

## NOTES SUR LA KOINE COMMERCIALE DU PONT GAUCHE À L'ÉPOQUE ROMAINE

Octavian Bounegru

De la perspective de l'histoire économique, l'espace ouest-pontique doit être analysé comme un organisme complexe qui fonctionne en liaison étroite avec les zones adjacentes. Située à l'interférence du monde oriental avec celui européen, la zone pontique semble être un espace clos. En réalité, cet espace est ouvert sur deux fronts vers le bassin de la Méditerranée: par la Dalmatie vers la Méditerranée centrale et par le bassin égéen vers la Méditerranée orientale. Dans cet ensemble géographique, la zone de la Propontide jouait un rôle fondamental car, par ici, on réalisait une liaison terrestre entre les Balkans et l'Anatolie, c'est-à-dire entre Orient et Occident<sup>1</sup>. Ces constatations sont confirmées par la configuration des routes terrestres, fluviales et maritimes qui permettaient le raccordement de l'espace pontique au monde gréco-romain. En ce qui concerne l'axe commerciale entre l'Asie et l'Italie, on peut faire la distinction entre trois secteurs: le secteur pontique, le secteur de l'Asie antérieure, qui se prolongeait puis vers les villes de la côte ouest de l'Anatolie, et le secteur de l'Asie Mineure, y compris le Chypre; sur ce segment la jonction se faisait par Rhodes, la plaque tournante du commerce de la Méditerranée orientale<sup>2</sup>. La zone ouest-pontique s'encadrait donc dans le système du trafic maritime de marchandises du monde gréco-romain.

Les sources épigraphiques dont on dispose en ce qui concerne le commerce des villes ouest-pontiques montrent une orientation particulière de celles-ci vers les centres commerciaux de l'Asie Mineure, plus exactement, la zone Bithynie. Cette caractéristique du commerce ouest-pontique mérite une attention spéciale. D'abord, il faut mentionner que les inscriptions qui attestent les commerçants et des armateurs bithyniens à l'ouest de la mer Noire ne représentent les seules sources concernant la présence des personnes originaires des villes de Bithynie dans l'espace mentionné.

Les navigateurs maritimes (**ναυκλήροι**) sont relativement bien représentés dans les régions du Pont Gauche, au moins du point de vue numérique, mais aussi comme implications de nature économique dans la zone respective. L'importance spéciale de ces navigateurs dans le bassin d'ouest de la mer Noire est prouvée par l'existence à Tomis de plusieurs associations de type **οἶκος**. Il s'agit d'une association d'armateurs de Tomis (**οἶκος τῶν ἐν Τόμει ναυκλήρων**) mentionnée à l'époque de Antonius Pius et d'une association des Alexandrins établis à Tomis (**οἶκος τῶν Ἀλεξανδρέων**), rappelée par une inscription datée de l'année 160. À celles-ci, on ajoute une autre information épigraphique d'où nous apprenons d'un certain Philokles de Chrestos **φιλότιμος τοῦ οἴκου τῶν ναυκλήρων**, qui était, très probablement, toujours une association des armateurs de Tomis. Le terme **οἶκος τῶν ναυκλήρων** mérite dans le contexte ci-dessus mentionné une attention particulière.

De la multitude des types de structures associatives spécifiques à l'économie hellénistique et romaine, attestés surtout par les inscriptions, les associations de navigateurs et armateurs semblent bénéficier d'une situation particulière tant grâce à la complexité du

---

<sup>1</sup> Carry 1950, 204-205.

<sup>2</sup> Rougé 1966, 86.

domaine qu'elles couvrent que surtout par les implications spéciales relatives à la nature des relations commerciales de cette époque. C'est ainsi qu'on expliquerait parmi les autres faits le fait que dans la riche littérature scientifique parue de plus d'un siècle, concernant ce sujet, on rencontre des termes différents qui désignent les associations de navigateurs ou/et d'armateurs, souvent à une sémantique proche, d'autres fois, au contraire, parmi lesquels on peut signaler les plus connus: "Handelsgilden"<sup>3</sup> "confrérie professionnelle" ou "collège professionnel"<sup>4</sup>, "Kaufmannsgilde"<sup>5</sup>, "club religieux des gens de mer"<sup>6</sup>, „Berufsverein“, „Berufs-und Kultverein"<sup>7</sup>, ou même des "communautés ethniques"<sup>8</sup>. D'ailleurs on sait que les associations caractéristiques des navigateurs, mais aussi des commerçants, étaient désignées par les termes tels que *thiasoi*, *eranoi*, *synodoi*, *koina*<sup>9</sup>, auxquels on ajoute deux dénominations plus rares, **δοῦμος** et **οἶκος**, ce dernier étant choisi pour une analyse plus détaillée des raisons qui vont résulter de suite. Il n'est pas étonnant donc que la terminologie antique spécifique à ces phénomènes commerciaux suscite encore de nombreuses discussions, précisions et nuances, de cette dernière catégorie d'approche faisant partie aussi la présente note.

Le type le plus fréquent d'association professionnelle des armateurs, au moins à l'époque hellénistique, est *koinon*. Les études récentes montrent qu'à Athènes et, plus tard, à Délos et Rhodes se sont constitués les premiers *koina* d'étrangers dans ces grands ports, à partir de la fin du IV<sup>ème</sup> siècle avant J.-C. et jusqu'au I<sup>er</sup> siècle avant J.-C.<sup>10</sup>. L'association des armateurs (*naukleroi*) dans cette forme, surtout, afin de protéger les propres intérêts, est un phénomène qui date donc d'au moins de la moitié du IV<sup>ème</sup> siècle avant J.-C.<sup>11</sup>. Les attestations épigraphiques relatives à ces *koina* se divisent en deux catégories: celles incontestables qui intéressent dans la présente discussion tout comme celles probables. De la première catégorie il faut se souvenir de **κοινὸν τῶν Σιδωνίων**, attesté en ordre chronologique à Délos dans l'année 319-318 avant J.-C.<sup>12</sup> et plus tard à Athènes<sup>13</sup> et à Pirée<sup>14</sup>, associations interprétées comme groupements de Phéniciens établis d'outre-mer dans des buts commerciaux<sup>15</sup> et réunis souvent autour du culte de Baal de Sidon<sup>16</sup>. C'est l'association des grands commerçants et des armateurs de Tyr (**τὸ κοινὸν τῶν Τυρίων Ἡρακλειστῶν ἐμπόρων καὶ ναυκλήρων**) qui se succède, association attestée à Délos en 153 avant J.-C.<sup>17</sup>, ainsi que le célèbre *koinon* des *Poseidoniastes* de Berythos, composé par grands commerçants, armateurs et entrepositaires (**τὸ ἐν Δήλῳ κοινὸν Βηρυτίων**

<sup>3</sup> Ziebarth 1896, 26-27.

<sup>4</sup> Francotte 1901, 206.

<sup>5</sup> Poland 1909, 108.

<sup>6</sup> Robert 1969, 14.

<sup>7</sup> Voutiras 1992, 87-89.

<sup>8</sup> Mac Mullen 1986, 75.

<sup>9</sup> Finley 1951, 100-101; Vondeling 1961, 128; Vélissaropoulos 1980, 95-97.

<sup>10</sup> Baslez 1988, 139.

<sup>11</sup> Vélissaropoulos 1980, 97.

<sup>12</sup> IG II<sup>2</sup> 2946 = Ins.Délos 1519.

<sup>13</sup> IG II<sup>2</sup> 10274.

<sup>14</sup> Gibson 1982, Nr. 41.

<sup>15</sup> Masson 1969, 694-696; Ameling 1990, 189-193.

<sup>16</sup> Bunrens 1979, 282.

<sup>17</sup> Ins.Délos 1519; Roussel 1987, 89.

**Ποσειδωνιαστῶν ἐμπόρων καὶ ναυκλήρων καὶ ἐγδοχέων**), attesté toujours à Délos en 110-109 avant J.-C.<sup>18</sup> et qui mérite quelques observations particulières.

Le collègue de *Poseidoniastes* de Berytos mentionné à Délos représente un cas particulièrement intéressant et pour l'instant singulier: il s'agit d'une seule attestation épigraphique d'une association de marchands étrangers, mais qui était en même temps une association religieuse qui disposait d'un local propre identifié archéologiquement<sup>19</sup>, local qui, étant détruit en totalité pendant le raid de Mithridate de 88 avant J.-C., n'a jamais été refait, ce qui est probable. Le siège de ces cerniers de Délos était en même temps un sanctuaire, centre de réunion, bourse de commerce et abri pour les commerçants (auberge), c'est-à-dire il présentait toutes les caractéristiques d'un *statio* d'étrangers, dans le sens de ceux de Puzzoli ou Rome et Ostie, par exemple, dans les régions grecques<sup>20</sup>. Les *Poseidoniastes* de Délos ne se contentent pas d'élever un seul *temenos*: dans une inscription de 122-121 avant J.-C., on commémore un *oikos*, les portiques et les dépendances dont on peut reconnaître des chapelles, une grande cour décorée avec des colonnes ainsi que des magasins<sup>21</sup>. Le caractère mixte du complexe fondé par cette association est significatif: il représente un droit club ouvert à toutes les ethnies, de la même profession et du même culte et pouvait être en même temps sanctuaire et bourse de commerce. Il est à remarquer enfin le fait que dans cette inscription on trouve l'attestation la plus sûre d'un des sens du terme de *oikos*, dans le contexte des relations commerciales, c'est-à-dire celui de local d'une association d'armateurs et de marchands.

Quant à ce type d'associations de marchands, deux observations s'imposent. Il est intéressant à constater tout d'abord le fait qu'à l'état actuel de la documentation, la constitution de ces *koina* semble être caractéristique des étrangers non-grecs<sup>22</sup>, ce qui a une certaine importance aussi pour les associations de type *oikos*, tel que nous montrerons ci-après. De l'autre côté, l'étude des associations d'étrangers attestés dans diverses villes grecques, organisés dans des communautés de type *koinon*, mais non seulement, montre certaines différences entre le système d'organisation à l'époque hellénistique et celui de l'époque impériale<sup>23</sup>.

En revenant au problème des associations d'armateurs, nous signalons un **θέσος ναυκλήρων** attesté épigraphiquement à Gorgippia dans le Royaume du Bosphore<sup>24</sup> dans la période de 174-211 après J.-C., association dont on ne connaît pas les formes d'organisation. Pour le bassin pontique et égéen, le type le plus marquant d'association d'armateurs est celui connu par l'intermédiaire de plusieurs inscriptions sous le nom de **οἶκος τῶν ναυκλήρων**. Les sources épigraphiques qui attestent cette forme d'association peuvent être groupées en deux catégories: les inscriptions à l'époque hellénistique, découvertes dans la zone égéenne, et les inscriptions à l'époque romaine – la plupart de l'époque des Antonins – découvertes dans quelques villes pontiques et non seulement.

<sup>18</sup> Ins.Délos 1520.

<sup>19</sup> Picard 1920, 264-265.

<sup>20</sup> Picard 1920, 270.

<sup>21</sup> Tod 1934, 146-147; cf. Roussel 1987, 90-91.

<sup>22</sup> Baslez 1988, 140.

<sup>23</sup> Mac Mullen 1986, 66-84.

<sup>24</sup> Kocevalov 1948, 166-168.

*Inscriptions hellénistiques*

**Pirée** (fin du IV<sup>ème</sup> siècle – début du III<sup>ème</sup> siècle avant J.-C.). L'inscription la plus ancienne où l'on mentionne un *oikos*, dont la sphère d'activité n'est pas bien précisée, mais probablement du domaine des relations commerciales<sup>25</sup>.

**Délos** (195 avant J.-C.). Décret de proxénie pour un citoyen de Chios, dénommé Eutyches qui appartenait à un *oikos* de Délos, interprété comme une forme d'association professionnelle<sup>26</sup>.

**Athènes** (112-110 avant J.-C.). Deux inscriptions qui mentionnent un **οἶκος** formé par des personnes dont la profession n'est pas clairement précisée. Un personnage était originaire d'Antioche et l'autre d'Alexandrie<sup>27</sup>. Une des inscriptions est une dédicace aux *Megaloi Theoi*, connus comme protecteurs contre les dangers de la mer. Cet *oikos* d'Athènes a été interprété comme un club religieux des gens de la mer, probablement, beaucoup d'eux Alexandrins qui adoraient les Dioscures et dont le nom était donné d'après le nom de la salle de banquet<sup>28</sup>.

*Inscriptions de l'époque romaine*

**Tomis** (139-161 après J.-C.). Base de statue dressée par **οἶκος τῶν ἐν Τόμει ναυκλήρων** par le soin d'un certain Titus fils de Titus<sup>29</sup>.

**Tomis** (II<sup>ème</sup> siècle après J.-C.). Inscription honorifique par laquelle Philokles fils de Chrestos, donneur de la maison des armateurs (**φιλότιμος τοῦ οἴκου τῶν ναυκλήρων**) a décoré probablement un autel à Hestia<sup>30</sup>. Tout comme dans autres circonstances similaires<sup>31</sup>, ce Philokles a reçu la fonction honorifique de *philotimos*, pour ses services rendus à l'association d'armateurs.

**Tomis** (160 après J.-C.). Inscription honorifique dédiée à Sarapis, en tant que **θεὸς Μέγας**, à l'empereur Antonius Pius et au César Marcus Aurelius, par **οἶκος τῶν Ἀλεξανδρέων**, à l'occasion de la construction d'un autel dans le temple de Sarapis<sup>32</sup>. Cet *oikos* a été interprété à juste raison comme une "Kaufmannsgilde" des Alexandrins<sup>33</sup>.

**Amastris** (II<sup>ème</sup> siècle après J.-C.). Inscription fragmentaire où l'on mentionne un certain M. Ulpius Rufonius, membre d'un **οἶκος τῶν ναυκληρῶν**<sup>34</sup>.

**Nicomédie** (70-71 après J.-C.). Inscription très fragmentaire où l'on mentionne un *temenos*<sup>35</sup> d'un **οἶκος τῶν ναυκληρῶν**.

**Nicomédie** (69-79 après J.-C.). Inscription fragmentaire où l'on mentionne un *presbyteros* de l'association d'armateurs<sup>36</sup>, **οἶκος τῶν ναυκληρῶν**. Ces deux inscriptions montrent le rôle spécial de Nicomédie dans le commerce romain. La présence d'un *oikos*, comme une organisation professionnelle, est un argument décisif dans ce sens bien que les

<sup>25</sup> IG II<sup>2</sup> 2350.

<sup>26</sup> IG XI.4. 691 = SEG, 29, 706.

<sup>27</sup> Robert 1969, 8-9.

<sup>28</sup> Robert 1969, 14.

<sup>29</sup> ISM II 60.

<sup>30</sup> ISM II 132.

<sup>31</sup> SEG, 20, 728 = SEG, 35, 1717 (Kyrene).

<sup>32</sup> ISM II 153.

<sup>33</sup> Poland 1909, 220.

<sup>34</sup> Mendel 1901, 35-36.

<sup>35</sup> IGR III 4.

<sup>36</sup> BÉ, 1974, 572.

informations des inscriptions ne nous aident pas assez beaucoup pour la détermination du statut des membres de ce club<sup>37</sup> bien qu'on sache que souvent les *naukleroi* appartenaient à l'élite urbaine des provinces orientales de l'Empire romain<sup>38</sup>.

**Rome** (154 après J.-C.). Inscription inaugurale mise à l'occasion de la fin d'un bâtiment (*oikos*) construit et décoré à son propre frais par un certain M. Ulpius Domesticus, pour l'usage des navigateurs et des marchands (**ναυκλήροι καὶ ἔμποροι**) originaires d'Éphèse et établis à Rome<sup>39</sup>. On considère que cet édifice représentait le siège de l'association des marchands et des armateurs d'Éphèse et de Rome, ayant un statut pareil aux *stationes* commerciaux présents dans les villes portuaires de l'Italie<sup>40</sup>.

Il est à remarquer tout d'abord que de ces informations il résulte le caractère mixte de l'association de type *oikos* à l'époque hellénistique (culturel et professionnel), peut-être à un accent plus grand sur le premier aspect, caractère qui se maintient aussi à l'époque romaine quand prime le côté professionnel quand même, celui religieux restant au subsidiaire. Mais on pose la question dans quelle mesure les associations d'armateurs de type *oikos* à l'époque romaine constituaient de simples prolongements de ceux hellénistiques dont l'appartenance au monde des armateurs et des navigateurs n'est pas quand même explicitement formulée dans le nombre réduit d'inscriptions que nous avons à notre disposition par rapport à ce sujet.

À l'époque romaine, grâce à la recrudescence de ces associations, mais dans un contexte tout à fait différent<sup>41</sup> le **οἶκος τῶν ναυκληρῶν** représentait un type bien défini d'association professionnelle, ayant le rôle de "Kaufmannsgilde" et proche du sens des *scholae* romaines, avec lesquelles il est souvent comparé dans la littérature de spécialité<sup>42</sup>. Les sources épigraphiques à l'époque romaine indiquent aussi le fait que le terme de *oikos*, utilisé longtemps pour indiquer le local de réunion de l'association<sup>43</sup>, compris comme une salle, souvent à rôle de chapelle qui avait aussi le rôle de "Geschäftslokal" propre à celle-ci, arrive à désigner l'association elle-même.

Le caractère et les traits de l'association professionnelle de type *oikos* peuvent être définis plus exactement par comparaison avec le terme **δοῦμος**, dont les significations ont été récemment rediscutées à l'occasion de l'édition de la stèle funéraire d'Athénion, fils de Praxiteles, originaire d'Amastris, qui était membre d'une association dénommée **δοῦμος Ἀφροδίτης Ἐπιτευξιδίας** à l'époque romaine<sup>44</sup>. Dans le registre inférieur de la stèle, il y a la représentation d'un navire. Le terme de **δοῦμος**, utilisé pour désigner une association de culte, mais aussi professionnelle, d'origine lydienne ou phrygienne<sup>45</sup>, apparaît dans plusieurs sources épigraphiques de l'Asie Mineure<sup>46</sup> et de la Thrace<sup>47</sup>. Il est intéressant aussi le fait que le terme **δοῦμος** est synonyme de **συμβίωσις**, ce dernier à son tour désignant une

<sup>37</sup> Holtheide 1982, 6.

<sup>38</sup> Pleket 1984, 11-15.

<sup>39</sup> IGUR I 26.

<sup>40</sup> Moretti 1958, 114.

<sup>41</sup> Cracco-Ruggini 1976, 463-493.

<sup>42</sup> Poland 1909, 459-460.

<sup>43</sup> De Salvo 1993, 452-454.

<sup>44</sup> Voutiras 1992, 87-88.

<sup>45</sup> Buresch 1898, 58-65; Heubeck 1959, 816.

<sup>46</sup> Masson 1969, 145-152.

<sup>47</sup> IGB IV 1925.

association telle qu'un „Genossenschaft der Purpurfärber“ attesté épigraphiquement sous une forme identique, toujours à Thessalonique<sup>48</sup>.

La représentation de la stèle d'Amastris, un navire commercial au gouvernail duquel il y a un personnage, probablement, justement le défunt Athenion, confirme la qualité de capitaine de navire ou d'armateur de ce dernier ce qui suggère que **δοῦμος** d'*Aphrodite Epiteuxidia* doit avoir été une association des marchands et des armateurs<sup>49</sup>. On s'impose donc une constatation extrêmement importante: cette association très probablement comme autres similaires, telles que *oikos*, bien qu'elle eût une dénomination religieuse, avait sans doute une double fonctionnalité: „Berufs-und Kultverein“.

Le statut juridique des associations de type **οἶκος τῶν ναυκλήρων** à l'époque romaine, mais surtout la nature des intérêts des membres de celles-ci sont des questions auxquelles on ne peut répondre que d'une manière circonstancielle, le mieux. Peut-on supposer que les armateurs qui appartenaient à ces associations pratiquaient le commerce sur la mer seulement dans le but personnel ou ils auront pris dans les régions appelées certaines attributions de transport de marchandises au service de l'État?

S'exprimant d'une autre manière, pouvons-nous nous demander si ces associations contribuaient d'une manière ou de l'autre au service de l'annone, pouvant être assimilées aux *corpora naviculariorum* des provinces de l'ouest de l'Empire? Dans ce sens, on s'impose peut-être une comparaison avec la manière de participation des associations privées de *naukleroi* de l'Égypte au transport des marchandises et surtout des céréales au service de l'État.

Par rapport à ce fait on a émis l'hypothèse très convaincante conformément à laquelle les associations respectives, dénommées **χειρισμός**, étaient la création des Ptolémées et étaient contrôlées par ceux-ci<sup>50</sup>. Ces associations ont survécu aussi à l'époque romaine quand on les rencontrait sous autres dénominations effectuant au nom de l'État les transports réguliers entre Alexandrie et Rome<sup>51</sup>. Il s'agit donc des associations d'armateurs et de navigateurs mises au service de l'État, mais qui effectuaient aussi des transports dans le but personnel, activité mixte qui peut être appelée *naukleria-leithurgia*<sup>52</sup>. De l'autre côté, on sait qu'à l'époque romaine, les transports de l'annone étaient effectués par les navires privés, réquisitionnés dans ce but<sup>53</sup> et les convois (**στόλος**) d'Alexandrie à Italie, mentionnés non seulement à Ostie, mais aussi à Portus, étaient accompagnés par les détachements de *classis Augusta Alexandrina*, à son tour une flotte particulière<sup>54</sup>.

C'est récemment qu'on a fait certaines objections à cette proposition dans le sens que le système de *leiturgiai* égyptien à l'époque ptolémaïque tardive ou à l'époque romaine, ne peut pas être comparé avec l'activité de *corpora naviculariorum*<sup>55</sup>. La liturgie était un *munus* personnel, tandis que le *corpus naviculariorum* effectuait un *munus patrimonii*<sup>56</sup>. Jusqu'à la vérification de cette contre théorie dont les arguments ne paraissent pas assez convaincants, nous considérons que les réalités du système de transport de l'Égypte romaine peuvent être

<sup>48</sup> IG X 2.1. 291.

<sup>49</sup> Voutiras 1992, 90.

<sup>50</sup> Rostovtzeff 1967, 133.

<sup>51</sup> IG XIV 918.

<sup>52</sup> Rostovtzeff 1916, 223; Vélissaropoulos 1980, 119.

<sup>53</sup> Rougé 1966, 265-266.

<sup>54</sup> Vélissaropoulos 1980, 121.

<sup>55</sup> De Salvo 1992, 466-468.

<sup>56</sup> Sirks 1991, 125.

extrapolées aussi aux régions dont nous nous occupons et que nous pouvons supposer que la perpétuation d'un système de tradition hellénistique à l'époque romaine peut être appliquée aussi au cas des associations de type οἶκος τῶν ναυκλήρων, d'autant plus que ces dernières sont groupées tel qu'on ci-dessus mentionné, à l'ouest de la mer Noire et en Bithynie, plus précisément, non pas de manière fortuite, justement dans les grandes villes commerciales de Tomis, Amastris et Nicomédie.

L'importance du Tomis pour le commerce interprovincial de l'ouest de la mer Noire est bien connue<sup>57</sup>. La présence de pas moins de trois associations d'armateurs, οἶκος τῶν ναυκλήρων, οἶκος τῶν Ἀλεξανδρέων et οἶκος τῶν ἐν Τόμει ναυκλήρων y suggère l'ampleur des activités soutenues par ces armateurs, les uns locaux et les autres étrangers parmi lesquels les Alexandrins doivent avoir joué un rôle important. L'existence à Tomis d'un point d'échange commercial alexandrin stable tel qu'on rencontre plusieurs centres de Méditerranée<sup>58</sup>, indique des liaisons maritimes permanentes entre ces deux centres. Il est plus difficile à préciser si dans le cadre de ces liaisons les armateurs alexandrins activaient aussi au service de l'annonce bien que l'hypothèse ne soit pas totalement exclue de discussion.

De l'autre côté, Amastris représentait au moins pendant les guerres parthes menées par Trajan, une base navale romaine importante. Une preuve dans ce sens est aussi la mention dans une inscription de Sinope d'un *praefectus orae maritimae Amastr(ensis) et classis Ponticae*<sup>59</sup>. On connaît ensuite l'importance de la ville d'Amastris, considérée par l'administration romaine comme un point nodal dans le cadre des routes maritimes commerciales et stratégiques de la mer Noire, là où l'on se trouve l'intersection d'une route qui suivait la côte nordique de l'Asie Mineure de Byzance jusqu'à Colchis<sup>60</sup>, avec la route maritime la plus courte et directe entre la côte d'Anatolie et la Crimée<sup>61</sup>.

Quant au rôle de Nicomédie, dans le système des relations commerciales romaines, les sources épigraphiques qui attestent, parmi autres, les nombreux navigateurs locaux et armateurs de Nicomédie établis dans les ports méditerranéens<sup>62</sup>, suggèrent une économie commerciale extrêmement dynamique, orientée tant vers la Méditerranée orientale que surtout vers le monde pontique. L'importance de Nicomédie dans le commerce méditerranéen se trouve en *Edictum Diocletiani* où cette ville était le point de départ ou d'arrivée des lignes de navigation: d'Alexandria à Rome, Éphèse, Thessalonique, Salone et à la mer Noire: Trapezunt, Sinope et Tomis<sup>63</sup>.

Les associations de type οἶκος τῶν ναυκλήρων sont intégrées donc dans les structures associatives de tradition hellénistique et sont circonscrites à l'époque romaine surtout à l'espace d'ouest – pontique et égéen bien qu'on n'exclue pas leur présence aussi dans autres villes portuaires de la Méditerranée tel qu'il résulte de l'inscription de Rome. Leur structure organisatrice tout comme la nature des intérêts commerciaux de leurs membres ne sont pas bien précisées. En échange, il est sûr que la motivation de l'association des armateurs dans cette formule doit être cherchée dans le plan des intérêts économiques communs qui, dans

<sup>57</sup> Bounegru 2000, 109-121.

<sup>58</sup> Poland 1909, 110 (Perinthos).

<sup>59</sup> AE, 1965, 348.

<sup>60</sup> Kreiler 1975, 132 ff.; Marek 1993, 88-100; Kissel 1995, 69.

<sup>61</sup> Maximova 1959, 101-118.

<sup>62</sup> SEG, 27, 828.

<sup>63</sup> Rougé 1966, 130.

certaines situations, coïncidaient avec les intérêts religieux-culturels communs. Ces derniers semblent être plus saisissants lorsqu'il s'agit des associations formées d'armateurs ou marchands groupés selon le critère ethnique et établis à l'étranger (*οἶκος τῶν Ἀλεξανδρέων*). L'activité des armateurs de ces associations se déroulait tant sur le plan du commerce maritime régional – comme preuvent les associations locales d'armateurs (à Tomis, Nicomédie et Amastris) – mais aussi dans le domaine du commerce interprovincial tel qu'il est le cas de la „maison des Alexandrins” de Tomis.

L'hypothèse de la participation temporaire ou partielle des associations de navigateurs de type *oikos* au service de l'annone, dans les grandes villes commerciales qui représentaient en même temps des bases d'approvisionnement de l'armée, bien qu'elle ne soit pas encore soutenue par suffisants arguments, semble être assez probable. Contrairement à l'Occident romain où les *corpora naviculariorum* avaient des attributions bien définies juridiquement dans le sens de l'approvisionnement des centres militaires, dans le monde pontique et égéen, l'absence de telles associations d'armateurs semble être plus difficile à expliquer. Dans ce contexte, il est possible que les associations de type *oikos* aient été intégrées au moins partiellement dans le système de l'annone.

Ces informations épigraphiques révèlent le caractère biunivoque des relations commerciales établies par les centres ouest-pontiques, surtout Tomis, avec les villes de Bithynie. Les principaux centres commerciaux vers lesquels s'oriente le commerce ouest-pontique sont: Prousius ad Hypios, Niceea et Nicomédie. Nicomédie représentait la plaque tournante du trafic de marchandises de l'Asie Mineure vers l'ouest de la mer Noire. Les sources épigraphiques témoignent d'une mobilité surprenante des commerçantes et des armateurs originaires de Nicomédie, qui sont nombreuse à Tomis.

Ces attestations épigraphiques mettent en évidence ce qu'on pourrait nommer la ligne maritime Nicomédie-Tomis qui représentait, sans doute, la principale articulation commerciale entre l'Asie Mineure et l'espace ouest-pontique et danubien. D'ailleurs, conformément à une interprétation récente, on peut même reconnaître dans un passage de l'Edit de Dioclétien la mention de la route maritime Nicomedie-Tomis.

Les relations commerciales entre les villes ouest-pontiques et Bithynie, reflétées si suggestivement dans les sources épigraphiques, constituent un exemple éloquent concernant les tendances centripètes de l'économie pontique. À partir de l'analyse des facteurs spécifiques pour les structures organisatrices du commerce de l'espace pris en considération, cette constatation peut être même nuancée. Ce n'est pas par hasard qu'à cette région correspond un modèle, d'association de grands armateurs (*οἶκος τῶν ναυκλήρων*) qui n'est plus attestée dans d'autres zones et qui est mentionnée épigraphiquement à Tomis, Nicomédie et Amastris seulement. Ce système associatif imposé par l'ampleur de l'activité des armateurs peut être éventuellement assimilé aux *corpora naviculariorum* attestés dans la Méditerranée occidentale.

La structure interne des associations d'armateurs de l'ouest de la mer Noire et du nord-ouest de l'Asie Mineure, ainsi que les mécanismes du fonctionnement du commerce maritime de cette zone, mettent en évidence également aussi les tendances centripètes déjà mentionnées qu'une tendance centrifuge du commerce pontique, c'est-à-dire le prolongement des directions commerciales d'une part, à l'intérieur des provinces balkaniques et danubiennes et d'autre part, vers les provinces orientales. Celle-ci doit être la signification exacte des routes maritimes établies entre Nicomédie ou Prousius ad Hypios et Tomis, des routes qui constituaient l'articulation du commerce entre les zones orientales et celles ouest-pontiques et danubiennes.



De ce point de vue, on remarque le rôle de Tomis en tant que principal entrepôt commercial dans l'ouest de la mer Noire qui, ayant des liaisons directes avec les grandes villes commerciales de Bithynie, assurait le commerce de transit du côté de l'Asie Mineure et du Proche-Orient vers les bouches du Danube et même vers l'intérieur de la Mésie.

Un trait caractéristique au commerce de la zone du Pont Gauche, trait imposé par les facteurs de nature géographique, a été la constitution d'une véritable *koiné* économique où étaient inclus le littoral ouest-pontique, avec une bonne partie de la Mésie et de la Thrace, et de la nord-ouest de l'Asie Mineure (surtout la Bithynie). Les liaisons commerciales établies entre les deux régions situées d'un côté et de l'autre de la Propontide, sont reflétées par bon nombre d'attestations épigraphiques en ce qui concerne aussi les personnes de la sphère des relations commerciales que la structure organisatrice. À ce point de vue, nous pouvons supposer que c'est justement cette communauté d'intérêts commerciaux qui a permis les liaisons entre l'Orient et les régions danubiennes.

Aussi les sources épigraphiques et iconographiques que celles archéologiques confirment l'importance de la ville de Tomis : on a tous les motifs pour le considérer le plus grand entrepôt de la moitié ouest de l'espace pontique. C'est seulement de cette manière qu'on peut expliquer la présence à Tomis des associations les plus importantes de navigateurs et de commerçants ainsi que de quelques "agences" des grandes structures commerciales d'Asie Mineure et d'Égypte. Nous pouvons considérer donc la ville de Tomis à juste raison la réplique pontique de la ville d'Aquilée, "la maîtresse des pays danubiens", selon l'expression utilisée par un illustre historien.

D'autre part, on peut se demander si, comme dans le cas d'Aquilée, Tomis avait le même rôle dans la direction du trafic de marchandises vers le Danube et vers l'intérieur de la Mésie. C'est une question à laquelle dans l'état actuel de nos connaissances on ne peut pas donner une réponse catégorique. Nous ne disposons pas encore de preuves suffisantes sur une activité systématique d'orientation du trafic de marchandises de Tomis vers les régions mentionnées.

Un problème fondamental dont la solution est difficile à entrevoir à l'état actuel de documentation dont on dispose c'est celui du mode dans lequel les régions ouest-pontiques s'articulaient au point de vue commercial au système économique du monde romain. En fait, la question à laquelle il fallait trouver une réponse c'est dans quelle mesure l'ouest de la mer Noire peut être caractérisé comme un espace périphérique ou de passage du commerce romain.

On peut apprécier que dans ce cas il s'agit d'un caractère bivalent du commerce ouest-pontique, où l'on retrouve des composantes des rapports commerciaux aussi périphériques que de transit. Le commerce ouest-pontique peut être caractérisé comme un commerce périphérique dans la mesure dans lequel cet espace représentait plutôt une zone de consommation, par rapport à l'Orient et à l'Occident romain, ainsi que des zones de marchandises. Donc, le commerce ouest-pontique était dirigé surtout vers la satisfaction des nécessités locales et moins vers l'exportation de marchandises. Cette réalité trouverait éventuellement une explication dans l'intégration plus tardive, politique et administrative, de la zone ouest-pontique à l'Empire romain, plus précisément dans une période quand le processus de parachèvement des traits fondamentaux des deux grandes zones économiques (Orient et Occident) était déjà terminé.

D'autre part, la situation des régions ouest-pontiques à l'interférence du monde provincial romain avec celui gréco-oriental a imposé le caractère de commerce de transit dans le cas de cette zone. Les lignes maritimes qui portaient de Tomis, mais peut-être aussi d'autres

viles ouest-pontiques et qui se dirigeaient vers les centres commerciaux de la Bithynie assuraient une liaison commerciale permanente avec les provinces gréco-orientales. Ainsi, on peut constater le fait que, bien que l'espace ouest-pontique ait été situé en quelque sorte à la périphérie du commerce romain, il était raccordé à tout le système économique du monde romain par ses liaisons commerciales établies avec l'Asie Mineure et plus loin avec les provinces orientales de l'Empire. Ce fait ne diminue pas de tout l'importance des structures et des rapports commerciaux des provinces danubiennes et d'autre part ni l'intérêt que la recherche de ce domaine doit accorder à ce problème, d'autant plus que, d'une perspective plus large, chaque province de l'Empire représentait une composante bien définie de l'ensemble de la société romaine. En dernière instance, l'intérêt montré par Rome, au point de vue économique, à la Mésie et à la Thrace, était motivé par le contexte géopolitique de ces provinces. De tout façon, il est évident qu'en même temps avec l'inclusion dans le système politique et administratif romain, les provinces du Pont Gauche sont intégrées rapidement à l'ensemble général de la vie économique de l'Empire, en devenant ainsi une composante du système de l'économie romaine.

**Bibliographie**

- Ameling, W. 1990, *KOINON TON ΣΙΑΩΝΙΩΝ*, ZPE 81, 180-194.
- Baslez, M.-F. 1988, *Les communautés d'orientaux dans la cité grecque: formes de sociabilité et modèles associatifs*, dans R. Lonis (ed.) *L'étranger dans le monde grec. Actes du colloque organisé par l'Institut d'Etudes Anciennes, Nancy – mai 1987*, Nancy.
- Bounegru, O. 2000, *Der westliche Pontosraum und seine Handelsbeziehungen in der römischen Kaiserzeit*, Münstersche Beiträge zur antiken Handelsgeschichte 19, 2, 109-121.
- Bunrens, G. 1979, *L'expansion phénicienne en Méditerranée*, Bruxelles.
- Buresch, K. 1898, *Aus Lydien. Epigraphisch-geographische Reise Früchte*, Leipzig.
- Carry, M. 1950, *The Geographic Background of Greek and Roman History*, Oxford.
- Cracco-Ruggini, L. 1976, *La vita associativa nelle città dell'Oriente greco*, dans *Travaux du VI<sup>e</sup> Congrès d'Etudes classiques, Madrid – 1974*, Paris, 460-493.
- De Salvo, L. 1993, *Economia privata e pubblici servizi nell'Impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina.
- Finley, M. 1951, *Studies in Land and Credit in Ancient Athens, 500-200 B.C. The Horos-Inscriptions*, New Brunswick – New Jersey.
- Francotte, H. 1901, *L'industrie dans la Grèce ancienne*, Paris.
- Gibson, J. 1982, *Textbook of Syrian Semitic Inscriptions III: Phoenician Inscriptions*, Oxford.
- Heubeck, A. 1959, *Lydiaka*, Erlangen.
- Holtheide, B. 1982, *Zur privaten Seehandel in östlichen Mittelmeer (1.-3. Jh.n.Chr.)*, Münstersche Beiträge zur antiken Handelsgeschichte 1, 3, 3-22.
- Kissel, Th. K. 1995, *Untersuchungen zur Logistik des römischen Heeres in den Provinzen des griechischen Ostens (27 v. Chr. – 235 n. Chr.)*, St. Katharinen.
- Kochevalov, A. 1948, *Beiträge zu den euxeinischen Inschriften*, Würzburger Jahrbücher für die Altertumswissenschaft, 3, Würzburger, 160-175.
- Kreiler, B. 1975, *Die Statthalter Kleinasien unter den Flavierns*, München.
- Mac Mullen, R. 1986, *Les rapports entre les classes sociales dans l'Empire romain*, Paris.
- Marek, C. 1993, *Stadt, Ära und Territorium in Pontus, Bithinien und Nord-Galatien*, (Ist.Forsch. 39), Tübingen.
- Masson, O. 1969, *Recherches sur les Phéniciens dans le monde hellénistique*, BCH 93, 111-164.
- Maximova, H. 1959, *Der kurze Seeweg über das Schwarze Meer im Altertum*, Klio 37, 97-128.
- Mendel, G. 1901, *Inscriptions de Bithynie*, BCH, 3-110.
- Moretti, L. 1958, *Sulle stationes municipiorum del Foro romano*, Athenaeum 36, 95-130.
- Picard, Ch. 1920, *Observations sur la société des Poseidoniastes de Bérytos et sur son histoire*, BCH 44, 231-284.
- Pleket, H. W. 1984, *Urban Elites and the Economy in the Greek Cities of the Roman Empire*, ANRW, III.1, 5-38.
- Poland, F. 1909, *Geschichte der griechischer Vereinwesen*, Leipzig.
- Robert, L. 1969, *Inscriptions d'Athènes et de la Grèce centrale*, ArchEph 18, 3-88.
- Rostovtzeff, M. I. 1916, *Pontus, Bithinien und the Bosporus*, ABSA 22, 210-273.
- Rostovtzeff, M. I. 1926, *The Social and Economic History of the Roman Empire*, Oxford.
- Rostovtzeff, M. I. 1967, *A Large Estate in Egypt in the Third Century B.C.*<sup>2</sup>, Roma.

- Rougé, J. 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris.
- Roussel, P. 1987, *Délos colonie athénienne*<sup>2</sup>, Paris.
- Schwertheim, E., Şahin, S. 1977, *Neue Inschriften aus Nikomedia und Umgebung*, ZPE 24, 1977, 255-278.
- Sirks, B. 1991, *Food for Rome: the Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distribution in Rome and Constantinople*, Amsterdam.
- Tod, M. N. 1934, *An Unpublished Decree of a Delian Association*, JHS 54, 103-162.
- Vélissaropoulos, J. 1980, *Les nauklères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Geneva-Paris.
- Vondeling, J. 1961, *Eranos*, Groningen.
- Voutras, E. 1992, *Berufs- und Kultverein: ein ΔΟΥΜΟΣ in Thessalonike*, ZPE 90.
- Ziebarth, E. 1896, *Das griechische Vereinwesen*, Leipzig.