

# Revue d'histoire maritime

26

Andreau – 979-10-231-1936-7

Financer l'entreprise maritime



**Revue  
d'histoire  
maritime**

**26**

**Financer l'entreprise maritime**

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2019  
ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7  
PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3  
Introduction – 979-10-231-1935-0  
**Andreu – 979-10-231-1936-7**  
Haudrère – 979-10-231-1937-4  
Martin – 979-10-231-1938-1  
Villiers – 979-10-231-1939-8  
Bonin – 979-10-231-1940-4  
Giulianelli – 979-10-231-1941-1  
Raflik – 979-10-231-1942-8  
Chevalier – 979-10-231-1943-5  
Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2  
Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9  
Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6  
Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3  
Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0  
Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7  
Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

## SUP

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

## DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I <sup>er</sup> siècle av. J.-C.-III <sup>e</sup> siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV <sup>e</sup> République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier .....	139
---	-----

## VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos .....	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux .....	173

## CHRONIQUES

La construction navale au xvi <sup>e</sup> siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche .....	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii <sup>e</sup> siècle Frédéric Candelon-Boudet .....	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget .....	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix <sup>e</sup> siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny .....	215

## COMPTE RENDUS

Comptes rendus .....	225
----------------------	-----



# **Financer l'entreprise maritime**



LE FINANCEMENT DU COMMERCE MARITIME  
DANS LE MONDE ROMAIN ANTIQUE  
(II<sup>e</sup> SIÈCLE AV. J.-C.-III<sup>e</sup> SIÈCLE APR. J.-C.)

*Jean Andreau*  
*École des hautes études en sciences sociales, Paris*

Dans les années 1970 et 1980, de vifs débats sur l'économie antique, et notamment sur le grand commerce maritime, eurent lieu parmi les archéologues et historiens de l'Antiquité. Il n'est pas inutile de commencer cet article par quelques lignes sur ces controverses.

En 1973, fut publié un livre de Moses I. Finley, *The Ancient Economy*, dont la traduction française parut deux ans plus tard<sup>1</sup>. Finley, qui était spécialiste de la Grèce archaïque et classique, a proposé dans ce livre des conclusions radicales sur l'économie antique, à la fois l'économie grecque et l'économie romaine. Il la considérait comme archaïque, non seulement par rapport à celles des XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles en Europe occidentale, mais même en comparaison de celles des derniers siècles du Moyen Âge. Cet archaïsme se marquait notamment, selon lui, par le caractère très limité du grand commerce et du commerce à longue distance. Il se marquait aussi par le fait que les élites politico-sociales, les sénateurs et les chevaliers dans le monde romain avaient avant tout des intérêts fonciers – dans l'agriculture et l'élevage –, et non pas des intérêts commerciaux ou manufacturiers. Il en résultait, selon lui, que les investissements les plus importants allaient vers la terre et l'agriculture, et que les pouvoirs publics eux-mêmes s'intéressaient avant tout aux questions agraires. Les idées de ce livre de Finley, qu'on a qualifiées de « primitivistes » et dont l'influence fut particulièrement importante en Grande-Bretagne et aux États-Unis, furent très discutées pendant une vingtaine d'années. Au cours des années 1990 et depuis cette décennie, elles furent de moins en moins acceptées. Mais, comme l'écrit François Lerouxel, même les historiens qui sont en désaccord avec ces thèses se positionnent souvent par rapport à elles, encore maintenant. Assez souvent,

1 Moses I. Finley, *The Ancient Economy*, London, Chatto & Windus, 1973. Nous nous référerons dans les notes de bas de page, à l'édition française, *L'Économie antique*, trad. M. P. Higgs, Paris, Éditions de Minuit, coll. « Le sens commun », 1975.

les questions que posait Finley continuent donc, au cours de ces dernières décennies, à tenir le devant de la scène<sup>2</sup>.

Dans le deuxième chapitre de *L'Économie antique*, Finley insiste sur la notion de « statut », qu'il préfère à celle de classe sociale, parce qu'elle lui paraît plus adaptée à la compréhension des sociétés antiques. Un statut est, dit-il, un groupe auquel ses membres avaient conscience d'appartenir et qui se définissait certes par des traits économiques et patrimoniaux, mais aussi, et surtout par un rang social, certains comportements, certaines formes de pensée, etc. Finley fait observer que, dans l'Antiquité gréco-romaine, les entrepreneurs économiques appartenaient tous à des « statuts » inférieurs, sauf dans le domaine agricole et l'élevage<sup>3</sup>. C'étaient de riches métèques, des étrangers, des affranchis. À Rome, ce n'étaient pas des sénateurs<sup>4</sup>. Et, selon Finley, ce statut social inférieur des artisans et commerçants exerçait une importante influence sur le style et le fonctionnement des activités manufacturières et commerciales. Le statut des grands propriétaires fonciers en exerçait une, non moins remarquable, sur l'agriculture et la vie financière.

30

Parmi les historiens et archéologues qui se sont opposés aux thèses de Finley, et qu'on a appelés les « modernistes », celui qui s'est le plus intéressé au statut des agents économiques est John H. D'Arms, qui s'est efforcé de démontrer deux idées<sup>5</sup>. Première de ces idées : les plus hautes personnalités de la cité romaine et des autres cités de l'Empire comptaient aussi au nombre des entrepreneurs économiques les plus actifs, en particulier dans le commerce. Il ne faut pas être dupe, selon lui, de ce que disaient les sénateurs romains. L'essentiel est ce que cache cette apparence, c'est-à-dire ce qu'ils faisaient. Et plus d'un, selon D'Arms, faisait de grosses affaires commerciales. Mais il les dissimulait, parce que cela ne correspondait pas à la conduite qu'était censé adopter un membre de l'élite politique et sociale. C'est la « théorie du secret », dont Tchernia a montré l'inanité dans son livre le plus récent<sup>6</sup>. Seconde idée, qui nous concerne moins dans le présent article : les statuts n'étaient pas aussi différents et éloignés

2 Sur ces débats relatifs à l'économie antique, voir par exemple : William V. Harris, *The Inscripted Economy, Production and Distribution in the Roman Empire in the Light of Instrumentum Domesticum* ; Ann Arbor, *Journal of Roman Archaeology*, Supplementary Series 6, 1993, p. 11-29 ; Jean Andreau, « Vingt ans après *L'Économie antique* de Moses I. Finley », présentation du dossier « L'économie antique », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 50, n° 5, 1995, p. 947-960 ; *id.*, *Patrimoines, échanges et prêts d'argent. L'économie romaine*, Roma, « L'Erma » di Bretschneider, 1997, p. VII-XXI, 3-45 ; François Lerouxel, *Le Marché du crédit dans le monde romain*, Rome, École française de Rome, 2016, p. 30-35.

3 Et à part quelques autres exceptions moins importantes.

4 Moses I. Finley, *L'Économie antique*, *op. cit.*, p. 59-63, 194-195.

5 John H. D'Arms, *Commerce and Social Standing in Ancient Rome*, Cambridge (Mass.), Harvard UP, 1981.

6 André Tchernia, *Les Romains et le commerce*, Naples/Aix-en-Provence, centre Jean-Bérard / centre Camille-Jullian, 2011, p. 37-41.

les uns des autres que le pensait Finley. Selon D'Arms, la structure sociale du monde romain se présentait davantage comme un continuum que comme une hiérarchie.

Quant au commerce maritime, les spécialistes les plus favorables aux thèses de Finley ne pensaient pas que les membres de l'élite politico-sociale se fussent beaucoup mêlés de son financement<sup>7</sup>. Au contraire, les adversaires des conclusions de Finley insistaient, malgré l'absence de preuves, sur les intérêts commerciaux de l'élite, comme je l'ai dit plus haut.

Pour le monde romain, le débat portait notamment sur les effets et conséquences de la *lex Claudia*. À la fin du III<sup>e</sup> siècle av. J.-C., en 219/218 av. J.-C., a été voté le plébiscite claudien, ou *lex Claudia*, qui interdisait aux sénateurs et à leurs fils de posséder des bateaux de mer d'une capacité supérieure à trois cents amphores. À cette mesure, Tite-Live a consacré un paragraphe<sup>8</sup>. Il y indique que la quasi-totalité des sénateurs lui était opposée, mais qu'elle avait été adoptée en toute légalité par l'assemblée de la plèbe. Plusieurs historiens se sont intéressés à cette *lex Claudia*, et parmi eux il faut renvoyer surtout à André Tchernia<sup>9</sup>. Il montre que cette capacité de trois cents amphores – de vraies amphores, et non pas une mesure de volume – n'a rien d'in vraisemblable à cette époque. Elle correspond, explique-t-il, à un bateau de vingt-quatre tonneaux d'ordonnance de 1,44 mètre cube<sup>10</sup>. Tite-Live ajoute que « cette capacité de trois cents amphores était réputée suffire à transporter les récoltes d'une propriété » – « *ad fructus ex agris vectandos* » – ; et il estime en outre que « tout *quaestus* était jugé inconvenant pour un sénateur ». *Quaestus* signifie « gain », « profit » ; mais, dans ce contexte, comment comprendre le mot de façon précise<sup>11</sup> ? On a beaucoup commenté ces divers aspects du texte de Tite-Live, et Tchernia, dans l'article que je viens de

7 Pour le domaine grec, les articles et livres les plus radicalement finleyens, notamment en matière de vie financière et de commerce maritime, sont ceux de Paul Millett (« Maritime Loans and the Structure of Credit in Fourth-Century Athens », dans Peter Garnsey, Keith Hopkins & C. R. Whittaker [dir.], *Trade in the Ancient Economy*, London, Chatto & Windus, 1983, p. 36-52 ; *Lending and Borrowing in Ancient Athens*, Cambridge, CUP, 1991).

8 Tite-Live, 21.53.3-4.

9 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », dans Jean Andreau & de Véronique Chankowski (dir.), *Vocabulaire et expression de l'économie dans le monde antique*, Bordeaux, Ausonius, 2007, p. 253-278. Sur la *lex Claudia*, voir aussi Emilia Mataix Ferrándiz, « Evitar la norma y contraer obligaciones. El plebiscito claudiano y los negocios marítimos en Plut Cat XXI 6 », dans Gianni Luchetti (dir.), *Derecho de Obligaciones. La importancia del derecho romano en la época contemporánea*, Bologna, Bononia UP, 2016, p. 187-205. Sur le *quaestus* : Jean Andreau, « Remarques sur le *quaestus* », dans Jean Andreau & Véronique Chankowski (dir.), *Vocabulaire et expression de l'économie dans le monde antique*, op. cit., p. 233-251. Sur les amphores, leur typologie et leur volume : André Tchernia, *Le Vin de l'Italie romaine*, Rome, École française de Rome, 1986.

10 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », art. cit., p. 255-256.

11 Voir Jean Andreau, « Remarques sur le *quaestus* », art. cit.

citer, présente des remarques pénétrantes et justes sur les motifs qui ont conduit à proposer et à voter cette loi.

32 Mais ici, mon propos concerne plutôt le devenir de la loi. Était-elle encore en vigueur à la fin de la République romaine et sous le Haut Empire ? Était-elle appliquée ? Dans son livre de 1981, D'Arms essaie de montrer que les membres de l'élite romaine, et notamment les sénateurs, étaient soucieux de s'enrichir, et qu'ils possédaient des bateaux – malgré cette loi, qui serait tombée en désuétude. En effet, en 70 av. J.-C., Cicéron y fait allusion dans un des discours contre Verrès<sup>12</sup>. Le sens de cette allusion cicéronienne n'est malheureusement pas limpide. Selon certains, elle montre que la *lex Claudia* n'était plus appliquée à cette date. D'autres, par exemple Tchernia, aboutissent « à une conclusion presque inverse<sup>13</sup> ». Quoi qu'il en soit de ce texte de Cicéron, il est sûr, en tout cas, qu'en 59 av. J.-C. l'interdiction qu'elle formulait a été réaffirmée sous une autre forme, dans la *lex Julia repetundarum*, loi proposée par Jules César, un des deux consuls au pouvoir cette année-là. Il ne s'agit plus de bateaux dépassant les trois cents amphores, mais, plus largement, de tout navire exploité en vue du *quaestus*, du profit. Cette interdiction est de nouveau formulée dans un fragment de Q. Cervidius Scaevola<sup>14</sup> et dans un passage des « Sentences de Paul » – texte qui, presque certainement, n'a pas été écrit par le juriste Paul mais date de la fin du III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. ou des premières années du IV<sup>e</sup><sup>15</sup>.

Comme je l'ai écrit plus haut, ce débat sur l'archaïsme et la modernité de l'économie antique est devenu beaucoup moins présent et moins tendu depuis les années 1990. Il ne faut pas le regretter, parce que cette controverse finissait par stériliser partiellement la recherche. En outre, certains historiens accordaient trop d'importance à la *lex Claudia*. En effet, cette loi ne s'appliquait qu'aux sénateurs et à leurs fils ; elle ne s'appliquait ni aux notables municipaux ni aux chevaliers, sauf si ces derniers étaient fils de sénateurs. Et elle ne concernait que la propriété des navires – ne s'appliquant ni au prêt d'argent à des armateurs ou à des négociants ni à la propriété de marchandises.

L'intérêt croissant pour l'économie néo-institutionnaliste a contribué à rebattre les cartes. En même temps, la documentation papyrologique de la province d'Égypte est prise davantage en considération qu'auparavant, parce que l'Égypte n'est plus considérée comme une exception à l'intérieur de l'Empire. Auparavant, il était admis que les phénomènes observables en Égypte étaient tout à fait spécifiques et que l'Égypte ne pouvait se comparer aux autres

12 Cicéron, 2 Verr. 5. 44-46.

13 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », art. cit., p. 260.

14 Dig. 50.5.3 (Scaev.).

15 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », art. cit., p. 259-263.

provinces. Cette vision des choses a fortement évolué à la suite de recherches précises dues à plusieurs spécialistes de l'Égypte romaine, Naphtali Lewis, Alan K. Bowman et Dominic W. Rathbone<sup>16</sup>.

Toutes ces évolutions, qu'il serait trop long d'analyser plus en détail dans le cadre de cet article, ont permis d'étudier le problème du financement du commerce maritime de manière plus empirique et avec moins d'*a priori*. Parmi les titres récents concernant le problème que nous nous posons ici, il faut signaler plusieurs excellents articles de Dominic W. Rathbone<sup>17</sup> et un volume de André Tchernia<sup>18</sup>. Pour la rédaction du présent article, je me suis évidemment appuyé sur ces recherches récentes.

Il existait des cargaisons de très grande valeur, comme celle qui concerne le papyrus dit de Muziris<sup>19</sup>, et il existait certainement de très riches négociants. Mais Rathbone a réuni une série d'observations montrant que le typique propriétaire de navires du I<sup>er</sup> et du II<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. n'était pas un homme de rang supérieur ni de fortune exceptionnellement importante. Ces observations sont empruntées aux textes juridiques, à la documentation concernant l'administration de l'annone – l'approvisionnement de Rome – et aux actes de la pratique retrouvés en Égypte. Il estime en outre que l'autofinancement était une pratique courante dans ce secteur – l'armement de navires de commerce<sup>20</sup>.

Les membres des élites avaient-ils des intérêts dans des opérations de commerce maritime? Je suis persuadé que oui, mais tout dépend de la quantité et aussi de la manière dont ces interventions se produisaient. À mon avis, les chevaliers et certains membres des élites municipales intervenaient davantage que les sénateurs; et d'autre part ces interventions passaient le plus souvent par des prêts d'argent destinés à des armateurs et surtout à des négociants, soit directement, soit de manière indirecte, par l'intermédiaire de prêteurs d'argent spécialisés. J'ai montré moi-même que Cicéron et Atticus, dans les années 50 av. J.-C., plaçaient de l'argent auprès de deux financiers de Pouzzoles, Cluvius et Vestorius. C'est une lettre de Cicéron à Atticus qui le montre; elle est

16 Sur l'évolution de l'historiographie relative à la province d'Égypte, voir par exemple: François Lerouxel, *Le Marché du crédit dans le monde romain*, *op. cit.*, p. 24-30.

17 Par exemple Dominic W. Rathbone, « The "Muziris" Papyrus (SB XVIII 13167): Financing Roman Trade with India », *Bulletin de la Société archéologique d'Alexandrie*, n° 46, « Alexandrian Studies II in Honour of Mostafa el Abbadi », 2000, p. 39-50; *id.*, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », dans Elio Lo Cascio (dir.), *Credito e moneta nel mondo romano (Atti degli Incontri capresi di storia dell'economia antica, Capri, 12-14 ottobre 2000)*, Bari, Edipuglia, 2003, p. 197-229.

18 André Tchernia, *Les Romains et le commerce*, *op. cit.*

19 SB XVIII, 13167; Dominic W. Rathbone, « The "Muziris" Papyrus (SB XVIII 13167): Financing Roman Trade with India », *art. cit.*

20 *Id.*, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », *art. cit.*, p. 203-205, 210-212.

en partie cryptée, mais de façon tout à fait transparente, et par plaisanterie ; il ne s'agit nullement de la fameuse « théorie du secret »<sup>21</sup> !

La documentation disponible sur le financement du commerce maritime est rare et très dispersée. Les textes juridiques, et notamment le *Digeste*, fournissent de précieuses informations, – à la fois des anecdotes et des remarques factuelles, des normes et des réflexions sur ces normes. Depuis plusieurs décennies, ces informations tirées des textes juridiques ont davantage été mises à contribution dans des recherches d'histoire économique et sociale.

34 Comme d'habitude, les œuvres littéraires offrent un nombre limité d'anecdotes, de faits précis et de remarques générales. Parmi les anecdotes racontées par les textes littéraires, il faut accorder une place de choix au récit de la vie de Trimalcion, Caius Pompeius Trimalchio Maecenatianus, le héros du *Satiricon* de Pétrone. Cette œuvre a été plusieurs fois exploitée avec brio par des historiens de l'Antiquité, dont Paul Veyne, puis John Haughton D'Arms et Jean-Jacques Aubert<sup>22</sup>. Ils en ont tiré des conclusions différentes, mais tous trois ont bien montré la manière dont Trimalcion a financé ses premiers voyages maritimes à partir des fonds qu'il a reçus en héritage de son ancien maître<sup>23</sup>. Trimalcion semble financer à la fois les navires et les marchandises qu'il cherche à transporter à Rome – très probablement à partir d'une cité du golfe de Naples. La première tentative aboutit à un naufrage, la seconde à un succès qui permet à Trimalcion de s'enrichir (ou plutôt de s'enrichir de nouveau). Jean-Jacques Aubert souligne en outre que le héros de Pétrone ne voyageait pas dans ses navires, avec ses marchandises.

L'archéologie a apporté et continue d'apporter d'impressionnantes quantités de documents nouveaux ; il faut souligner le rôle irremplaçable de l'archéologie sous-marine quant à la construction navale, à la taille des navires, à la disposition des cargaisons sur les navires, à la nature et à l'importance de ces cargaisons, aux routes du commerce maritime, etc. Mais l'archéologie ne fournit que rarement

21 Il s'agit de : Cicéron, *ad Att.*, 6, 2, 3 ; voir Jean Andreau, « À propos de la vie financière à Pouzzoles : Cluvius et Vestorius », dans Mireille Cèbeillac-Gervasoni (dir.), *Les « Bourgeoisies » municipales italiennes aux I<sup>er</sup> et II<sup>es</sup> siècles av. J.-C.*, Paris/Naples, éditions du CNRS/Institut français de Naples, 1983, p. 9-20. Sur cette question des intérêts non fonciers de l'élite, je renvoie aussi à : Jean Andreau, « Remarques sur les intérêts patrimoniaux de l'élite romaine », *Cahiers du Centre Gustave-Glotz*, vol. 16, n° 1, 2005, p. 57-77 ; *id.*, « Intérêts et comportements patrimoniaux de l'élite romaine », dans *id.* (dir.), « Quoi de neuf en histoire ancienne ? », *Cahiers du Centre de recherches historiques*, n° 37, avril 2006, p. 157-171.

22 Paul Veyne, *La Société romaine*, Paris, Seuil, 1991 (l'article « Vie de Trimalcion » de Paul Veyne, d'abord publié dans les *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations* [vol. 16, n° 2, 1961], a été de nouveau publié dans ce recueil d'articles, aux pages 13-56) ; John H. D'Arms, *Commerce and Social Standing in Ancient Rome*, *op. cit.* ; Jean-Jacques Aubert, « Les *Institores* et le commerce maritime dans l'Empire romain », *Topoi*, vol. 9, n° 1, 1999, p. 145-164.

23 *Ibid.*, p. 145-146.

des informations sur les propriétaires des navires, et, sauf exception, elle ne peut pas apporter de données précises en matière de financement.

Il faut signaler aussi l'étude de documents, sur pierre<sup>24</sup> – mais surtout sur papyrus – en Égypte, ou sur des tablettes revêtues de laque ou de cire, en Méditerranée occidentale, et principalement en Campanie et en Angleterre. Certaines des tablettes de Campanie n'ont été sérieusement publiées et étudiées qu'assez récemment. C'est le cas de celles de Murecine, trouvées en 1959 près de la ville de Pompéi et très riches à plus d'un égard, mais qui ne sont vraiment connues et commentées de façon satisfaisante que depuis les remarquables livres et articles de Giuseppe Camodeca<sup>25</sup>. Elles concernent des affaires menées à Pouzzoles entre les années 20 et les années 60 apr. J.-C. D'autres, qui datent aussi du 1<sup>er</sup> siècle apr. J.-C., étaient connues depuis longtemps, mais elles ont plus ou moins récemment fait l'objet de nouvelles études. C'est le cas des tablettes du banquier L. Caecilius Jucundus de Pompéi<sup>26</sup>. D'autres encore, celles d'Herculanum, ont été en partie republiées, et à nouveau étudiées sur la base de cette nouvelle publication, par Giuseppe Camodeca<sup>27</sup>. L'ensemble de ces tablettes de Campanie a fait l'objet, depuis le début de notre siècle, d'intéressantes recherches, d'histoire du droit ou d'histoire financière<sup>28</sup>.

Parmi les propriétaires de navires de commerce, il y avait certainement de riches notables, par exemple des membres des élites municipales. Quant à des chevaliers ou des sénateurs, nous n'avons pratiquement pas d'informations à ce sujet, mais il n'y a pas lieu de supposer une sorte de conspiration du silence, comme je l'ai expliqué plus haut à la suite de Tchernia. De façon très

24 Voir par exemple : Claudio Zaccaria (dir.), *L'Epigrafi dei porti*, Trieste, Editreg, 2014.

25 Voir surtout Giuseppe Camodeca, *L'Archivio puteolano dei Sulpicii*, Napoli, Eugenio Jovene, 1992 ; *id.*, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum. Edizione critica dell'archivio puteolano dei Sulpicii*, Roma, Quasar, 1999, 2 tomes.

26 Jean Andreau, *Les Affaires de Monsieur Jucundus*, Rome, École française de Rome, 1974 ; *id.*, « Présence des cités et des hiérarchies civiques dans les tablettes de Pompéi », dans Jean-Jacques Aubert (dir.), *Tâches publiques et entreprise privée dans le monde romain*, Genève, Droz, 2003, p. 229-248 ; Willem Jongman, *The Economy and Society of Pompeii*, Amsterdam, Gieben, 1988 (2<sup>e</sup> éd., 1991).

27 G. Camodeca a consacré à ces tablettes d'Herculanum beaucoup d'articles, dont les références sont indiquées dans Giuseppe Camodeca, « Per un primo aggiornamento all'edizione dell'archivio dei Sulpicii (TPSulp.) », *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, vol. 11, n° 1, 2000, p. 174, n. 4 ; *id.*, « Riedizione delle Tabulae Herculanenses : gli affari fondiari di L. Cominius Primus con P. Comicius Severus », *Oebalus*, n° 7, 2012, p. 113, n. 1.

28 Peter Gröschler, *Die Tabellae-Urkunden aus den pompejanischen und herkulanensischen Urkundenfunden*, Berlin, Duncker & Humblot, 1997 ; Emmanuelle Chevreau, « La pratique du gage dans les *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum* », dans Holger Altmeyden, Ingo Reichard & Martin Josef Schermaier (dir.), *Festschrift für Rolf Knütel zum 70. Geburtstag*, Heidelberg, C. F. Müller, 2009, p. 183-196 ; François Lerouxel, *Le Marché du crédit dans le monde romain*, *op. cit.*

convaincante, Rathbone montre que l'exploitant de navires n'est le plus souvent pas présenté comme un homme richissime.

En effet, les spécialistes actuels, par exemple Patrice Pomey, Rathbone et Tchernia, insistent sur le fait que, s'il existait de très gros navires, dans le monde romain, la plupart des navires de commerce étaient de taille plutôt petite ou moyenne. Pomey distingue trois catégories de navires. Les gros navires, qui, sans être exceptionnels, ne sont pas les plus nombreux, dépassent les 300 ou 330 tonnes; les navires moyens sont compris entre 70 et 300-330 tonnes; et les petits sont inférieurs à 70 tonnes<sup>29</sup>. Rathbone raisonne sur des chiffres analogues ou très voisins<sup>30</sup>. La liste de navires du papyrus Bingen 77, le seul document de ce genre dont nous disposons, présente une énumération de onze navires qui sont entrés dans un port – très probablement Alexandrie – à une certaine date du II<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. Elle présente les tonnages de huit navires: six comptent moins de 100 tonnes, un autre compte 210 tonnes et le huitième 375 tonnes selon Dominic W. Rathbone – ou même 675 selon Paul Heilporn, l'éditeur du papyrus<sup>31</sup>. Certes, il est impossible de généraliser ce qu'indique cette liste; mais elle fournit un ordre de grandeur. D'autre part, les historiens et papyrologues que je viens de nommer admettent que les profits tirés de l'exploitation des navires étaient nettement plus réduits que les profits tirés du commerce lui-même<sup>32</sup>.

36

Selon Dominic W. Rathbone, beaucoup de propriétaires de navires – *domini navium* en latin, *dominus navis* au singulier – exploitaient eux-mêmes leurs navires. En ce cas, en même temps que propriétaires, ils étaient armateurs – en latin *navicularius*, « naviculaire », ou *exercitor navis*<sup>33</sup>. *Mais le propriétaire pouvait aussi louer l'exploitation de son navire à un locataire qui lui versait une redevance. En ce cas, le propriétaire n'était pas armateur, il n'exploitait pas lui-même le navire. Par exemple, un type de prêt de navires à très long terme, cinquante ou soixante ans, est attesté en Égypte: c'était une sorte de location-vente de navires, appelée misthoprasia. L'emprunteur recevait tous les droits sur le navire et*

29 Patrice Pomey (dir.), *La Navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Édisud, 1997, p. 88-89. Voir aussi Patrice Pomey et André Tchernia, « Le tonnage maximum des navires de commerce romains », *Archaeonautica*, n° 2, 1978, p. 233-251.

30 Dominic W. Rathbone, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », art. cit., p. 198-203.

31 Paul Heilporn, « Registres de navires marchands » (P. Bingen 77), dans Rudolf De Smet, Henri Melaerts & Cecilia Saerens (dir.), *Papyri in honorem Johannis Bingen Octogenarii (P. Bingen)*, Leuven, Peeters, 2000, p. 339-359. La liste fait l'objet d'un tableau commode à consulter dans Dominic W. Rathbone, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », art. cit., p. 197-229, en part. p. 226.

32 *Ibid.*, p. 203-205.

33 Jean-Jacques Aubert, *Business Managers in Ancient Rome: A Social and Economic Study of Institores, 200 BC-AD 250*, Leiden/New York/Cologne, E. J. Brill, 1994, p. 58-64.

en outre une grosse somme d'argent, mais en retour il devait payer un loyer au prêteur et peut-être aussi une fraction de ses bénéfices<sup>34</sup>.

Ceux qui exploitaient les navires, les *navicularii* – *navicularii* –, ne se confondaient pas avec les négociants. Les deux métiers étaient clairement distincts<sup>35</sup>. C'est aux négociants qu'appartenaient les marchandises transportées. Sous le Haut Empire, le négociant se nommait *negotiator* ou bien *mercator*. Quelle était la différence entre les *negotiatores* et les *mercatores* sous le Haut-Empire, entre le début de notre ère et la seconde moitié du III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. ? La chose est débattue, mais il me semble inutile de consacrer davantage de place à cette question dans le présent article<sup>36</sup>. Ce qui me paraît sûr, c'est que les *negotiatores* et les *mercatores* étaient, les uns et les autres, des négociants pratiquant le commerce de gros, et notamment le commerce maritime.

Dans les inscriptions sur pierre qui les concernaient – des inscriptions funéraires sur leurs tombes ou des inscriptions honorifiques quand ils recevaient des hommages publics ou des hommages d'associations –, certains se présentaient comme des négociants spécialisés. C'est ainsi que l'on connaît : des négociants en blé – *mercatores frumentarii* et *negotiatores frumentarii* –, par exemple à Ostie<sup>37</sup> ; des négociants en orge – *negotiatores hordei* – ; des négociants en marbre – *negotiatores marmorum* – ; des négociants en vin – *mercatores vinarii* et *negotiatores vinarii* – ; des négociants en étoffes ou en vêtements – *negotiatores vestiarii* –<sup>38</sup> ; etc. D'autres au contraire se présentaient seulement comme des *mercatores* ou des *negotiatores*, sans indiquer de spécialité. D'autre part, les inscriptions de *mercatores* – une trentaine – sont beaucoup moins nombreuses, pour cette même époque, que celles des *negotiatores* – environ 170<sup>39</sup> – ; et les

34 Dominic W. Rathbone « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », art cit., p. 205-208 ; *id.*, « *Misthoprasia: the Lease-sale of Ships* », dans Bernhard Palme (dir.), *Akten des 23. Internationalen Kongresses für Papyrologie*, Wien, 2007, p. 587-593.

35 Cette différence entre les deux métiers est très bien expliquée dans : Michel Christol, « *Annona Urbis*, remarques sur l'organisation du ravitaillement en huile de la ville de Rome au II<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. », dans Maria Letizia Caldelli, Gian Luca Gregori & Silvia Orlandi (dir.), *Epigrafi 2006, Atti della XIV<sup>e</sup> Rencontre sur l'épigraphie in onore di Silvio Panciera*, Roma, Quasar, 2008, p. 288-292, n. 76.

36 Pour plus de détails, voir Christian Rico, « *Mercatores, negotiatores et diffusores olearii* et le commerce de l'huile de Bétique à destination de Rome aux I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> siècles de notre ère », *Revue des études anciennes*, vol. 105, n<sup>o</sup> 2, 2003, p. 413-433 ; Jean Andreau, « Les *negotiatores* du Haut-Empire, le stockage et les entrepôts », dans Véronique Chankowski, Xavier Lafon & Catherine Virouvet (dir.), *Entrepôts et circuits de distribution en Méditerranée antique*, Athènes, École française d'Athènes, 2017.

37 Nicolas Tran, *Les Membres des associations romaines. Le rang social des collegiati en Italie et en Gaules sous le Haut-Empire*, Rome, École française de Rome, 2006, p. 102-110.

38 Dig. 14.5.8 (Paul) ; Dig. 20.4.21.1 (Scaev.) ; Dig. 38.1.45 (Scaev.) ; Dig. 50.5.9.1 (Paul).

39 Environ 120 inscriptions de *negotiatores* et une cinquantaine d'inscriptions de *negotiantes*, autre mot pour désigner le même métier.

*negotiatores* jouissaient visiblement de davantage de prestige et de surface sociale que les *mercatores*.

Une importante source de documentation réside dans les amphores trouvées sur le mont Testaccio, colline artificielle de Rome d'une soixantaine de mètres de haut, proche de l'Aventin et du port fluvial de Rome. Le Testaccio est intégralement constitué de tessons d'amphores à huile importées de Bétique – Espagne du Sud –, et dont le contenu était transvasé à leur arrivée à Rome. Il a été partiellement fouillé. Ces amphores à huile, dont on trouve les morceaux au Testaccio et qui appartiennent à ce qu'on nomme la forme « Dressel 20 », portaient des inscriptions peintes, qui ont été étudiées par les spécialistes des amphores et du commerce maritime<sup>40</sup>. Ces inscriptions mentionnent notamment un nom de professionnel. Ce nom est celui d'un négociant, et non pas celui d'un armateur, d'un naviculaire. Le naviculaire ne se confondait pas avec le négociant ; mais il arrivait que le naviculaire transporte ses propres marchandises ; en ce cas, évidemment, le nom peint sur le col de l'amphore est à la fois celui du négociant et celui du naviculaire.

38

Nous connaissons les noms de beaucoup plus de négociants que de propriétaires de navires. Ce n'est pas étonnant, pour deux raisons très simples. La première est que beaucoup de ces négociants nous sont connus par les inscriptions funéraires. Le métier de certains hommes de métier était indiqué sur leur inscription funéraire – non pas le métier de tous les hommes de métier, mais celui de certains d'entre eux. À l'inverse, un propriétaire ne donnait jamais, sur sa tombe, aucune indication sur ses propriétés – sauf des indications portant sur le droit des tombeaux. Jamais l'inscription funéraire n'indique quels bateaux, quelles propriétés foncières, quels immeubles, quels ateliers le défunt avait possédés. Seconde raison : comme je viens de le dire, c'étaient les négociants qui étaient nommés sur les amphores portant des inscriptions peintes, par exemple les Dressel 20, dont j'ai parlé plus haut. Ce n'étaient ni les armateurs ni les propriétaires de bateaux.

Il faut apporter une correction à ce que je viens d'avancer : dans certains cas, le négociant était aussi propriétaire du bateau dans lequel circulaient les marchandises. En ce cas, évidemment, le nom peint sur le col de l'amphore était à la fois celui du négociant et celui du naviculaire. Malheureusement, sauf exception, nous ne pouvons savoir ni dans quelle proportion des négociants étaient en même temps propriétaires de navires ni quels négociants, parmi ceux que nous connaissons nommément, étaient propriétaires de navires.

40 Voir Emilio Rodríguez-Almeida, « Monte Testaccio, I mercatores dell'olio della Betica », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, vol. 91, n° 2, 1979, p. 873-975 ; *id.*, *Il Monte Testaccio : ambiente, storia, materiali*, Roma, Quasar, 1984.

Qu'il soit le propriétaire du navire ou qu'il l'exploite sans en être le propriétaire, le naviculaire peut être représenté à bord par un agent, soit un homme libre soit un esclave, le *magister navis*, qu'on nomme en anglais *shipmaster* et en français *capitaine* – quoiqu'il ne s'occupe pas du domaine de la navigation. Du point de vue juridique, cet agent est l'équivalent de celui qu'on appelait l'*institor* ou bien le préposé – *praepositus* – dans les ateliers et boutiques des activités économiques non maritimes. Le naviculaire est engagé à l'égard des tiers par les actions de ce capitaine, et notamment en matière de contrats de transport. Les prérogatives du capitaine sont définies par un document émanant du naviculaire, et que les tiers ont le droit de consulter, la *lex praepositionis*, la charte de la préposition. Tout ce mécanisme est mis sur pied au cours des deux derniers siècles avant notre ère, et il continue à fonctionner sous le Haut Empire. Au début, le préposé est nécessairement un esclave, mais par la suite, il peut aussi s'agir d'un homme libre. Dans un tel cas de « préposition », les sommes encaissées reviennent au naviculaire, qui rétribue le préposé – esclave ou homme libre – d'une manière ou d'une autre, par exemple par un salaire<sup>41</sup>.

Le tiers qui a conclu un contrat avec le préposé est en mesure, si nécessaire, de se retourner contre le naviculaire. Le préteur en Italie – ou le gouverneur de la province – lui accorde alors une *actio exercitoria*. Que le navire soit sur la mer, sur un lac ou sur un fleuve ne change rien à ce schéma. L'exploitant du navire – l'*exercitor* – est pleinement responsable des transactions de son *institor*.

Les actions suivantes dont était chargé le *magister navis* engageaient la responsabilité de l'exploitant : transport de passagers ou de marchandises en fonction d'un accord avec les clients, acquisition de matériel nécessaire au fonctionnement du bateau, opérations concernant l'entretien ou la réparation du bateau. À l'inverse, l'exploitant n'était aucunement responsable d'emprunts d'argent qui n'avaient pas pour but l'entretien ou les opérations de fonctionnement du navire.

Si l'on peut s'interroger sur les emprunts contractés par les armateurs romains et sur leur pratique de l'autofinancement, il n'en est pas de même des négociants : les emprunts à court terme des négociants sont très bien attestés ; ils ont fait l'objet – et continuent à faire l'objet – de beaucoup de recherches. Parmi ces emprunts, celui dont on parle traditionnellement le plus dans la bibliographie – malgré la rareté des sources – est le prêt maritime, ou

41 Jean-Jacques Aubert, *Business Managers in Ancient Rome, op. cit.*, p. 58-64 ; *id.*, « Les *Institores* et le commerce maritime dans l'Empire romain », art. cit. Sur les esclaves « hommes d'affaires », voir Jean Andreau, « Les esclaves "hommes d'affaires" et la gestion des ateliers et commerces », dans Jean Andreau, Jérôme France & Sylvie Pittia (dir.), *Mentalités et choix économiques des Romains*, Bordeaux, Ausonius, 2003, p. 111-126.

prêt à la grosse aventure. Je terminerai cet article par quelques observations à son propos. Mais il faut remarquer que ce n'est pas le seul type d'emprunts contractés par les négociants, loin de là, comme l'ont confirmé les tablettes de Murecine. Ces tablettes évoquées plus haut concernent des affaires menées à Pouzzoles au 1<sup>er</sup> siècle apr. J.-C. par trois financiers, les *sulpicii*. Comme l'a établi Giuseppe Camodeca, elles ne contiennent aucun contrat de prêt maritime<sup>42</sup>. On y rencontre toutefois plusieurs prêts consentis à des hommes qui étaient sans aucun doute des négociants.

Le mieux connu, dont le mécanisme est tout à fait clair mais dont les motivations restent délicates à interpréter, est celui du négociant en blé Caius Novius Eunus, sur lequel nous possédons cinq tablettes<sup>43</sup>. En juin et juillet 37 apr. J.-C., Caius Novius Eunus emprunte 13 000 sesterces à l'affranchi impérial Tiberius Julius Evenus, par l'intermédiaire de l'esclave d'Evenus, Hésychus (d'abord 10 000, puis 3 000 sesterces), en lui remettant en gage 7 000 *modii* de blé d'Alexandrie (environ 47 tonnes) et 4 000 *modii* (plus de 26 tonnes) de céréales et de légumes secs (far, pois chiches, monocope, lentilles) qui lui appartenaient, contenus dans 200 sacs et stockés dans des entrepôts municipaux de Pouzzoles. La valeur du gage était de très loin supérieure à 10 000 sesterces et même à 13 000, ce qui se produisait souvent dans les prêts sur gages, parce qu'à cette époque, en Italie romaine, les gages étaient vendus aux enchères, en cas de non-remboursement. L'intégralité du prix de cette vente n'allait pas nécessairement au créancier ; si le produit de la vente était supérieur au montant de la dette, une partie de ce produit était reversée au débiteur. En septembre 39, Novius Eunus est encore débiteur de 1 250 sesterces. Le créancier s'impatiente, et Novius Eunus doit jurer par le génie de l'empereur qu'il remboursera avant les calendes de novembre (1<sup>er</sup> novembre 39), faute de quoi une forte pénalité – 20 sesterces par jour – lui sera infligée.

Pour quelle raison précise ce négociant en blé empruntait-il ? Les tablettes n'expliquent pas ce contexte et elles n'ont pas pour fonction de les expliquer. Au moins trois explications de cet emprunt ont été proposées. Pour ma part, j'ai supposé que Novius Eunus cherchait à jouer sur les prix, en attendant une hausse des prix du blé et des légumineuses pour revendre plus cher ceux qu'il avait transportés d'Égypte ou qu'il avait achetés à Pouzzoles. Cette explication a été récemment reprise et développée par Gilles Bransbourg. Mais, entre-temps, elle avait été mise en doute par Catherine Virlovet, à la suite des recherches de Tchernia et Pomey sur la navigation entre Pouzzoles et Rome.

42 Deux de ces tablettes (TPSulp. 31 et surtout TPSulp. 78) ont été considérées par certains comme relatives à des prêts maritimes, mais à tort ; voir Giuseppe Camodeca, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum*, *op. cit.*, p. 97-99, 177-180.

43 TPSulp. 45, 51, 52, 67 et 68.

Catherine Virlouvet soulignait que les cargaisons arrivant à Pouzzoles devaient parfois attendre longtemps avant de trouver des bateaux susceptibles de les transporter jusqu'à Ostie et Rome. L'épisode serait donc, selon elle, à replacer dans le déroulement quotidien des transports maritimes sur ces côtes, en direction de Rome, pendant la pleine saison de la navigation. Enfin, même si cet emprunt n'est pas en lui-même un prêt maritime – c'est certain, et Emmanuelle Chevreau en est bien consciente –, Emmanuelle Chevreau s'est demandé si ce n'était pas un emprunt consécutif à un prêt maritime que le négociant ne serait pas parvenu à rembourser.

Même si les mécanismes de ce prêt, de la location d'entrepôts et du gage, ont été bien analysés et si leurs aspects juridiques sont également bien connus, les motifs financiers et économiques des Caius Novius Eunus restent donc incertains. Entre les trois explications que j'ai signalées, il ne paraît guère possible de trancher de manière sûre<sup>44</sup>. Mais c'est un bel exemple de prêt sur gages contracté par un négociant, et qui n'est pas un prêt maritime.

Pour terminer, disons enfin et surtout quelques mots du prêt maritime, ou prêt à la grosse aventure, connu en latin sous le terme *pecunia traiecticia* (« l'argent qui voyage ») ou parfois *pecunia nautica*, ou encore, à partir de la fin du III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C., *fenus nauticum*. Objet d'une abondante bibliographie<sup>45</sup>, le meilleur exposé à son sujet est, à mon avis, celui de Rathbone, qui analyse avec précision les exemples de prêts maritimes parvenus jusqu'à nous<sup>46</sup>.

Le prêt maritime était conclu entre un prêteur et un négociant, en vue d'un voyage simple ou avec retour. L'objet du contrat était une somme d'argent, gagée sur la cargaison – souvent achetée avec l'argent du prêt. Si le négociant était propriétaire du navire, le prêt était également gagé sur le navire. Il était normalement contracté pour moins d'un an, puisque sa durée correspondait à celle de la saison de navigation. Cet argent n'était remboursé, avec des intérêts fort élevés, qu'en cas d'heureuse arrivée. Si le navire ou la cargaison venaient à se perdre, sans qu'il y eût faute de l'emprunteur, celui-ci se trouvait dégagé de toute obligation à l'égard de son créancier. Le prêteur supportait seul le risque

44 Sur cette affaire, voir Giuseppe Camodeca, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum*, *op. cit.*, p. 121-124, 135-141, 162-167; Jean Andreau, *Patrimoines, échanges et prêts d'argent*, *op. cit.*, p. 3-45; Catherine Virlouvet, « Les denrées alimentaires dans les archives des *Sulpicii* de Pouzzoles », *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, n° 11, 2000, p. 131-149; Emmanuelle Chevreau, « La pratique du gage dans les *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum* », *op. cit.*, p. 183-196; Gilles Bransbourg, « Les taux d'intérêt flottants des *Sulpicii* », dans Catherine Apicella, Marie-Laurence Haack et François Lerouxel (dir.), *Les Affaires de Monsieur Andreau. Économie et société du monde romain*, Bordeaux/Pessac, Ausonius, 2014, p. 123-135.

45 Je n'indique qu'une référence, dans laquelle on trouvera la bibliographie antérieure : Jean Andreau, *Banque et affaires dans le monde romain (IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. - III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.)*, Paris, Seuil, 2001.

46 D. W. Rathbone, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », *art. cit.*, p. 212-222.

résultant des aléas de la navigation. Ce risque justifiait l'importance des intérêts – *pretium periculi*.

Pour prêter de l'argent à la grosse, il fallait connaître les milieux du commerce maritime et avoir des relations d'affaires dans d'autres ports de la Méditerranée. Il fallait être prêt à des placements risqués. Il n'est donc pas étonnant qu'à Athènes aussi bien qu'à Rome, dans la documentation disponible, les banquiers professionnels – trapézites à Athènes, *argentarii* à Rome – paraissent ne pas avoir prêté à la grosse, en tout cas dans le cadre de leur métier<sup>47</sup>. Ils pouvaient toutefois jouer un rôle dans le prêt maritime, comme agents payeurs du créancier, comme intermédiaires, comme témoins de l'accord ou dépositaires du contrat. Les prêteurs étaient plutôt de plus solides financiers – des prêteurs d'argent spécialisés ou des financiers appartenant aux élites politico-sociales. Dans le papyrus Vindob. G. 19792, le banquier effectue les paiements, et le prêteur paraît être un notable de Théadelphie<sup>48</sup>. Certains membres de l'élite politico-sociale prêtaient probablement de l'argent à la grosse par l'intermédiaire de financiers plus spécialisés et plus proches des milieux maritimes.

42

Autre question, souvent posée : dans l'Antiquité, nous rencontrons des traces ou des exemples de prêt maritime sur une très longue durée, de l'époque de Démosthène à l'Empire byzantin. Ce type de prêt s'est-il beaucoup transformé au cours de ces siècles, et notamment du iv<sup>e</sup> siècle av. J.-C. au Haut-Empire romain ? Je conclurais à une grande continuité des aspects techniques et financiers du prêt, même si le contexte économique et social différait beaucoup, et même si les exigences du droit romain ont rendu nécessaires quelques ajustements juridiques.

Une autre question – à laquelle il n'est pas possible de répondre – concerne le mode de calcul des intérêts. Dans le corpus démosthénien, il s'agit d'une somme fixe, plus ou moins importante selon la longueur du trajet, et selon qu'il s'agit d'un aller simple ou d'un aller et retour. Et à Rome ? Serait-ce un taux proportionnel, d'un tiers de la somme prêtée ? Mais ne pouvait-on pas, à une même époque, pratiquer selon les cas plusieurs modes de calculs<sup>49</sup> ? La continuité n'est pas incompatible avec l'existence de plusieurs variantes.

47 Raymond Bogaert, *Banques et banquiers dans les cités grecques*, Leyde, Sijthoff, 1968, p. 372-374, 411-413 ; Jean Andreau, *Vie financière dans le monde romain. Les métiers de manieurs d'argent (iv<sup>e</sup> siècle av. J.-C.-iii<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.)*, Rome, École française de Rome, 1987, p. 603-604, 668.

48 Lionel Casson, « New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G. 19792 (= S.B. VI, 9571) », dans Roger S. Bagnall et William V. Harris (dir.), *Studies in Roman Law in memory of A. Arthur Schiller*, Leiden, E. J. Brill, 1986, p. 11-17.

49 Jean Rougé, « Droit romain et sources de richesse non foncières », dans Philippe Leveau (dir.), *L'Origine des richesses dépensées dans la ville antique*, actes du colloque des 11 et 12 mai 1984, Aix-en-Provence, université de Provence, 1985, p. 164-165.

Autre question encore, mais à laquelle il est permis d'apporter une réponse nette : le prêt maritime ne correspondait-il qu'à de petites activités commerciales individuelles, caractéristiques d'une époque antérieure à la conquête romaine ? Était-il devenu archaïque à partir des derniers siècles de la République romaine ? À Rome, se seraient alors organisées des sociétés commerciales, qui auraient rendu tout à fait inutile la pratique de la *pecunia traiectica*. Tout en critiquant cette idée, Rougé l'a lui-même en partie reprise à son compte<sup>50</sup>. Plus récemment, des exemples de contrats de prêt maritime en Égypte romaine ayant été publiés et étudiés, elle a perdu de sa crédibilité. Rathbone la combat, et je suis également très opposé à cette idée.

À l'époque romaine, le commerce maritime en Méditerranée a certes et sans aucun doute connu une énorme progression entre le III<sup>e</sup> siècle av. J.-C. et les premiers siècles de notre ère. Mais, quels qu'aient été ces progrès, existe-t-il des preuves que le prêt maritime ait désormais été trop archaïque par rapport aux nouvelles conditions des échanges ? Non. Le fait que nous ayons peu de documents sur le prêt maritime n'est pas un argument décisif. En effet, c'est sur l'ensemble des transactions commerciales que nous sommes démunis – les documents sur les sociétés commerciales étant également rares.

Plusieurs observations plaident contre l'idée que le prêt maritime n'ait été adapté qu'à de petites activités commerciales. La première est fournie par le papyrus Vindob. G. 40 822 : si une cargaison d'une telle importance, transportée depuis Muziris en Inde jusqu'à Alexandrie, donnait lieu à un prêt maritime, peut-on considérer cette pratique comme réservée à un commerce de peu d'importance<sup>51</sup> ? Rien ne prouve d'ailleurs que le prêt maritime soit incompatible avec l'existence de contrats de société – quelle que soit leur nature. L'exemple de Caton le Censeur montre le contraire, si l'on interprète les contrats conclus par son affranchi Quintio comme des variétés de prêts maritimes<sup>52</sup>. Dans le papyrus de Berlin publié par Ulrich Wilcken et daté du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C., sont mentionnés cinq emprunteurs<sup>53</sup>. Dans le papyrus Vindob. G. 19 792, on en compte quatre<sup>54</sup>. Ces commerçants ou armateurs qui contractaient ensemble un prêt maritime n'avaient-ils pas conclu entre eux un contrat de société ?

50 Jean Rougé, « Prêt et société maritimes dans le monde romain », *Memoirs of the American Academy in Rome*, n° 36, « The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History », dir. J. H. D'Arms & E. C. Kopff, 1980, p. 291-303.

51 Lionel Casson, « New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G. 40 822 », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, n° 84, 1990, p. 195-206.

52 Je rejoins ici l'interprétation de Rougé (voir Jean Rougé, « Prêt et société maritimes dans le monde romain », art. cit., p. 292-293).

53 Raymond Bogaert, « Banquiers, courtiers et prêts maritimes à Athènes et Alexandrie », *Chronique d'Égypte*, vol. 40, n° 79, 1965, p. 146-154.

54 *Ibid.*, p. 154-156.

Les hasards de la documentation ont fait croire que, dans le monde romain, le prêt maritime jouait un moindre rôle qu'à l'époque classique grecque, mais c'était une erreur. Il a continué à être pratiqué jusqu'à la fin de l'époque romaine, et même par la suite – et pas seulement pour de petites affaires.

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

*Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration*  
1780-1830

Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*

*Épisode de la vie scientifique du XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
  21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
  16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
  14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
  - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
  8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
  7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
  6. *Les Français dans le Pacifique*
  5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
  4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*