) et dégrava d'impôts ceux qui construiraient des bateaux, à l'exemple de Claude ⁽²⁾.

Ces diverses mesures ne pouvaient manquer d'avoir des répercussions dans les régions productrices, en particulier sur la politique du blé et des transports en Égypte. En sens inverse, sans parler de la crise qui se produisit sous Commode (*Hist. Aug.*, *Commode* 14), le système de contrôle appliqué en Égypte ne pouvait manquer de faire sentir son influence à Rome même. Il en résultait un régime économique caractérisé, *in abstracto*, par la permission de vendre, dans certaines limites géographiques, à qui l'on voulait, à des prix peu sujets à fluctuation.

Cette économie dirigée en matière de blé rappelle étrangement les temps présents et il est peu croyable qu'elle ait été limitée à l'Égypte. Rostovtzeff ⁽³⁾ veut croire au caractère provisoire des mesures prises par les empereurs du 1^{er} siècle et prétend qu'il subsistait un commerce extérieur libre, bien qu'il ait fallu une permission spéciale pour envoyer son blé ailleurs qu'à Rome. En réalité, il n'y avait plus de liberté au 1^{er} siècle, ce qui explique l'éloge de Pline (*Pan.* 29), et elle disparaîtra de nouveau à Rome à la fin du II^e siècle, comme en Égypte. Quant à savoir dans quelles conditions le commerce put sous Trajan et ses successeurs, s'exercer librement, nous avouons n'en rien pouvoir dire ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Y eut-il un rapport entre cette famine et les mesures prises par Germanicus à Alexandrie au début de cette même année ?

⁽²⁾ Cf. encore la vente de blé à bas prix, après l'incendie de Rome (TAC., *Ann.* XV, 39).

⁽³⁾ P.-W., art. *Frumentum*, col. 142.

⁽⁴⁾ Cf. A. PICANIOL, *Rome*, 2^e éd., p. 289 : « ... il est probable qu'après avoir rêvé de faire de Rome le marché du monde en encourageant le commerce libre, Trajan a dû créer une organisation d'État. »

Nous avons examiné quelques questions relatives au transport de blé sur le Nil, en nous efforçant de faire ressortir l'évolution du système de transport, indépendamment de toute question de technique ou de régime des eaux. Les évènements politiques et économiques ont joué un rôle important lors de la conquête, sous Trajan, sous Commode; d'autres, mal connus, ont eu le leur au III^e siècle. Et ces modifications apparues en Égypte n'ont pu manquer d'influencer à leur tour le régime du blé à Rome même. Notons, pour finir, l'aspect social de la question: on assiste à une liturgisation progressive, inéluctable, de tous les rouages; elle naît de l'appauvrissement ou de la mauvaise volonté de celui sur qui l'administration comptait et ne cessera de s'étendre par la suite, envahissant toujours plus de domaines jusqu'à ce que la machine craque sous l'effort conjugué des guerres et des crises économiques.

APPENDICE.

A. Pap. I. F. A. O. 328. 15 × 8 cms. 89-90 après J.-C.

- L. 7. Le signe final pourrait être un *t* suivi d'un trait horizontal. De toutes façons, il semble qu'il faille lire : *οι] αροκεχειρισμένοι.*

9. *απότοι* semble d'autant plus douteux qu'on lirait un *ε* (?) devant l'*α*.

13. 1. : *ωαρχδώσειν.*

15. *ις προς* presque sûr.

16. Devant *γ*, *εν* (?). *οκο* peut se lire *οσο*, voire même *οιω*.

17. Signe incompréhensible devant *δημόσιαι*.

24-25. Des sigles et des chiffres très effacés.

Ce papyrus nous est parvenu en très mauvais état; sur plusieurs portions de lignes, les fibres supérieures et inférieures sont arrachées, de telle sorte que l'on n'a plus que la partie médiane de séries de mots.

Il contient un serment par la Τύχη qui est le plus ancien exemple connu (le *P. Hamb.* 60 est de nov. 90 après J.-C. ; cf. E. SEIDL, *Der Eid im römisch-aegyptischen Provinzialrecht*, I, p. 24). Il s'agit ici d'un serment de garantie et cette partie du papyrus contient l'ἀντιγραφον ἐγγυήσεως tel qu'il est annoncé à la ligne 6 (cf. *B. G. U.* 981, I, l. 1 et 36, daté de 79 après J.-C.). Ceux qui prêtent ce serment sont désignés aux lignes 7 à 10 par un titre assez long dont Preisigke (s. v. *προχειρίζω*) ne donne pas de parallèle satisfaisant. Eu égard à la longueur de la ligne 11, on peut proposer, sous toutes réserves, la restitution suivante :

L. 7 δ δεῖνα καὶ δεῖνα οἱ] τροκεχ(ε)ιρισμένοι
ὑπὸ τῶν τῆς κάμης σιτ[ο]λόγων τρός καταγω-
γὴν καὶ τοῦ] σίτου ἀπὸ τοῦ δημοσίου
Θησαυροῦ τῆς αὐτῆς κώμης ὁμιλούμεν κ.τ.λ.

Normalement, l'infinitif qui caractérise l'objet du serment suit de très près (cf. *P. Oxy.* 259, 1197, 1554, par exemple); ici, les lignes 12 et 13

semblent indiquer auparavant une solidarité des sitologues et de ceux qu'ils ont choisis et dont la fonction exacte nous échappe. Quant à l'engagement, il ne saurait concerner autre chose que la livraison de blé à Néapolis (*τοῖς ἐπὶ τῆς Ν. ω.* : greniers ou fonctionnaires, cf. *P. Oxy. 276 in f.*). Le sens des lignes suivantes échappe entièrement (une forme de *σφραγίς*? apparaît l. 19 et peut-être déjà l. 17). On songerait l. 18 à un nom propre suivi de *σησκούπλικιάριος*, à l'image des *P. Lond. 256 a* et *P. Oxy. 276* où paraissent des légionnaires. L'adjectif *ναυλώσιμος* (l. 21) rappelle une dernière fois le *P. Oxy. 276* avec lequel ce papyrus offre, en définitive, le plus d'analogie. Enfin, les dernières lignes donnent des chiffres concernant différents *Θησαυροί*, amenés peut-être par une première personne du pluriel (l. 23); il n'y a pas de changement de main apparent, mais on penserait à partir de la ligne 22 à une subscription.

B. Pap. I. F. A. O. 184. 11,5 × 4,5 cms. 1^{re} moitié du III^e siècle après J.-C.

]. . [
]. 10s ἀπάτωρ
υκόληρος τλοίων . ἀγωγῆς] (ἀρταζῶν) μυριάδος α 'B
]ω βουλευτῆ τῆς
5 πόλεως δ]οτη δημοσίων
]. . [.] γενήματος α (έτους)
χαίρειν. Παρέλαθον καὶ
ταραμεμέτρημαι ἐξ α]ποστόλου [Σ]επτιμίου
τοῦ κρατίστου ἐπιτρόπου τῆς Νέας πόλε-
10 ως ἐπακολουθούντων τῶν ἐπὶ τῆς ἐμβο-
λῆς τεταγμένων καὶ ὡν ἄλλων δέον ἐστίν
ἀπὸ δημοσίων Θησαυρῶν]γ Σενέπτα εἰς ὄρ-
μον πυροῦ γενήματος τοῦ αὐ[το]ῦ
έτους]ou
15]. 10s
]. η

L. 2. A la fin, un trait vertical dont la signification échappe.

3. 12.000 artabes supposent l'existence de plusieurs bateaux.

Le papyrus commençait probablement à l'actuelle l. 1, mais avait plus de 17 lignes.

La mention d'un bouleute (l. 4) et d'une première année (l. 6) placent le papyrus après 217 (mort de Caracalla); l'écriture est très proche de celle du n° 48 de la *Paleographie* de Schubart (p. 78), qui date de 213 après J.-C. Aussi pouvons-nous dater ce papyrus de la première moitié, voire même du premier tiers du III^e siècle.

Pour la longueur de la ligne, dans ce texte d'une écriture régulière, on pourrait hésiter; il y aurait pour les lignes 3 et 6 à 8 des restitutions plausibles donnant un peu plus de cinquante lettres par ligne. Mais la restitution adoptée, qui donne un total légèrement supérieur à 30 lettres par lignes, a l'avantage d'être solidement appuyée, aux lignes 10 à 13, par les formules du *P. Oxy.* 2125, l. 12 et seq.; elle oblige, il est vrai, à suppléer *ναύκληρος* (seul) à la ligne 3; toutefois la difficulté la plus grave réside dans la ligne 7. En effet, la formule *τοῦ αὐτοῦ* (l. 13) amène à supposer, au début de cette ligne 7, le nom d'un empereur: or toutes les titulatures normales des quelques noms qui pourraient entrer en ligne de compte, semblent beaucoup trop longues pour la lacune.

Nous n'insistons pas sur le libellé bien connu de ce reçu de blé à transporter à Alexandrie (cf. surtout *P. Oxy.* 1259 et 2125). Le bouleute à qui est destiné le reçu est probablement d'Oxyrhynchus (Senepta étant du même nome) et il semble assumer des fonctions attribuées au sitologue par tous les autres documents connus. Dans l'impossibilité de songer au *διαδότης* du IV^e siècle, on lirait peut-être *ἐργοδότης* malgré l'absence de tout parallèle probant; *δημοσίων* serait complété par *Θησαυρῶν κώμης Σενέπια* (cf. l. 12), ce qui comblerait la lacune, et se rattacherait d'autant plus facilement à *γενήματος* que l'on peut lire devant ce mot *]επ[. .]*. Il est regrettable que l'on doive rester dans l'ignorance de la qualité exacte de ce personnage dont on ne pouvait soupçonner jusqu'à maintenant l'apparition dans la machine administrative; il est permis, toutefois, de supposer que cette fonction n'a pas subsisté très longtemps. Aussi est-il

d'autant plus fâcheux que la date ne soit pas assurée. On pourrait peut-être songer à une époque de transition, comme celle que nous avons signalée dans le corps de l'article et qui se place à la fin de la première moitié du III^e siècle. En fin de compte, malgré les indications que semblait donner l'écriture, nous proposerions de dater du début de l'an deux de Philippe l'Arabe (soit 244), avec la restitution : *γενήματς α (ετούς) | Μάρκων Ιουλίων* (cf. les titulatures dans PRESIGKE) ⁽¹⁾.

Le Caire, le 22 mai 1947.

⁽¹⁾ La ligne 8 nous donne le nom partiel de l'*ἐπίτροπος* Septimius que l'on ne peut rapprocher d'aucun autre fonctionnaire du même nom attesté en Égypte dans la première moitié du III^e siècle.